

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ EKOLOGIE



Kladno - město a železnice.

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce: doc. ThLic. Ing. arch. Jiří Kupka, Ph.D.

Diplomant: Bc. Jaroslava Techmanová

2020



Česká zemědělská univerzita v Praze
Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autorka práce:	Bc. Jaroslava Techmanová
Studijní program:	Krajinné inženýrství
Obor:	Regionální environmentální správa
Vedoucí práce:	doc. ThLic. Ing. arch. Jiří Kupka, Ph.D.
Garantující pracoviště:	Katedra biotechnických úprav krajiny
Jazyk práce:	Čeština
Název práce:	Kladno - město a železnice
Název anglicky:	Kladno - City and Railroads
Cíle práce:	Kladno patří k městům, ve kterých hrála železniční doprava již od svého počátku v první polovině 19. století významnou roli. Město a železnice se vzájemně ovlivňovaly. Průmysl a těžba byly vázány na železnici a naopak, železnice podmiňovala a ovlivňovala rozvoj průmyslu a těžby. Ve městě se dodnes zachovaly nejen fragmenty původní železniční sítě (různé objekty a konstrukce), ale železnice ovlivnila i urbanistickou strukturu města. Cílem DP je zmapování vztahu železnice a města Kladna se zaměřením na jeho současnou podobu, nakolik byla železnici ovlivněna a co z různých tratí vedoucích městem zůstalo zachováno.
Metodika:	Práce bude vycházet z Metodických pokynů pro zpracování diplomové práce na FŽP dle nařízení děkana č. 3/2017 (diplomová práce typu studie). Analýzy budou využívat archivní mapy, historické ikonografické prameny a regionální literaturu. Výsledky budou prezentovány textovou i grafickou formou doplněnou fotodokumentací. V závěru budou zhodnoceny jednotlivé tratě z hlediska jejich vlivu na další urbanistický vývoj města a z hlediska dochovaných prvků a struktur vč. případných námětů a doporučení.
Doporučený rozsah práce:	60-80 NS textu, mapová a fotografická příloha
Klíčová slova:	železnice, urbanismus, urbanistická struktura, historické krajinné struktury, Kladno, průmysl, těžba
Doporučené zdroje informací:	<ol style="list-style-type: none">1. KUČA, Karel, Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 2. díl H - Kole. Praha: Libri, 2000.2. LÖW, Jiří MÍCHAL, Igor, Krajinný ráz. Kostelec n. Č. l.: Lesnická práce, 2003.3. MATOUŠEK, Václav, Čechy krásné, Čechy mé. Proměny krajiny Čech v době industriální. Praha: Krigl, 2010.4. Recentní literatura k popisu přírodních podmínek (Demek, Culek, Neuhäuslová atd.)5. Regionální literatura, archivní mapy, fotografie

6. SEMOTANOVÁ, Eva, Historická geografie českých zemí, Praha: HÚ AV ČR, 2006.

Předběžný termín obhajoby: 2019/20 LS - FŽP

Elektronicky schváleno: 8. 3. 2019
prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.
Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno: 11. 3. 2019
prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.
Děkan

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: Kladno – město a železnice vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů. Jsem si vědoma, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla. Jsem si vědoma, že odevzdáním diplomové práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby. Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

Praha 20. 4. 2020

.....

Poděkování

Chtěla bych poděkovat především vedoucímu práce doc. ThLic. Ing. arch. Jiřímu Kupkovi, Ph.D. za ochotu, rady a trpělivost vézt moji práci a Správě železniční geodézie, Správy železnic, státní organizace za poskytnuté podklady.

Praha 20. 4. 2020

.....

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá rozvojem industrializace a výstavbou železnic v průmyslovém městě Kladně. Nález černého uhlí na Kladensku a zahájení hutní výroby a dalších přidružených technologií v průběhu 19. století měly významný vliv na přeměnu původně zemědělské obce v průmyslové město z hlediska utváření krajiny i samotného urbanismu města Kladna. Otvírání a uzavírání dolů na území samotného města se projevovalo výstavbou a rušením speciálních železničních tratí. Ukončení těžby, hutní a ocelářské výroby v druhé polovině dvacátého století mělo významný vliv na redukci tratí včetně zániku významné Kladensko-nučické dráhy.

Klíčová slova

železnice, urbanismus, urbanistická struktura, historické krajinné struktury, Kladno, průmysl, těžba

Abstract

The thesis deals with the development of industrialization and construction of railways in the industrial city of Kladno. The discovery of hard coal in the Kladno region and the commencement of metallurgical production and other associated technologies during the 19th century had a significant impact on the transformation of the former agricultural community into an industrial city in terms of landscape shaping and urban planning itself. The opening and closing of mines in the city itself was reflected in the construction and cancellation of special railway lines. The termination of mining, metallurgical and steel production in the second half of the twentieth century had a significant impact on the reduction of lines, including the disappearance of significant Kladno-Nucice railway.

Keywords

railway, urbanism, urban structure, historical landscape structures, Kladno, industry, mining

Obsah

1	ÚVOD	10
2	CÍLE PRÁCE	12
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE	13
3.1	Vývoj železnice ve světě.....	13
3.2	Vývoj železnice v Rakouské monarchii a v Čechách	15
3.3	Vliv průmyslu a železnice na krajinu	19
3.4	Vliv průmyslu a železnice na urbanizaci.....	21
3.5	Úpadek a nové využití železnice.....	23
4	METODIKA.....	28
4.1	Podklady.....	28
5	CHARAKTERISTIKA STUDIJNÍHO ÚZEMÍ	30
5.1	Vymezení širších územních vztahů.....	30
5.2	Přírodní poměry	31
	Geomorfologie	31
	Geologie kladenského revíru	33
	Podnebí města Kladno	33
	Hydrologie	33
	Pedologie	35
	Fauna a flóra	36
5.3	Urbanistický vývoj města Kladna	38
5.4	Vývoj obyvatelstva a počtu domů města Kladna	42
5.5	Historický vývoj průmyslu města Kladna.....	44
	Důlní díla	44
	NTK Cables group	52
	Železářny.....	52
	Železnice	57
6	VÝSLEDKY.....	61

6.1	Koněspřežná dráha Praha Bruska – Lány	61
	Historie dráhy	61
	Pozůstatky a změny.....	65
6.2	Buštěhradská dráha Kladno – Kralupy nad Vltavou	70
	První uhelná trať Kladno – Kralupy nad Vltavou	70
	Historie	70
	Pozůstatky a změny.....	75
6.3	Kladensko-nučická dráha	87
	Historie	87
	Pozůstatky	93
6.4	Zvoleněves - Kladno Dubí.....	105
	Historie	105
	Pozůstatky a změny.....	107
6.5	Spojka trati Praha – Chomutov a Kladno – Kralupy nad Vltavou.....	110
	Historie	110
	Pozůstatky	110
7	Diskuze.....	114
8	Závěr	116
9	Zdroje	118
	9.1 Literatura	118
	9.2 Internetové zdroje.....	122
10	Seznam obrázků	124
11	Seznam tabulek	132
12	Seznam diagramů	133
13	Situace.....	134
14	Soupis použitých zkratk.....	135

1 ÚVOD

Diplomovou práci jsem zaměřila na význam a rozvoj železnice v průmyslovém městě Kladně a postupnou redukcí železničních tratí při utlumování těžby černého uhlí a uzavírání dolů na Kladensku, včetně ukončení hutnictví a dalších technologických procesů, jakožto součástí těžkého průmyslu ve městě Kladně. Budování železnice a samotná industrializace města měly významný vliv na vývoj a rozvoj samotného města Kladna a jeho okolních obcí. Rozpínavost těžkého průmyslu a potřeby pracovní síly vedlo k rozšiřování původní malé obce do dnešní podoby města Kladna. Industriální rozvoj měl podstatný vliv na zánik a postupné slučování některých obcí.

Do poloviny devatenáctého století bylo Kladensko zemědělskou oblastí, obestoupeno bohatými lesy s malým počtem obyvatel. První zmínka nálezů o dobývání uhlí na Kladensku se objevila již v době panování Marie Terezie. Uhlí bylo dobýváno, jak sedláky na svých polích, tak prostřednictvím malých důlních děl založených šlechtou.

V první polovině devatenáctého století se město Kladno dostalo do povědomí stavbou druhé nejstarší veřejné železnice „Pražsko - lánská koněspřežná železnice“ Praha – Kladno – Stochov – Lány, respektive od Brusky neboli Bruské, či Písecké brány, poblíž dnešní železniční stanice Praha-Dejvice do stanice Kladno-Vejhybka, dnešní železniční stanice Kladno, která z větší části vedla v ose současné jednokolejné železniční trati Praha – Kladno – Chomutov (Rakovník). Trať byla vybudovaná hlavně pro dopravu dřeva z křivoklátských lesů do Prahy a později i kladenského uhlí.

Nálezy kvalitního černého uhlí mělo ve druhé polovině devatenáctého století významný vliv na rozvoj těžkého průmyslu, konkrétně hutnictví, strojírenství a jiných technologických procesů, včetně vývoje železničních tratí přímo v srdci města Kladna i jeho bezprostředního okolí. Kladensko se postupně stalo jedním z nejvýznamnějších průmyslových oblastí v celé rakousko-uherské monarchii a později i v samotné Československé republice.

Na Kladensku a v samotném městě Kladně bylo roztroušeno velké množství malých i velkých důlních děl, které se postupně otvíraly a po vytěžení v té době dostupnou technologií opět uzavíraly. Současně s výstavbou těžkého průmyslu a dolů docházelo k budování nových speciálních železničních drah, které při ukončení těžby byly redukovány, případně přestavovány k dalším nově otvíraným důlním dílům v jejich blízkosti.

Některé doly byly zakládány přímo C. k. státními dráhami a pojmenovány po jejich generálních ředitelích. Z toho je patrné, že dráhy od samého prvopočátku měly se vznikem dolů na Kladensku velkou spojitost. Systematická a cílená těžba uhlí na Kladensku byla započata roku 1775 a trvala do roku 2002, kdy došlo k ukončení těžby a následnému uzavření dolů. Nedlouho poté, došlo i k ukončení hutnictví a některých dalších provozů těžkého průmyslu.

Hornictví a hutnictví byla velmi těžká a specifická práce a masivní ukončení činnosti dolů a většiny provozů těžkého průmyslu mělo velmi významný sociální dopad na obyvatele města Kladna a současně zatížilo město chátrajícími opuštěnými komplexy průmyslových budov a opuštěných železničních tratí, které kdysi byly značně vytížené a dnes jsou ztraceny pod primární sukcesí.

2 CÍLE PRÁCE

Kladno patří k městům, ve kterých hrála železniční doprava již od svého počátku v první polovině 19. století významnou roli. Město a železnice se vzájemně ovlivňovaly. Průmysl a těžba byly vázány na železnici a naopak, železnice podmiňovala a ovlivňovala rozvoj průmyslu a těžby. Železnice ve městě Kladně i na Kladensku vůbec byly zaměřeny hlavně na nákladní dopravu, což dokazuje vybudování druhé koněspřežné dráhy pro dopravu dřeva z křivoklátských lesů do Prahy a první uhelné trati Buštěhradské dráhy, která vedla ze Starého Kladna do Kralup nad Vltavou. Ve městě se dodnes zachovaly nejen fragmenty původní železniční sítě (různé objekty a konstrukce), ale železnice ovlivnila i urbanistickou strukturu města. Cílem diplomové práce je zmapování vztahu železnice a města Kladna se zaměřením na jeho současnou podobu, nakolik byla železnicí ovlivněna a co z různých tratí vedoucích městem zůstalo zachováno.

Diplomová práce bude vycházet z archivních map, plánků, fotografických snímků, regionální literatury a samotných fragmentů původní železniční sítě získaných a zdokumentovaných terénním průzkumem. Jedná se o různé objekty i konstrukce, které jsou němým svědkem bouřlivého vývoje průmyslového města Kladna.

3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

Literární rešerše je zaměřena na vývoj průmyslu, dopravních staveb včetně samotných železnic ve světě a v Čechách. Dotkne se vlivu rozvoje industrializace a dopravních staveb na krajinný ráz a urbanizaci.

3.1 Vývoj železnice ve světě

Vznik železnice je velmi úzce spjat s vývojem těžkého průmyslu, jak u nás, tak ve světě. První industrializovanou zemí ve světě byla nepochybně Velká Británie. Již v roce 1815 byla Británie významným světovým průmyslovým producentem. Tuto pozici si uchovala po celé 19. století a to především díky textilnímu průmyslu, těžbě uhlí, hutnictví a strojírenství. Velký význam pro rozvoj průmyslu v 19. století měla i železnice, která vznikla z důvodu levné přepravy v těžbě uhlí. Velkou Británii lze považovat za kolébkou vzniku železnice. (Cameron, 1996).

Vývoj kolejové dopravy je možné vysledovat i dříve. Pravděpodobně již v 16. století se objevovaly v německých, českých a uherských dolech první dřevěné kolejnice, které se později rozšířily do Anglie. Ta dřevěné kolejnice využila pro stavbu dráhy nejen v samotných dolech, ale i v trase mezi doly a přístavem. V 17. století byla k tažení vozíků, k ulehčení váhy nákladu, použita koňská síla. (Ringes, 1938) Jak uvedl (Cameron, 1996) byly v okolí Newcastlu a v jižním Walesu položeny dřevěné kolejnice směrem od uhelných dolů až k přístavním hrázím řeky nebo moře, po nichž sjížděly plné vozíky samospádem a prázdné byly taženy koňmi zpět do dolu. Za první trať ve Velké Británii s kolejnicemi ze dřeva je považována dráha Wollaton – Strelley na severu Nottinghamu z roku 1603 v délce cca třech kilometrů. (Dow, 2014) Na severovýchodě Anglie vznikla rozsáhlá síť těchto dřevěných drah pod názvem „Newcastle Roads“. V oblasti Tyneside bylo v roce 1660 již devět takových tratí. Majitelé uhelných dolů v roce 1726 pro zefektivnění přepravy uhlí, vytvořili sdílené vozové dráhy, které spojovaly jejich doly, ale současně vytvořili hlavní trať směrem k vodě. (Wolmar, 2009) Součástí této tratě je most Causey Arch, který je pokládán za vůbec první železniční most na světě a existuje dodnes.



Obrázek č. 1: Most Causey Arch (Wikipedie)

Nevýhodou dřevěných tratí bylo, že se kvůli těžce naloženým vozům pod válením kol dřevěné kolejnice bořily do měkké půdy, což vedlo k praskání dřevěných trámců a následně zborcení rozchodu kolejí. Na základě toho se začaly tyto dráhy vylepšovat vkládáním trámců ze železa. Díky krizi odbytu železa v hutích Coalbrookdale, vznikla první železná kolejnice. Tímto započala éra výroby železných kolejnic. (Ringes, 1938)

Dráhy byly stále využívány pouze pro nákladní dopravu, teprve trať Swansea – Mumbles, spojující doky ve Swansea s doly a lomy v Mumbles, vzdálenými pět mil, byla použita poprvé pro osobní dopravu. Koňská dráha dobře fungovala cca dvě desetiletí, než byla vytlačena nejvýznamnějším objevem 19. století, parostrojní železnicí. (Wolmar, 2007)

Parostrojní Britské železnice byly financované ze soukromých zdrojů a rozrostly se do regionálních a navzájem si konkurujících železničních sítí. (Wolmar a Solomon, 2015) Tyto železnice se staly díky své úspěšnosti výrazným historickým milníkem pro rozvoj železnic na celém světě. V tabulce jsou uvedeny první železnice ve vybraných evropských zemích:

ZEMĚ	TRAŤ	DÉLKA km	ZAHÁJENÍ PROVOZU
Belgie	Brusel - Malines (mechelen)	21	05. 05. 1835
Británie	Stockton & Darlington Railway	40	25. 09. 1825
Francie	St. Etienne - Andrézieux	14	07. 1832
Itálie	Neapol - Portici	8	04. 10. 1839
Německo	Norimberk - Furth	6	07. 12. 1835
Nizozemsko	Amsterdam - Haarlem	16	20. 09. 1839
Švýcarsko	Basilej - St. Ludwig	2	15. 07. 1844

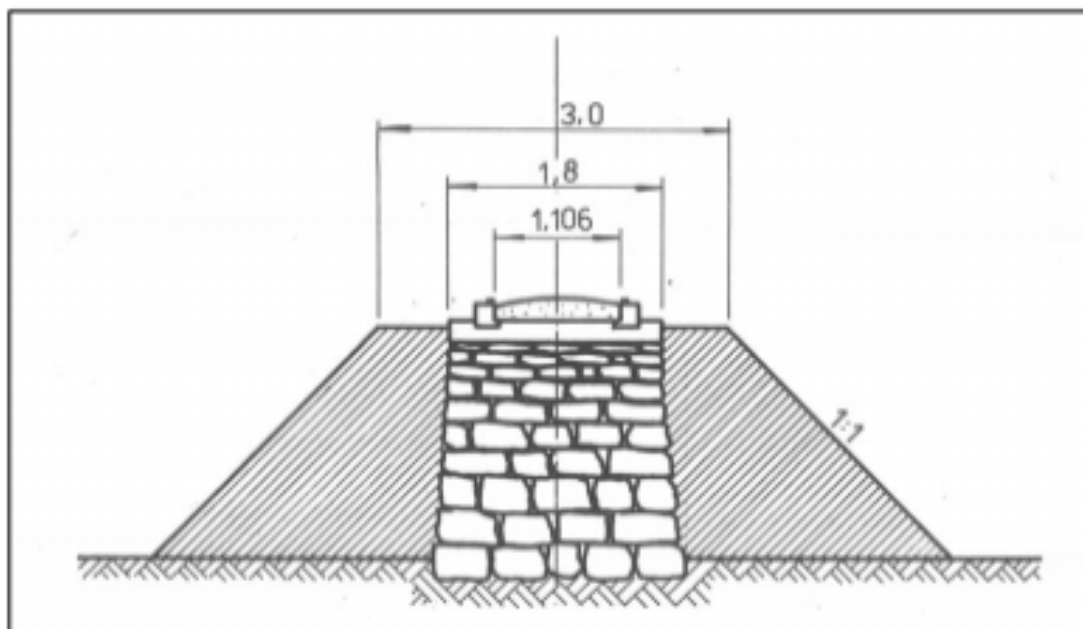
Tabulka č. 1: První železnice ve vybraných evropských zemích (Schreier 2009)

Celosvětová železniční síť má délku celkem 1,37 miliónů kilometrů. Severní Amerika má 275 000 km železnic, členské státy EU mají 236 000 km, Rusko 87 000 km, Čína přes 75 000 km a Indie má přes 63 000 km železničních tratí. Dohromady mají výše jmenované země polovinu celosvětové železniční sítě. Z dalších zemí světa s nejrozsáhlejšími železničními sítěmi je Austrálie s 38 550 km, Argentina s 32 000 km, Jižní Afrika s 21 000 km a Mexiko s 18 000 km. Česko je s délkou 9 632 km železniční sítě na 22. místě na světě. (The world factbook)

3.2 Vývoj železnice v Rakouské monarchii a v Čechách

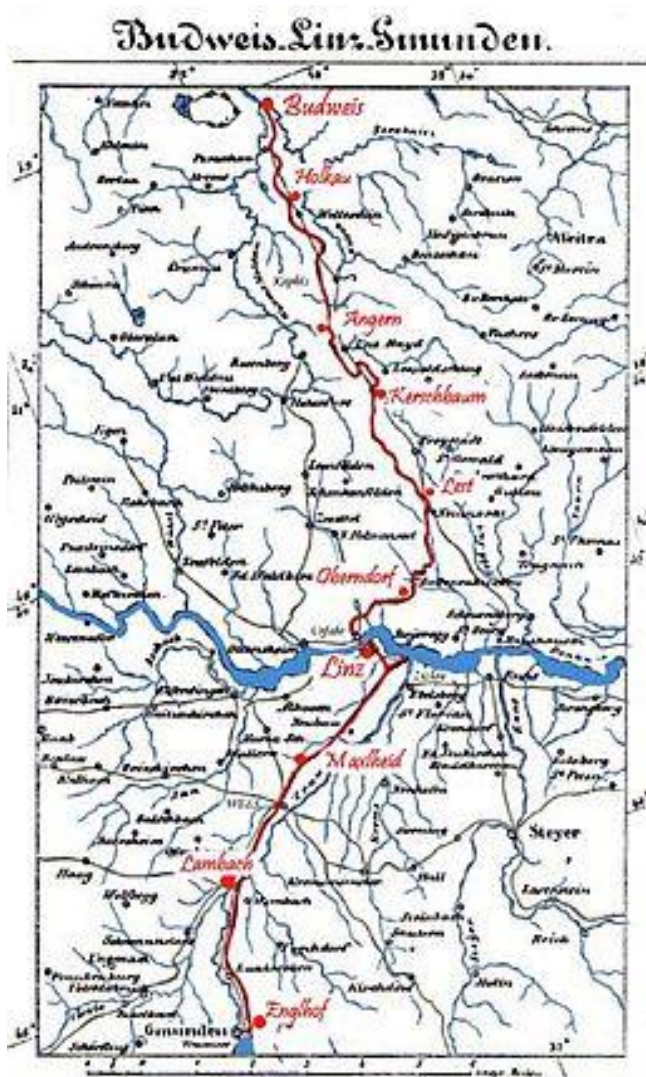
Koněspřežná trať z Českých Budějovic do Lince byla dle Schreiera (2009) první evropská dráha, která vznikla jako náhradní řešení koleje místo plavebního kanálu. Idea umělého vodního kanálu, který v Čechách, měl propojit Vltavu s Dunajem, se traduje již od 14. století. (Matoušek 2010) Tato vize byla několikrát částečně projekčně rozpracovaná, ale nedokončena. Úspěšný projekt propojení Tisy a Dunaje v Banátu vedla ředitele Královské společnosti pro plavební kanály a lodní dopravu Johana Jonáka von Freyenwalde k oprášení dávné myšlenky propojení Vltavy a Dunaje. V roce 1807 byla ve Vídni ustanovena Česká hydrotechnická privátní společnost, která pověřila významného inženýra, profesora vyšší matematiky a mechaniky doktora Františka Josefa Gerstnera k prověření možnosti vybudování vltavsko-dunajského plavebního kanálu. Vybudování kanálu v náročném terénu Šumavských hor by bylo z hlediska technického i ekonomického velmi nevýhodné. Náhradním řešením bylo postavení železné silnice, tedy koněspřežné železnice. V roce 1815, jak uvádí Matoušek (2010), na Vídeňském mírovém kongresu padl návrh, učinit Labe po vzoru Rýna, další evropskou svobodnou cestou. Z jednání Rakouska a německých polabských států vzešel dokument „Labská plavební akta“, kde se Rakousko zavázalo k propojení Labe

a Dunaje vodním kanálem nebo železnicí. Dne 7. září 1824 podepsal císař František I. ve Vídni privilegium, které zmocňovalo syna pana doktora Františka Antonína Gerstnera, ke stavbě a provozování dráhy mezi Mauthausenem na Dunaji a Budějovicemi na Vltavě. (Schreier 2009) František Antonín Gerstner neměl na stavbu prostředky, tak přenesl privilegium na nově vzniklou společnost „C. k. první privilegovaná železniční společnost“, potvrzenou 7. září 1826. (Krejčířík 2003). Dne 28. července 1825 byla zahájena stavba prvního úseku z Netřebic poblíž Kaplice do Omlenic. Za účelem minimalizace nákladů na stavbu koněspřežné železnice byla snaha omezovat nejnákladnější stavby železničního spodku a to náspy a zářezy. Proto železnice co nejpřesněji kopírovala vrstevnice. Přesto se stavitelé, kvůli vyrovnávání nerovností v terénu, budování železničního spodku nevyhnuli. Z důvodu obav z příliš rychlého sesedání navršeného náspu a hrozbě jeho zborcení a následného poničení železničního svršku, nechával projektant František Antonín Gerstner uvnitř náspu stavět tzv. zdi na sucho bez jakéhokoli pojiva a to buď dvě rovnoběžné, každá pod jednou kolejí, nebo jednu širokou uprostřed. Paradoxně nasucho postavené zdi z lomového kamene působily v tělese dráhy jako podélné trativody, které sváděly dešťovou vodu k patě zemního tělesa, kde vlhkost zeminy postupně vyvolala sedání a zborcení náspu s deformacemi kolejového roštu. (Krejčířík 1991)



Obrázek č. 2: Průřez náspem českobudějovické koněspřežky s jednou širokou zdí stavěnou nasucho, (Krejčířík, 1991)

Nedostatky v projektu a náročné stavební postupy, podezdivání téměř celé tratě kamennými zdmi, přivedly stavbu do krize. Společnost nakonec nahradila v červenci 1828 Františka Antonína Gerstnera inženýrem Matyášem Schönererem, který stavěl levnou technicky jednoduchou koněspřežnou dráhu dle představ koncesionářů. Matyáš Schönerer dovedl první kontinentální železnici úspěšně s malou změnou, která spočívala v ukončení železnice místo plánovaného Mauthausenu ve výhodněji položeném Linci, ke zdárnému konci. (Schreier 2009)



Obrázek č. 3: Mapa koněspřežky Budějovice – Linec (Wikipedie)

Téměř 130 km dlouhá koněspřežná dráha České Budějovice - Linec byla postupně uvedena do provozu v letech 1827 – 1836. Sloužila především pro nákladní dopravu soli.



Obrázek č. 4: Pozůstatek koněspřežky Budějovice – Linec (Wikipedie)

Dne 1 ledna 1858 se stala Linecko-budějovická koněspřežka vlastnictvím Dráhy císařovny Alžběty, která po přestavbě na parostrojní dráhu, dne 12. prosince 1872, zastavila koněspřežný provoz. (Krejčířík 2003)

Druhé císařské privilegium, ke zřízení dřevěné a železné dráhy z Prahy do Plzně, bylo uděleno 30 července 1827 skupině šlechticů Kašparu hraběti ze Šternberka, Evženu hraběti z Vrbna a knížeti Fürstenbergovi, kterého zprvu zastupoval na jednáních F. Nittinger. (Krejčířík 2003) Spolek podobně, jako František Antonín Gerstner, vytvořil akciovou společnost „C. k. Pražská železniční společnost“. (Schreier, 2009) Trasa byla původně plánovaná Františkem Josefem Gerstnerem údolím Vltavy a Berounky, později byla stanovena alternativní trasa, která na cestě z Plzně u Zbečna opouštěla údolí Berounky a pokračovala údolím Klíčavy do Lán směrem na Hostivici a do Prahy, kde nedaleko Písecké brány byla ukončena. (Matoušek 2010) Trať vyměřoval Joachim Barrande. (Schreier, 2009) Litinové kolejnice dodávaly fürstenberské železářny v Novém Jáchymově a v Radnici. (Matoušek 2010) Koněspřežná dráha započala provoz v roce 1830 od Brusky, neboli Bruské, či Písecké brány poblíž (dnešní železniční stanice Praha-Dejvice) do stanice Vejhybka (dnešní železniční stanice Kladno). Koněspřežná dráha měla rozchod koleje 1120 mm. Brzy byl z ekonomických důvodů provoz na trati zastaven a trať značně zchátrala.



Obrázek č. 5: mapa Pražsko-lanské koněspřežky (Matoušek 2010)

Dne 20. listopadu 1855 získala koncesi pro provoz Pražsko-lánské koněspřežné železnice „Buštěhradská těžební společnost“ a dráha byla přestavěna na normální rozchod koleje 1435 mm s parním provozem. Od této přestavby se trati říkalo „Buštěhradská dráha“ (Schreier, 2012).

Koněspřežné dráhy vystřídaly v monarchiích další soukromé a státní železniční dráhy. Nejdříve vznikaly parostrojní a později dráhy s motorovou a elektrickou trakcí. Dnes je v naší republice poměrně rozsáhlá železniční síť využívána pro osobní i nákladní dopravu. Budování železničních tratí má i negativní vliv na životní prostředí, zejména fragmentaci krajiny. Modernizace tratí a nově budované železnice se snaží tento problém eliminovat, ale stejně jako při první stavbě koněspřežky, i dnes je kladen hlavní důraz na ekonomickou stránku staveb. Rozhodně je nutné si uvědomit, že současná společnost se těžko vzdá produktů vědecko-technického pokroku, ke kterým patří moderní doprava (Brinke, 1992). Hledáním nových alternativních energetických zdrojů a modernizacemi stávajících železničních tratí, lze dosáhnout efektivní využití hromadné dopravy.

3.3 Vliv průmyslu a železnice na krajinu

Industrializace v 19. století a na počátku 20. století zejména otevřením černouhelných a hnědouhelných dolů, dobudováním silniční sítě a budováním železniční dopravy se výrazně zapsala do vzhledu české krajiny. (Semotanová 2002) Vynález parního stroje, dostatek železa a využití uhlí vyvolaly, dle Löwa (2003), značné změny u nás i ve světě. Využití parního stroje bylo hlavně v lodní dopravě a na železnici. Zeithammer (2017) uvádí, že rozmach těžby uhlí od druhé poloviny 19. století a prudce stoupající spotřeba uhlí rodícího se průmyslu v Rakouské monarchii, vyhrotil problém s jeho dopravou. Na základě toho nastal

poměrně rychlý rozvoj železniční sítě a výroby parních strojů, které se využívaly, jak v samotném průmyslu, tak pro dopravu potřebných hmot. Začaly vznikat nové tovární komplexy, zakládaly se nové doly, které mezi sebou byly propojovány novými železničními sítěmi a silnicemi. Začaly vznikat i strategické železniční dráhy, které propojily C. k. státní dráhu např. z Prahy do Podmokel (dnes Děčína). Železniční infrastruktura a hlavně železniční koridorové stavby na celém světě i v České republice vždy měly a mají vliv na krajinu a životní prostředí. Kromě emisí, železnice ovlivňují krajinu zábořem půdy, a to jak zemědělské, lesní, tak i v urbanizovaných oblastech. Velkou výhodou dnešní doby je, že již od začátků přípravy staveb je kladen velký důraz na vliv na životní prostředí a krajinný ráz. Bohužel je nutné konstatovat, že železniční infrastruktura má velmi omezené možnosti, aby nedocházelo k ovlivnění malebnosti krajiny (Wee, Brink a Nijland 2003)

Krajinný ráz (Löw 2003) je dochovaná hodnota přírodní, kulturní i historické krajiny, proto musí být chráněn před znehodnocením. Primární krajinou strukturu lze podle Langerové (2006) chápat jako proces nezávislý na člověku, který je určen geologií, reliéfem a klimatem území. Vytvořená rázovitost, odlišnost a jedinečnost krajiny je vyjádřena jejími specifickými rysy a znaky. Krajinný ráz nevytváří jenom přítomnost pozitivních jevů a znaků, ale i kulturní a duchovní dědictví národa. Löw (2003) uvádí, že institutem krajinného rázu je „charakter krajiny“ (Landscape Character, Landschaftscharakter), který je dán hlavně morfologií terénu, vegetačním krytem, charakterem vodních toků, ploch a osídlením včetně dopravní infrastruktury. Identitu krajiny určují symboly a významy, události, prostě vše, co se v konkrétní krajině stalo a uložilo se do kolektivní paměti uživatelů. Paměť krajiny chápeme jako schopnost využití historických struktur k rozvíjení přítomnosti a konfrontaci krajiny minulé s krajinou současnosti. (Sádlo et al. 2005) Vorel (2007). píše o krajinném rázu v našich podmínkách, jako o vytvořených historických faktorech, které původně vycházely z přírodních podmínek území a přeměnily přírodní krajinu v kulturní krajinu. Prostor krajiny byl po staletí vnímán jako funkčně čitelný a tradičně členěný soubor, vycházející z hospodářské činnosti člověka. V legislativě je institut krajinného rázu zakotven jako ochrana těžko postihnutelné hodnoty estetiky a harmonického výrazu z hlediska psychiky člověka. Jak zmiňuje Salašová (1999), krajinný ráz je jediný legislativní nástroj, který může zamezit realizaci staveb, které nepoškozují chráněná území, ale kulturní a estetické hodnoty krajiny včetně negativního vlivu na člověka. Nejproblematictější stavby a činnosti jsou např.: stavby železnic, dálnic, rychlostních komunikací včetně doprovodných prvků,

větrných elektráren, poutačů, stožárů GSM, satelitních městeček apod., uvedla ze své praxe Škoudlínová (2006), protože se většinou jedná o stavby na zelených loukách. Michal (1997) uvádí, že každá krajina bez výjimky má svůj krajinný ráz, ale ne každá krajina si zaslouží stejnou míru ochrany. Proto je nutné řádně zjistit a vyhodnotit znaky a hodnoty, které hodnocenou krajinu tvoří. Ochrana krajinného rázu respektive charakteru krajiny, který byl po staletí vytvářen, je dnes velmi aktuální téma. Jak uvedl Bukáček (2007), rychlé a živelné změny využití krajiny a rozvoje sídel lze provádět pomocí citlivého plánování rozsahu s ohledem na jejich pozitivní hodnoty a cílenou harmonizaci indiferentních prvků krajiny.

3.4 Vliv průmyslu a železnice na urbanizaci

S rozvojem průmyslu, dolů a železnice docházelo i k bouřlivému rozvoji měst a tím končí ve městech funkčnost hradeb, které byly zbořeny a vzniklé volné pásy ploch využity buď k zástavbě, nebo k ozdravení města formou vzniku okružních tříd s parky. Rozvoj měst vedl i k rozvoji městské hromadné dopravy. Rozrůstající se průmysl zaměstnával stále větší a větší počet pracovníků, kteří do měst přicházeli z venkova a pro které bylo nutné zajistit bydlení a ostatní potřebné služby. Jak uvádí Löw (2003) atributem rozvoje a symbolem pokroku ve městech se staly tovární komíny.



Obrázek č. 6: Železniční spojení v Kladně s Poldinou hutí, (Livancová 1914)

Rodící města se z hlediska sociologie stala lidskými sídly s vysokou zalidněností, kde nastávala dělba práce. Vznikaly různé služby, které uspokojovaly městskou

populaci. Začalo se rozvíjet územní plánování, které šlo ruku v ruce s městským inženýrstvím. Budovala se veřejná infrastruktura, městské stavby pro bydlení včetně občanské vybavenosti. Docházelo k rozvoji zdravotnictví, administrativních center, prostor pro kulturu a sport. Nastartoval se rozvoj průmyslového stavitelství a to vše se dá nazvat urbanizací měst. Dle Semotanové (2002) se v poslední době do popředí badatelského zájmu dostaly města, vzniklá ve druhé polovině 19. století jejichž základem byla industrializace a následná urbanizace. Hlavní zájem sledované problematiky byl demografický vývoj a sociální transformace ve vztahu k rozvíjejícímu se průmyslu. V nově formujících se městech, jak uvedl Konvička (2006), byla bytová zástavba z ekonomických důvodů umísťovaná do bezprostřední blízkosti výrobních areálů, nebo přímo jako součást těchto areálů a tím vznikaly obytné čtvrti s nekvalitní zástavbou hlavně pavlačových domů se zastavěnými vnitrobloky bez zeleně a vazby na přírodní prostředí. Průmyslová města se negativně podílela na tvárnosti naší krajiny. Na druhé straně v zahušťujících se městech vznikaly vysoce ceněné volné, nezastavěné plochy městskou a s navazující příměstskou zelení. Většinou se jednalo o plochy se složitým terénním profilem, nebo nezastavěné z jiného důvodu (parky, sportoviště, hřbitovy).

Zemědělský venkov v období průmyslové revoluce byl zasažen, jak zajišťováním dostatečného množství potravin pro prudce rozrůstající se městskou aglomeraci, tak i vznikem rozptýlených osídlení roztroušených po okolí v blízkosti těžebních revírů, podmíněných docházkovou vzdáleností. (Löw 2003) V okolí dolů se budovaly hornické kolonie s jednoduchou občanskou vybaveností a někde dokonce vznikaly i malé hornické nemocnice.

Budování železnice také značně ovlivnilo rozvoj měst z hlediska urbanizace, protože umístění dráhy, především výpravní budovy nebo zastávky, mělo vliv na směr a způsob rozvíjení městské struktury. Dráha působila také, jako lineární bariéra v rozvoji měst a její překonávání nebylo plynulé a hlavně velice ovlivňovala prostupnost ve městě. Rozvoj železničních stanic, především nákladových nádraží uvnitř průmyslových měst, zabíral obrovské plochy. Železnice ovlivnila i funkční strukturu měst, protože podél tratí vznikaly průmyslové podniky včetně nakládkových ploch, kam vedly zvláštní dráhy tzv. vlečky. Příkladem jsou vznikající vlečky k nově otvíraným dolům nebo celková síť železniční dopravy uvnitř areálů průmyslových závodů např. železáren. Vznik průmyslových objektů byl hlavním impulsem rozvoje sídel směrem k nádraží, což později vedlo k tomu, že nádraží se postupně z extravilánu dostala do intravilánu města. Železniční stanice se tak staly velmi důležitými body ve městě, kde vlastně působily jako vstupní brány do měst, jak

pro návštěvníky a cestující, tak v neposlední řadě i pro důležitý tok materiálu. Důležitost železničních stanic se promítla i v architektonicky náročných ztvárněních výpravních budov ve větších městech. Vznik železničních stanic a zastávek mělo v neposlední řadě i vliv na silniční infrastrukturu, protože silnice a cesty byly směřovány k nádražím a zastávkám. Poblíž železničních stanic a zastávek vyrůstaly nové domy a nová občanská vybavenost. Železnice se tak stala nositelem rozvoje všech sídel, kterými procházela. Cavallo (2008) uvádí, že vztah železnice a sídla je velmi komplexní, vzájemně provázaný a rozklíčování příčiny a následku není zcela jednoznačné. Železnice je rozhodně velkým významným urbanistickým a architektonickým prvkem. (Rossi 1984)

3.5 Úpadek a nové využití železnice

Historickým studiem procesu industrializace a průmyslové revoluce, jak uvádí Matoušek (2010), se začal zabývat obor industriální archeologie. V polovině 20. století v Anglii, kolébce průmyslové revoluce, se soustředil obecný zájem o historii a vývoj krajiny v době vzniku průmyslu. Průmyslová archeologie informuje o zachování průmyslového dědictví. Zabývá se pozůstatky minulosti pod zemí i nad zemí z hlediska dochovaných artefaktů, jako pozůstatku vývoje člověka v období průmyslové revoluce. (Palmer 2005). Nejdříve se industriální archeologie zaměřovala na dokumentace, výzkum, konzervaci a ochranu jednotlivých průmyslových objektů. Později se zájem rozšířil na celou venkovskou a městskou krajinu. Vznikaly specializace, např. dělnická obydlí, textilní továrny, přístavy a doky, železniční stanice a další železniční zařízení. (Matoušek 2010). Konají se výstavy, které poukazují na využití průmyslového dědictví například realizace nově dokončených a projektovaných konverzí pro pražské Holešovice a Karlín, které poukazují na nové využití industriálních objektů zachráněných před zánikem (Franger, 2005)

Jednou z industriálních památek a symbolem průmyslové revoluce je první liniový silniční most ve světě Ironbridge Gorge, který se nachází v Anglii v hrabství Shropshire ve stejnojmenném městečku Ironbridge. Most byl postaven v roce 1776 a vedl přes řeku Sever k železárnám Abrahama Darby III. Most je součástí Seznamu světového dědictví UNESCO. (Matoušek 2010)



Obrázek č. 7: Most Ironbridge Gorge (Wikipedie)

Jak uvádí Palmer a Neaverson (1998), byly v Anglii Královskou komisí pro historické památky (RCHME) zahrnuty do seznamů některé průmyslové budovy a to až do roku 1700. Jednalo se o objekty sladoven a vodních mlýnů. Ve Skotsku se o vložení do krajských seznamů průmyslových budov z 19. století královskou komisí pro starověké a historické památky Skotska (RCAHMS) zasloužil tehdejší tajemník komise Angus Grahama.

I když postupem času význam železnice upadl, tak stále je dráha považována za výrazný městotvorný prvek a její role v organismu sídla je zásadní i pro budoucí jeho rozvoj. Například Föhl (2017) uvedl na konferenci s názvem „Železnice – specifika, výzvy a limity ochrany a nového využití železničního dědictví“, že je nutné uchovávat a začlenit technické památky do rekonstrukcí významných dopravních terminálů. Upozornil například na velmi zdařilé začlenění viktoriánské budovy železničního nádraží St. Pancras v Londýně při rozsáhlé rekonstrukci a rozsáhlé přestavbě nádraží pro vysokorychlostní železnici HS1 ze směru od kanálu La Manche (Eurotunel).



Obrázek č. 8: St Pancras railway station. (Michiel Jeliis)

V příspěvku „Nádraží – brána do života metropole“ Bollerey (2017) představila dopravní a průmyslové stavby nádraží ve výtvarném projevu, jako novodobou bránu města.

Železniční doprava, hlavně regionálního významu v některých místech pozbyla na atraktivitě a provoz na těchto tratích se stal technicky náročný a ekonomicky neefektivní. Novotný (2019) na konferenci uvedl, že rušení hlavně regionálních tratí se dotklo nejen České republiky, ale i ostatních států například Polsko, Slovensko, Německo i Rakousko. Železnice, které již pozbyly z nějakého důvodu své opodstatnění a byly zrušeny, dnes našly využití jako silniční komunikace, nebo komunikace pro turistiku a sport. Kugl (2016) uvádí specifické využití dráhy, jako velodráhy. V podstatě se jedná o šlapací drezíny, které jako atrakce lákají návštěvníky. Tato atrakce je hlavně oblíbená v Rakousku a ve Francii. V České republice je tímto způsobem od roku 2004 využita Ratiškovická železnice (Baťova důlní dráha). Tělesa opuštěných železničních tratí, jako turistické stezky a cyklotrasy se staly obrovským světovým fenoménem pod heslem „Rails to Trails“. Byly vytvořeny webové stránky, kde jsou pod jednotlivými státy tyto trasy lehce dohledatelné včetně historie železničních drah. Ve Spojených státech, Kanadě nebo Austrálii je několik tisíc kilometrů takových tras. V Německu např. v Bádensku-Württembersku trasa BW 1,01 Schönau – Neckarsteinach v délce 3,3 kilometrů byla vybudována v letech 2003 – 2008 a to po tělese bývalé železniční

tratě Neckarsteinach – Schönau, která zahájila železniční dopravu 21. října 1928 a ukončila železniční dopravu 28. září 1969. (Wikipedie)



Obrázek č. 9: Na okraji Neckarsteinachu. (Wikipedie)

Novotný (2019) uvedl, že Rakousko bylo další zemí, kde úseky zrušených tratí se využily pro pěší a cyklisty, například v blízkosti hranic s Českou republikou u Slavonic. Rakousko tímto způsobem využilo bývalé trati s normálním rozchodem, ale i opuštěná tělesa dráhy úzkorozchodných tratí. Cyklotrasa AT 2.02 Vellachtalradweg: Gösselsdorf – Eisenkappel, využila celkem pěti kilometrů tělesa bývalé železniční úzkorozchodné trati Vellachtalbahn / Völkermarkt-Kühnsdorf – Eisenkappel, kde byl železniční provoz zahájen 5. října 1902 a ukončen 16. ledna 1965. Také v Čechách bylo mnoho cyklotras vytvořených z části na opuštěných železničních tělesech například CZ06a Kamenné Žehrovice – Tuchlovice, která využila 5,3 kilometrů opuštěného tělesa speciální dráhy respektive železniční vlečky Kamenné Žehrovice – Tuchlovice důl. Provoz vlečky byl zahájen v roce 1941 a ukončen v roce 2002. (Wikipedie)



Obrázek č. 10: Pozůstatek vlečky (Wikipedie)



Obrázek č. 11: Cyklotrasa CZ06 (Wikipedie)

Nejenom opuštěné tělesa železničních tratí našly využití jiným způsobem, než pro který byly původně určeny. Nákladové seřadovací nádraží v Berlíně bylo přeměněno na Natur-park Südgelände nebo v New Yorku park The High Line. (Kugl, 2016) V poslední době, také v Čechách se využívají zbytné budovy k náhradnímu využití. Velmi příkladný postoj zaujala obec Merklín u Karlových Varů, která již opuštěnou výpravní budovu u funkční regionální dráhy odkoupila, zrekonstruovala a využila, jako informační turistické centrum.



Obrázek č. 12: Výpravní budova železniční stanice Merklín u Karlových Varů (Wikipedie)

4 METODIKA

Diplomová práce je zaměřena na prokázání vzájemné provázanosti těžby uhlí, vývoje těžkého průmyslu a rozvoje železniční dopravy v katastrálním území města Kladna.

4.1 Podklady

Mapy a plánky

Hlavním podkladem diplomové práce je historická mapa kultur stabilního katastru z roku 1834 – 1844 v měřítku 1 : 36 000 ze stránek ČUZK, na kterých je zakreslena trasa koněspřežné dráhy. Pro mapování ostatních železničních tratí jsou využity mapa třetího vojenského mapování z roku 1875 - 1952 v měřítku 1 : 75 000, historické evidenční katastrální mapy v měřítku 1 : 2 880 z roku 1826 - 1952, letecké snímky z třicátých a čtyřicátých let minulého století včetně historické ortofotomapy z padesátých let minulého století. Vychází se z různých plánek z regionální literatury, nebo poskytnutých soukromými sběrateli. Pro diplomovou práci mi byly poskytnuty z archivu Správy železniční geodézie, Správy železnic, státní organizace archivní rozhraničovací plány tratí, plánky železničních stanic včetně tzv. jednotných železničních map v měřítku 1 : 1000. Všechny historické podklady jsou porovnávány s digitální ortofotomapou z roku 2018, topografickou mapou a současnou katastrální mapou z portálu ČUZK.

Fotografie a literatura

Součástí diplomové práce je porovnávání historických fotografií z regionální literatury, soukromých sbírek a informačního portálu www.kladnominulé.cz, kde je umístěna spousta fotografií, pohlednic a příběhů zachycujících život ve městě Kladno v dobách minulých. Historické fotografie jsou porovnávány se současným stavem městské krajiny a jsou vyhledávány znaky, artefakty nebo jen náznaky kudy vedly zrušené tratě.

Terénní průzkum

Na základě porovnání historických map, plánek se současnými mapami a pomocí historických fotografií jsou provedeny terénní průzkumy v místech, kde vedly trasy zrušených tratí. Nalezené pozůstatky bouřlivé industrializace města a vývoje rozvětvené železniční sítě na celém území města Kladna jsou zmapovány a fotograficky zdokumentovány. Současně je provedeno i zdokumentování dnešního využití opuštěných ploch bývalých železničních drah.

Výsledky získané z mapových podkladů a terénních průzkumů jsou zpracovány do vytvořených situací a jsou součástí grafické části diplomové práce. Trasy zrušených tratí jsou zakresleny do současných mapových podkladů pomocí mapového portálu informačního systému.

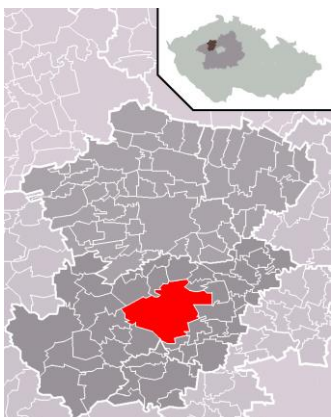
5 CHARAKTERISTIKA STUDIJNÍHO ÚZEMÍ

V této kapitole je uvedena konkrétní charakteristika zkoumaného území statutárního města Kladna z hlediska přírodního, historického, kulturního a urbanistického vývoje.

5.1 Vymezení širších územních vztahů

Statutární město Kladno CZ0203532053 je největším městem Středočeského kraje a nachází se 25 km severozápadně od hlavního města Prahy v nadmořské výšce 381 m nad mořem. Nejnižše položené místo je Dřetovický potok za Vrapicemi v nadmořské výšce 283 m nad mořem a nejvýše položené místo je Kožová hora na jižním okraji města v nadmořské výšce 456 m nad mořem. Rozloha města je 36,97 km², z toho 12,75 km² zabírají lesy. Ve městě žije 69 054 obyvatel. Kladno je také obcí s rozšířenou působností s pověřeným obecním úřadem. Okres Kladno zahrnuje 100 obcí, z toho osm měst a dva městyse. Město Kladno má specifické postavení ve Středočeském kraji. Je sice největším městem, ale krajským městem je hlavní město Praha, které leží mimo území kraje. (Wikipedie)

Město Kladno má dobré dopravní spojení na dálnici D7 spojující Prahu a Chomutov a na dálnici D6 z Prahy do Karlových Varů. Městem prochází železniční trať z Prahy do Rakovníka a z Kladna do Kralup nad Vltavou. Kladno je součástí pražského integrovaného systému. Mezinárodní letiště Václava Havla je ve vzdálenosti 16 km od Kladna. Městem Kladno, jako spojnice dálnice D6 a D7 prochází silnice první třídy I/61, dále vedou městem silnice druhé třídy II/118 v úseku Beroun – Kladno – Slaný, II/118 v úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou – Neratovice a silnice II/238 jako spojnice Kladna s Kamennými Žehrovcemi.



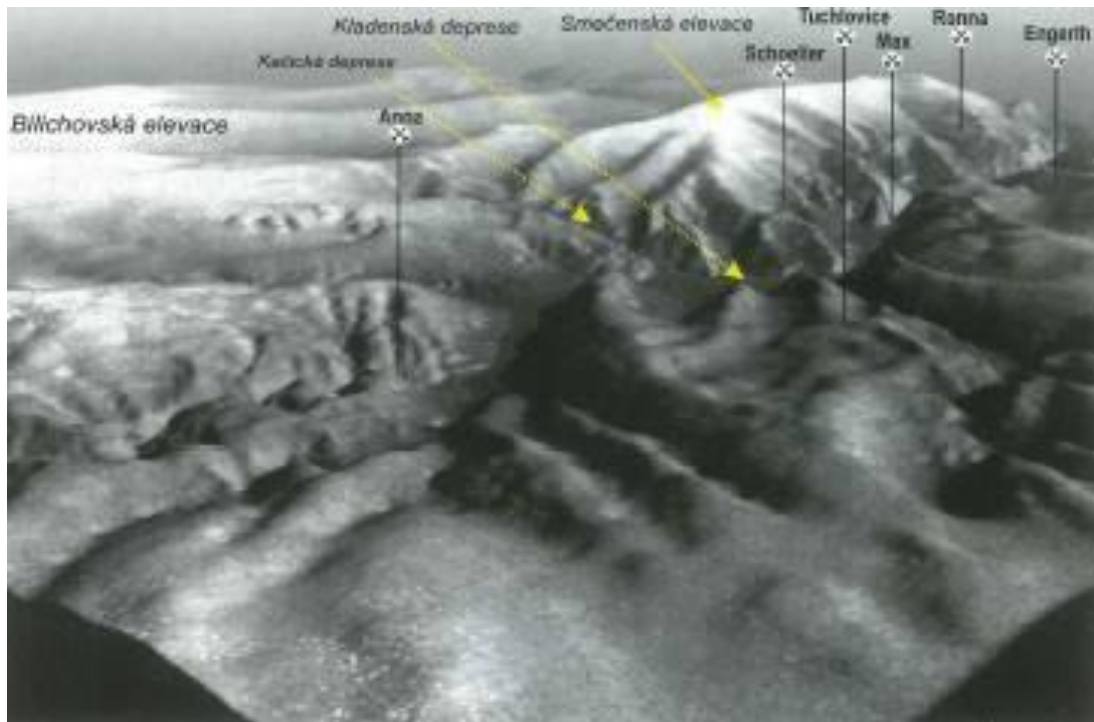
Obrázek č. 13: Město Kladno (Wikipedie)

5.2 Přírodní poměry

Geomorfologie

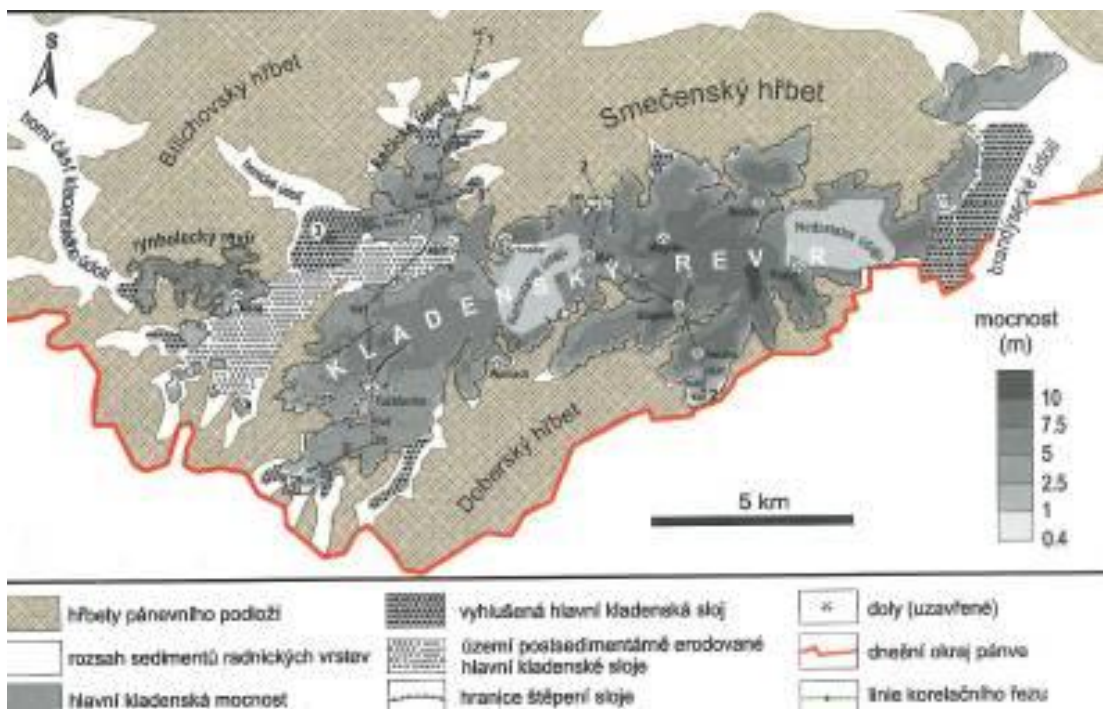
Demek a kol (2006) charakterizuje povrch města Kladna, jako povrch typický pro pahorkatinu s rozčleněným erozně denudačním povrchem se zbytky neogenních zarovnaných povrchů. Nachází se zde údolí odkrývající křídové podloží. Místy se zde nachází sprašové pokryvy, návěje a ojedinělé neovulkanické suky např. Vinařická hora 413m. Pro město jsou typické antropogenní tvary jako haldy, odvaly a v neposlední řadě i jámy, které vznikly dobýváním černého uhlí. Většina důlních jam byla zasypána a většina hald srovnána s okolním terénem a využita pro zástavbu. Kladensko se z biogeografického hlediska nachází v Hercynské podprovincii v bioregionu 1.2. Řípský, biochora -2AN - Antropogenní reliéf dolů a výsypek v suché oblasti. Krajina města Kladna a okolí byla antropogeně upravená a to díky těžkému průmyslu, těžbě uhlí a vznikajících výsypek respektive odvalů hlušin, či hald, které město obklopují a historicky byly značnou estetickou a ekologickou zátěží krajiny. (Culek, 2005) Vegetací nezpevněné haldy byly značným zdrojem prašnosti ve městě. Substrát se skládá z promísených tercierních sedimentů. (Culek, 2005) Pokud hlušina obsahovala spalitelné látky, docházelo k záparu a samovznícení těchto látek. Historické odvaly byly často srovnány s okolním terénem a ponechány přirozené rekultivaci.

Bíma a Demek (2012) uvádí, že oblast Kladenska se nachází v Poberounské soustavě a Brdské podsoustavě v Kladenské tabuli VA-2B s podložím barrandienu, což je nejstarší oblast nepřeměněných, nebo jen slabě přeměněných usazených hornin Českého masivu. Český masiv vznikl v období hercynského vrásnění jádrového fragmentu kontinentální kůry a připojením sousedních teránů. V období starohor při hercynském vrásnění došlo k silnému zprohýbání barrandienských hornin s doprovodem mohutné sopečné činnosti. V období druhohor a třetihor byl georeliéf přetvářen do různých zarovnaných povrchů. Brdská podsoustava je proslulým geologickým územím. Ve vrstvách Barandienu, kde proběhl sled paleozoických sedimentů od kambria po devon je velké množství zkamenělin. K brdské podsoustavě je připojena větší část permokarbonské kladensko-rakovnické pánve s ložisky černého uhlí. Kladenský revír respektive Kladensko-rakovnická pánev je jedna ze součástí černouhelných pánví v České republice. Jak uvádí Opluštil (2006), kladenský revír má velmi členitý povrch podloží, kde v paleoreliéfu dominují čtyři elevace respektive hřbety bilichovská, smečensko-velvarská, doberská, roudnická a rozdělují je rozsáhle deprese respektive údolí např. kladenská deprese, zlonická deprese, kačická deprese.



Obrázek č. 14: Počítačový model povrchu pánevního podloží kladenského revíru před začátkem sedimentace (Opluštil),

Nejstarší výplně kladenského revíru jsou radnické vrstvy. Sedimenty radnických vrstev se dělí na svahové sedimenty, sedimenty řečiště, nívné sedimenty, jezerní a jezerně-deltové sedimenty. (Opluštil 2006)



Obrázek č. 15: Mocnost a rozšíření kladenské sloje v kladenském a rychnoleckém revíru (Opluštil)

Geologie kladenského revíru

Karbonské stáří Kladensko-rakovnické pánve kladenského revíru se řadí do svrchnopaleozoického nebo mladoprvohorního období. Podle typu sedimentární výplně je kladenský revír kontinentální, tzn. sedimentární výplň, která vznikla ze sladkovodních uloženin řek, jezer a rašelinišť. Kladenský revír se nachází na jihovýchodním okraji kladensko-rakovnické pánve v 18 km dlouhém a jeden a půl kilometru až osm a půl kilometrů (průměrně tři a půl kilometru) širokém pásu přibližně mezi Tuchlovicemi a Brandýskem. V Kladně v okolí Vrapic vycházejí uhelné sloje kladenského revíru na povrch. (Opluštil 2006) Dominantními horninami jsou jílovité až prachovité, chloriticko-sericitické břidlice a droby s úlomky vulkanitů a živců. Nezávětralé horniny mají většinou tmavě šedou barvu a navětralé horniny jsou buď světlezelené, nebo hnědočerveně skvrnité. Horniny zastupují spility a na dole Mayrau a v jámě dolu Ludvík v Dubí byly nalezeny i lydity. (Meška 1931) Při ražbě v proterozoických horninách se vyskytovala tělesa i žilných vyvěřelin. Například Meška uvádí (1931), že na dole Max, Mayrau a Ronna byl nalezen pyroxenický syenit, porfyry a křemenné žíly obsahující místy galenit, sfalerit a antimonit. V dolech se vyskytovaly i další minerály.

Podnebí města Kladno

Město Kladno charakterizuje teplá klimatická oblast s poměrně dlouhým, teplým a suchým létem, mírně teplým jarem a podzimem a suchou zimou. Průměrná roční teplota je 8-9°C a s průměrnými ročními srážkami 500-550 mm. Počet dní se sněhovou pokrývkou je v průměru 40-50 dní. Průměrná roční oblačnost 65-70% s rychlostí větru 4-5 m.s-1. (Atlas podnebí Česka, 2007)

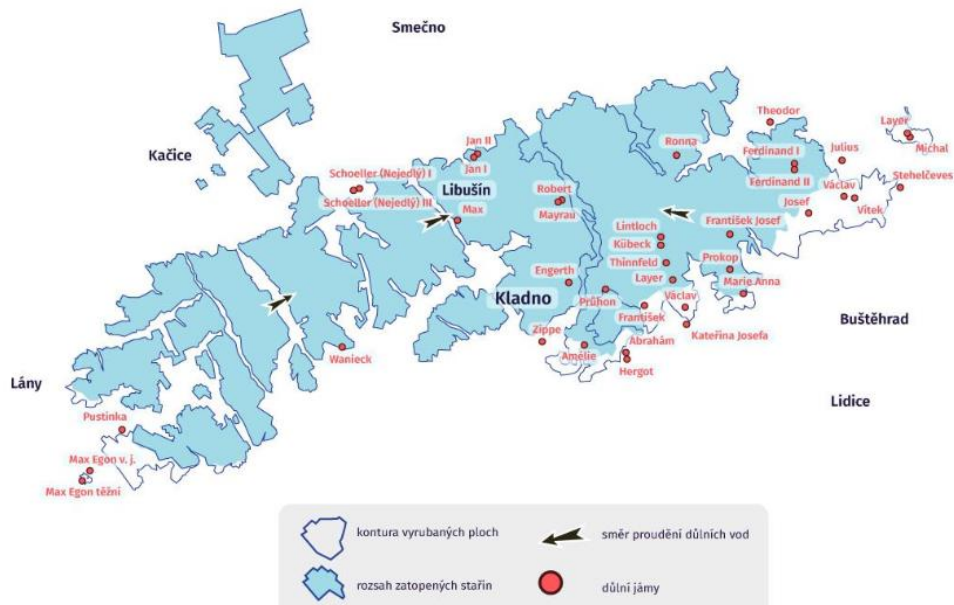
Hydrologie

Poměrně chudé povrchové vody města Kladna patří k povodí Vltavy. Kladenským katastrem protéká několik menších vodních toků a jsou zde dva rybníky. Kvalita potoků je dnes výrazně lepší, než v minulosti.

V jihozápadní části města se nachází Rozdělovský potok, který ústí do potoka Loděnice (místní název Kačák) a dále se vlévá do Berounky. V nadmořské výšce 334 metrů pramení Dřetovický potok, který protéká městskými částmi Kladno Dubí a Kladno Vrapice. (Vlček, 1984) Na tomto potoce byly vybudovány dva rybníky, z toho jeden je přeměněn na nádrž a druhý byl zasypán. Potok je silně regulován, protože protéká oblastí města s vysokou zastavěností. Na potoce je umístěna čistírna odpadních vod pro město Kladno v městské části Kladno Dubí. Potok mezi zalesněnými stráněmi údolí ve střední části Kladno Vrapice, se zužuje

a protéká prvohorními vrstvami, kde po levé straně údolí obnažuje hlavní kladenskou uhelnou sloj, jejíž výchoz byl, ve druhé polovině 18. století, u zrodu dobývání kamenného uhlí na Kladensku. (Wikipedie) Na západním okraji Švermovského předměstí v bezprostřední blízkosti vinařické věznice v nadmořské výšce 338 m pramení Týnecký potok. (Wikipedie) Dle Vlčka (1984) byl potok znečištěn splaškovými vodami. Do potoka byly odváděny čerpané vody z dolu Ronna. Po ukončení těžby se průtok v potoce snížil a tím došlo ke zhoršení kvality vody, ale vybudováním čistírny odpadních vod pro městskou část Kladno Švermov a v ostatních obcích na trase potoka, se kvalita vody zlepšila. (Wikipedie) Oba tyto potoky ústí do Zákolanského potoka, jehož přítokem je i Lidický potok v městské části Kročehlavy, na kterém se nachází rybník Bažantnice. (Město Kladno) Zákolanský potok teče do Vltavy.

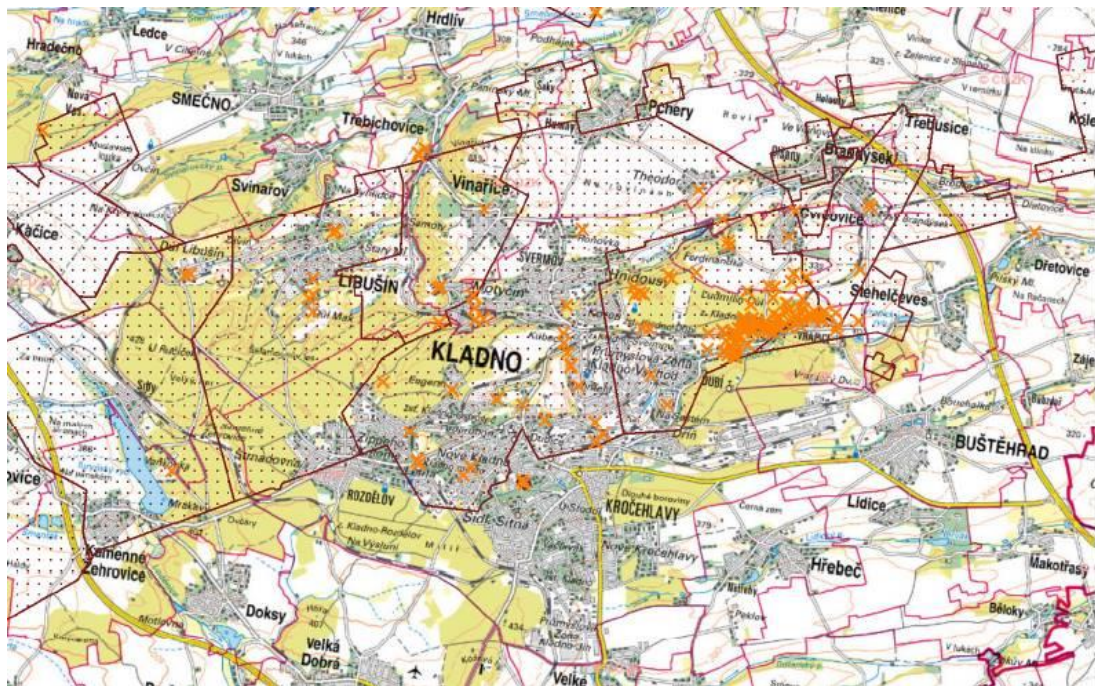
Dlouhodobá hornická činnost na Kladensku byla velmi závažný zásah do režimu podzemních vod vytvářením nových filtračních cest, depresních kotlin čerpáním podzemní vody a následně i změny jejího chemismu. (Uldrych 2006) Území s dlouholetou intenzivní těžbou, kde probíhalo dlouhodobé čerpání důlní vody s vytvářením depresivních oblastí s nízkou hladinou podzemní vody, jsou charakterizovány jako suché oblasti. V současné době z důvodu ukončení těžby na Kladensku dochází hluboko pod městem Kladno k zatápnění bývalých dolů a důlních děl miliony kubíků vody, asi mezi 120 až 170 milionů metrů krychlových vody. Tento objem vody představuje asi třetinu roční spotřeby z vodovodní sítě v celém Česku. Voda není využívána, a pokud vystoupá k zamořenému území bývalé ocelárny Poldi, může dojít i k jejímu znehodnocení. Vedení města Kladna mělo požádáno o dotaci na její ochranu a využití jako zdroje vody pro město. Dotace čtvrt milionu byla vyčleněna, ale v současné době i pozastavena. Pro město se voda přivádí z šedesát kilometrů vzdálené Mělnické Vrutice a nově také ze Želivky. (Aktuálně cz)



Obrázek č. 16: Zatápění bývalých důlních děl (Aktuálně.cz)

Pedologie

Historicky území města Kladna a celého Kladenska bylo zalesněno, následně zde byla zemědělská půda, kterou v počátcích důlní činnosti, byla těžaři vykupovaná pro vznik dolů. Sanace a rekultivace půdy proběhla v historii živelně a záležela většinou na těžařích, nebo vlastníkovi pozemku a dohodě, kterou mezi sebou uzavřeli. Materiál z odvalů se používal na opravu komunikací a jiných stavebních činností, či k zásypu propadlin na zemědělsky využívaných plochách. V katastru města Kladna je poměrně kvalitní půda zastoupena převážně hnědozemí. Jako největší problém města je především stará ekologická zátěž v místě průmyslové zóny areálu bývalých hutí Poldi ve východní části Kladna a opuštěných důlních lokalit. Většina území města Kladna je poddolovaná a docházelo zde k poklesům půdy. Vzhledem k tomu, že se dolovalo i pod obydlenými lokalitami, tak se poklesy projevovali praskáním zdí, destrukcemi komunikací a inženýrských sítí, změn spádových poměrů u kanalizací a vodovodních řadů. Těžba byla ukončena v roce 2002 a doba na doznívání vlivů poddolování se počítá cca 15 let, tak lze konstatovat, že území je již konsolidované.



Poddolovaná území
 Poddolovaná území
 Důlní díla
 Důlní díla

Obrázek č. 17: Poddolované území města Kladno (Česká geologická služba)

Město Kladno je z větší části zastavěné obytnými domy, nebo potřebnou infrastrukturou. Orná půda je hlavně zastoupena zahradami. Na území Kladna je několik zahrádkářských kolonií. Nejstarší zahrádkářská kolonie se nachází u železniční trati Kladno – Kralupy nad Vltavou a to konkrétně v oblouku mezi zastávkou Kladno město a železniční stanicí Kladno-Ostrovec.

Fauna a flóra

Kladenské haldy jsou oázou přírody z hlediska mnoha druhů rostlin a druhového spektra ptáků. Dnes jsou chráněnými územími. (Gremlica a kol, 2005) Fauna a flóra, ve městě samotném, je typická pro kulturní krajinu. Jedinečný ráz města Kladna vytvářejí lesy, které město obklopují. Jedná se o příměstské lesy, jejichž kvalita není nijak vysoká, ale pro rekreaci obyvatel města velmi důležitá. Složení lesů není původní a nachází se v nich převážně borovice lesní (*Pinus sylvestris*) ve směsi s nepůvodním modřínem opadavým (*Larix decidua*), smrkem ztepilým (*Picea abies*). Vyskytují se zde porosty dubů (*Quercus*), buků lesních (*Fagus sylvatica*), břízy bělokorých (*Betula pendula*). Hospodaří zde Lesy České republiky. Součástí území města Kladna je i pár památných stromů například

Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*) stáří 120 let v k. ú. Motyčín a skupina tří dubů letních (*Quercus robur*) v k. ú. Rozdělov stáří 270 let. (AOPK ČR, 2005)

Na území města Kladna se nachází i několik parků např. park Trilobit v centru města, jako spojnice obytné zóny s obchodní; Nově zrekonstruovaná Zámecká zahrada s medvědíkem a místem, kde se konají koncerty a divadelní představení; Dvořákovy sady, které jsou umístěny blízko Kladenského divadla v místě bývalého hřbitova s pomníkem maminky hudebního skladatele Antonína Dvořáka; Sítenské údolí, které bylo vytvořeno v poměrně zanedbaném údolí ze 70 a 80 let minulého století; park na náměstí Svobody se středovou růžicí se světovými stranami a památníkem obětí 1. světové války.

Město Kladno má i biosféricky významné oblasti např. přírodní památku Žraločí zuby, která je umístěna ve Vrapickém lese. Jak uvádí AOPK ČR (2005) jedná se o důležité naleziště křídových zkamenělin především žraločích zubů.



Obrázek č. 18: Žraločí zuby (facebook Terapeutická komunita)

Vodní park Čabárna na Týneckém potoce, v podstatě soustava rybníků tvořící přírodní ekosystém, který v roce 1998 byl prohlášen významným krajinným prvkem České republiky



Obrázek č. 19: Vodní park Čabárna (<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=43804693>)

V severozápadní části města mezi Kladnem, Libušínem a Tuhání zasahuje nejjižnější respektive jihovýchodní část přírodního parku Džbánu, kde v minulosti na dnech údolí byly loučky s některými vzácnými slatinnými druhy a dnes jsou zalesněné převážně jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*). Jedná se o evropsky významnou lokalitu Krnčí a Voleška. (AOPK ČR Krnčí a Voleška)

5.3 Urbanistický vývoj města Kladna

Kladensko bylo do první poloviny 19. století typickou zemědělskou oblastí s velmi malou zalidněností, svíranou prstencem lesů, kde se nacházely malé vesnice s nevelkým poklidným městečkem Kladnem. Kuča (1997) uvádí, že kladenská aglomerace prodělala neobyčejně složitý sídelní vývoj.

Město Kladno se skládá ze šesti částí a sedmi katastrálních území. Část Kladno k. ú. Kladno, část Rozdělov k.ú. Rozdělov, část Kročehlavy k. ú. Kročehlavy, část Dubí k. ú. Dubí u Kladna, Vrapice, část Švermov k. ú. Motyčín a Hnidousy. (Wikipedie)



Obrázek č. 20: Katastrální území Kladna (Wikipedie)

Město Kladno na rozdíl od jiných měst nemá bohatou historii, jako jiná města v naší republice, protože jeho nejslavnější období je spojené s průmyslovou revolucí v 19. století. Jak uvádí Kuča (1997), ve městě proběhl až neobyčejně složitý sídelní vývoj. Nejdříve to byla vesnice, pak malé městečko. Název Kladno je patrně dle Profouse (1960) odvozeno od slova kláda, protože vesnice byla z klád, ale může to znamenat i les. Jak uvádí Veverková (2008), existence Kladna je kolem roku 858, což je uvedeno v Kronice České Václava Hájka z Libočan, která však není historicky úplně spolehlivým pramenem. Zmínka o Kladně je z roku 1318 v zemských deskách. Ves vlastnil rozvětvený rytířský rod Kladenských z Kladna se třemi tvrzemi: Dolní tvrz, která se měla nacházet poblíž dnešní hlavní pošty; Horní tvrz, která se podobala hrádku a byla v místě dnešního Kladenského zámku; Vlaškova tvrz, která byla umístěna na Ostrovci na severní straně Bukovky asi jedem a půl kilometru od horní tvrže respektive Kladenského zámku. (Kuča, 1997)

Po Kladenských z Kladna získali panství v první polovině 15. století rytíři Žďárští ze Žďáru. Dne 15. prosince 1561 bylo Kladno na základě panovnického privilegia povýšeno na městečko. Kromě práva samosprávy a možnosti konání dvou výročních osmidenních trhů, byl městečku udělen znak. Polovina erbu tvořila stříbrná orlice ze znaku rodu Žďárských a druhou polovinu rys v přirozených barvách, patrně připomínka zvířeny zdejších hlubokých lesů. Městečko bylo

velmi malé s velkou, obdélníkovou svažitou návší, která se stala náměstím s dominantou kostelíka s věží a pár domy. (Kuča, 1997) Dne 7. listopadu 1620 v předvečer bitvy na Bílé hoře bylo městečko a ostatní přilehlé vsi vydrancovány polskými kozáky v císařských službách, táhnoucími na Prahu od Rakovníka. (Wikipedie) Kuča (1997) píše, že některé domy byly pobořeny a škody napraveny až v druhé polovině 17. století.



Obrázek č. 21: Kladno podle Karla Springlera na přelomu 16. a 17. století, (Veverková, 2008)

Veverková (2008) uvádí, že v roce 1701 získala kladenský majetek Anna Marie Františka vévodkyně Toskánská, která v roce 1704 postoupila majetek řádu břevnovských benediktinů (1705 – 1850). Za působení benediktinů se Kladno začalo rozvíjet a díky architektovi Kiliánu Ignáci Dientzenhoferovi získalo barokní tvář. Zchátralý zámek byl radikálně přestavěn, starší raněbarokní Floriánská kaple prošla přestavbou na dvouvěžovou kapli s kopolí a na náměstí bylo vztyčeno Mariánské sousoší.



Obrázek č. 22: Kladno náměstí Republiky s původním kostelem, starou radnicí a Mariánským sousoší (Veverková 2008)

Roku 1780 byly založeny dvě nové osady Štěpánov u Kročehlav a Rozdělov, které byly osídleny německy hovořícím obyvatelstvem z Broumova. Na počátku 19. století bylo Kladno malým bezvýznamným městečkem zemědělského venkova. Zprovozněním koněspřežné dráhy, otevřením prvních dolů a založením hutí a vybudováním první uhelné Buštěhradské dráhy se Kladno stalo jedním z důležitých průmyslových center Čech. V roce 1898 bylo bezvýznamné městečko povýšeno na královské horní město a jeho znak byl doplněn o stříbrné zkřížené želízko a mlátek se zlatou stužkou nad hlavy obou heraldických zvířat. (Veverková, 2008) Na přelomu 19. a 20. století se původní náměstí začalo měnit, byl postavený nový kostel, vybudovaná nová radnice a přibýly nové veřejné budovy. Současně začaly vznikat nové obytné čtvrtě s novými komunikacemi. Ve městě byly postaveny nové školy, vznikaly dělnické a hornické kolonie. Byla vybudovaná Okresní všeobecná nemocnice a postupně docházelo k propojování respektive zaústování okolních vesnic do kladenské aglomerace. (Kuča, 1997) Díky průmyslu se ve městě nezvyšoval jenom počet obyvatel a rozloha, ale v neposlední řadě i význam města. Kladno mělo velmi aktivní dělnické hnutí, docházelo zde ke stávkám a demonstracím. Bylo jedním z ohnisek českého komunistického hnutí. Rozvoj těžkého průmyslu měl obrovský vliv na poškození životního prostředí. V 50. až 80. letech minulého století došlo k rozvoji výstavby sídliště v novém Rozdělově s rozšířením směrem k Libušínu. Tepnou v této čtvrti je ulice Vítězná, která navazuje na ulici ČS. Armády, kde se po levé straně tyčí šest monumentálních

věžových domů, které se staly dominantou města Kladna. V 70. a 80. letech minulého století došlo ve městě k plošné demolici a ztrátě jedinečných dělnických kolonií starého i nového Kladna, které byly nahrazeny sídlištní zástavbou panelových domů. Na obrázku č. 23 je vidět demolice budovy hotelu Sparta u Zímů ve čtvrti Nové Kladno, kde v pozadí již rostou nové panelové domy



Obrázek č. 23: Asanace domu na ČS. Armády, Nové Kladno (Kaše 1970)

Sídlištní zástavba pokračovala i východním směrem ke Hřebči a Velkému Přítočnu. Ukončením éry socialismu a neúspěšnou privatizací došlo k ukončení řady provozů oceláren a hutí. Město Kladno se s ekologickými a ekonomickými následky potýkalo velmi dlouho. Dnes by se dalo konstatovat, že je již město stabilizované.

5.4 Vývoj obyvatelstva a počtu domů města Kladna

Kuča (1997) uvádí nárůst počtu domů v aglomeraci od roku 1757 do roku 1843 ze 44 domů na 324 domů a obyvatel od roku 1713 do roku 1850 z 658 duší v aglomeraci na 2957 duší. Počátkem 19. století vznikaly první kamenouhelné doly Kladensko-buštěhradska v okolí Vrapic. Veverková (2008) uvádí, že prudký rozvoj těžářstva na Kladensku přispělo k rozrůstání městečka a značnému přílivu lidí za vidinou lepšího života, Kladno nazývá českým Klondikem. V roce 1842

do Kladna dorazila velká skupina horníků z Příbrami, aby založili první erární šachtu později pod názvem důl Kübeck.

V tabulce č. 2 a diagramu č. 1 je vidět postupný vývoj kladenské aglomerace, jak v počtu obyvatel, tak i domů dle informací Českého statistického úřadu (2007) do roku 2001. Nejvíce obyvatel bylo dosaženo do roku 1991. Po roce 1991 je již vidět úbytek, který jistě byl zapříčiněn útlumovým programem dolů až k jejich uzavření a ukončením železáren a dalších provozů SONP Kladno. Počet domů má vzrůstající tendenci, kde vrchol je v roce 1961, protože v sedmdesátých letech nastaly ve městě Kladno rozsáhlé asanace a velké skupiny rodinných domů byly nahrazeny sídlištěm s panelovými domy. V tabulce č. 3 a diagramu č. 2 je znázorněn rozvoj obyvatel a domů ve středu města Kladno bez okolní aglomerace. V této tabulce je nejmarkantněji vidět pokles počtu domů. V roce 1961 je 6746 domů a následuje pokles v roce 1970 na 2877 domů.

Rok	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001
Počet obyvatel	16 421	23 863	32 079	42 521	49 668	48 941	51 249	50 470	55 919	63 076	71 141	71 753	71 132
Počet domů	1 280	2 019	2 518	3 293	4 070	4 655	6 389	7 663	8 173	8 021	7 720	7 917	7 798

Tabulka č. 2: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno (Český statistický úřad)

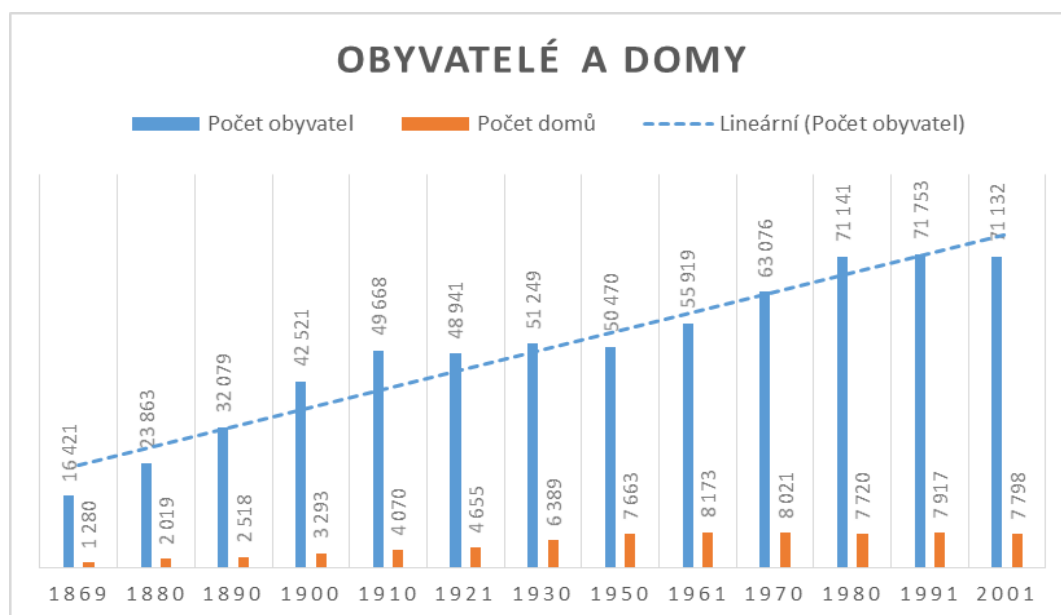


Diagram č. 1: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno

Rok	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001
Počet obyvatel	10 199	14 085	17 215	18 573	19 369	19 111	20 751	21 220	17 676	23 831	19 781	21 727	22 534
Počet domů	782	1 184	1 363	1 499	1 650	1 828	2 391	2 749	6 746	2 877	2 337	2 245	2 139

Tabulka č. 3: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno bez místních částí (ČSÚ, 2007)

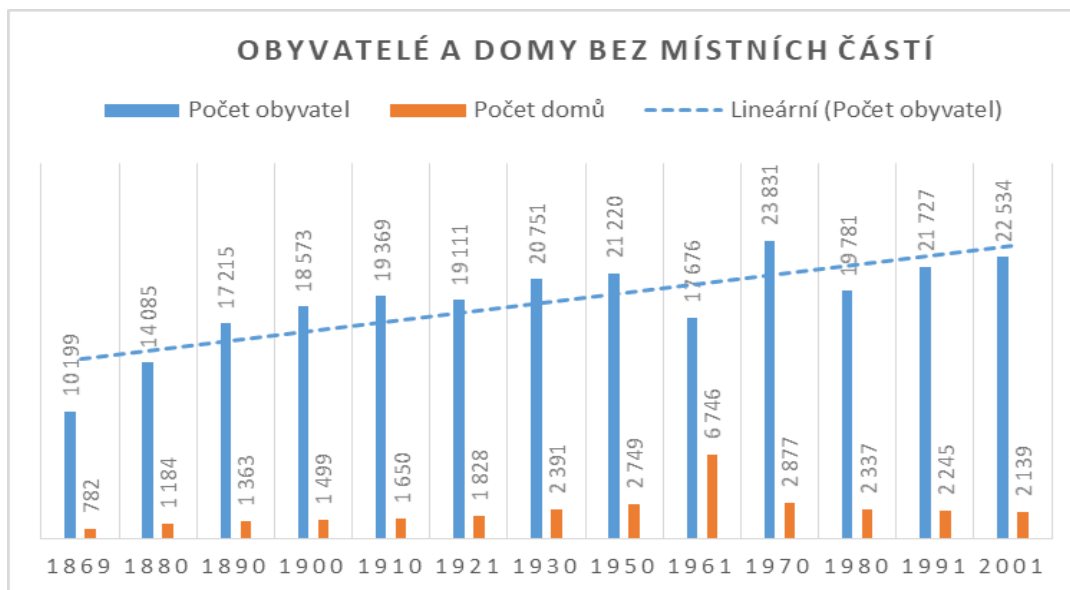


Diagram č. 2: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno bez místních částí

5.5 Historický vývoj průmyslu města Kladna

Za začátek rozvoje průmyslu se dá pokládat objev uhelných ložisek. Velice rychle po té se v blízkosti Kladna objevilo několik těžních jam, které měly zásadní vliv na charakter okolní krajiny. Jak uvádí Veverková (2008), byl prvním vyhloubeným dolem šachta Kateřina-Josefa roku 1846 – 1847, kde byla nalezena Janem Váňou první uhelná sloj dobyvatelné mocnosti na katastrálním území Kladna. Tento nález ve velmi krátké době způsobil rozmach zakládání dolů na katastru městečka Kladna.

Uhlí se stalo velmi důležitou surovinou pro vznik hutnictví a dalších technologií Kladenských železáren a oceláren. V neposlední řadě to byla také strategická surovina pro rozvoj železniční dopravy na Kladensku.

Prudký rozvoj hornictví v městečku byl utlumen na přelomu 19 a 20 století v období hospodářské krize, kdy skoro všechny doly, byly v letech 1892 – 1905 zavřeny. Přežily jen některé doly, a to důl Engerth a důl Kübeck. Níže jsou uvedeny jámy včetně přiřazených čísel kladensko-slánsko-rakovnické uhelné pánve, které měly přímé nebo nepřímé spojení s dráhou.

Důlní díla

Jáma č. 244 Bresson

Důl založila Společnost státní dráhy a pojmenovala ho po generálním řediteli privátní rakousko-uherské Společnosti státní dráhy K. Bressonovi. Hloubení dle Kučí

(1997), bylo zahájeno v září 1868. V hloubce 299,57 m byla nalezena hlavní kladenská sloj o mocnosti 8,85 m. Po vybudování železniční trati Vejhybka – Kladno Dubí (dnes mezistaniční úsek Kladno – Kladno-Dubí) byl důl v roce 1872 připojen k železniční trati. Těžba probíhala v letech 1871 až 1905. Bylo dosaženo hloubky 332,76 m. Důl byl původně založen hluboko v polích na rozhraní Rozdělova a Kladna. Dnes se zde nachází zástavba domů mezi ulicemi Klikorkova a Antonína Škváry. Budovy dolu byly částečně zdemolovány, nebo přestavěny na byty. Název Bresson byl ponechán jako pomístní označení. (Hončík 2006)



Obrázek č. 24: Důl Bresson (archiv SKK 1894)



Obrázek č. 25: Dům Bresson (Techmanová 2019)

Jáma č. 245 Zippe

V blízkosti železniční zastávky Kladno-město byla v roce 1857, pod vedením Jana Váni, hloubena jáma, která byla pojmenovaná podle profesora mineralogie Ph. Dr. Františka Xavera Maxmiliána Zippeho. Hloubení jámy bylo zastaveno v hloubce 56,7 m, ale některé prameny uvádí 90 m, z důvodu opomenutí odvádění povinného čtvrtletního nájmu horní substituci. Jáma byla zasypaná. Na pozemcích, původně zakoupených Pražskou železářskou společností, pro provozní budovy a odval, bylo postaveno šest čtyřdomů pro zaměstnance tzv. Zippeho kolonie. V 70. letech minulého století byly některé domy zbourány a na jejich místě byl postaven silniční nadezd nad železniční tratí Kladno – Kralupy nad Vltavou. (Hončík 2006)



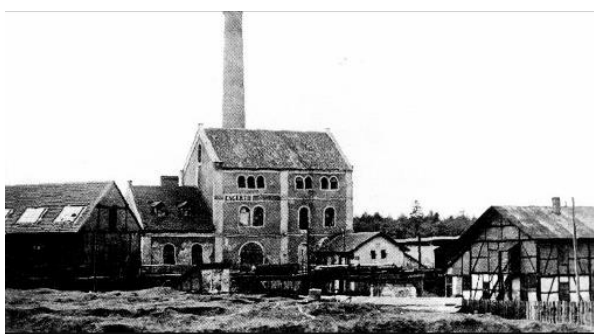
Obrázek č. 26: Zípeho k. (F. Pošta)



Obrázek č. 27: Zípeho k.(Techmanova, 2019)

Jáma č. 246 Engerth

Důl založila Společnost státní dráhy a pojmenovala ho po prvním generálním řediteli Společnosti státní dráhy Wilhelmu Engerthovi. Kuča (1997) uvádí, že začátek hloubení jámy započal v roce 1868. V hloubce 386 m byla nalezena uhelná sloj o mocnosti 9,48 m. Těžba byla zahájena v dubnu 1873 a těžilo se až do hloubky 425,65 m. V roce 1918 důl přešel do vlastnictví Pražské železářské společnosti. Ukončení těžby a zasypání jámy bylo v roce 1946. Tento důl, stejně jako důl Bresson, patřil k „nejohnivějším“ dolům. Docházelo zde k častým důlním záparům. Důl byl v železniční stanici Nové Kladno nyní (Kladno-Ostrovec) připojen vlečkou na trať Kladno – Kralupy nad Vltavou. V místě bývalého dolu se dnes nachází sídliště Engerth, neboli Na Vyhaslém, jehož stavba byla započata v roce 1981. (Hončík 2006)



Obrázek č. 28: Důl Engerth (archiv SKK 1902)



Obrázek č. 29: sídliště Na Vyhaslém (Techmanová 2019)

Jáma č. 247 Amálie

Důl Amálie byl posledním důlním dílem pod vedením Jana Váni, ale prvním dolem Pražské železářské společnosti vyhloubeným v roce 1857. Sloj o mocnosti 8,1 m, byla objevena v hloubce 185 m. Hloubení jámy bylo ukončeno v hloubce 293,5 m v roce 1862. Téhož roku byla započata i těžba. K dolu byla postavena vlečka

z Kladensko-nučické dráhy. Nepříznivý vývoj sloje, který se projevoval nespojitými projevy při poklesu, stěžoval dolování. Z důvodu značného poškození zástavby v dnešní ulici Ivana Olbrachta u kladenského náměstí, se muselo odstoupit od výrubu nejkvalitnějšího uhlí v okolí středu města. Ukončení těžby bylo v 1896. (Hončík, 2006) Provozní budovy byly demolovány, jáma zasypaná a halda odvezena do Sítenského údolí. Nyní poblíž jamy se nachází učňovská škola a základní škola „Nová Amálka“ a nebýt pomníčku umístěného na hřišti učňovské školy, tak by nikdo nepoznal, že tam nějaký důl stál. Dnes v těchto místech se nachází vilová čtvrť s pomístním názvem „Na Amálce“



Obrázek č. 30: Důl Amalie (autor neznámý)



Obrázek č. 31: Učňovská škola (Techmanová 2018)

Jáma č. 248 Průhon

Hloubení jámy Společností státní dráhy započalo v roce 1857. Název Průhon je podle místní lokality, kudy vedla cesta pro vyhánění dobytka. Důl měl podle zakladatele hornické kolonie J. Lesinga, ještě lidový název „Lesík“, Poprvé zde bylo hloubeno podle anglického vzoru v kruhovém zděném profilu o průměru dva vídeňské sáhy, což je 3792 m. Jáma byla založena „v hluchém hřbetu“ na sloj se narazilo až překopem prvního patra v hloubce 221 m a druhého patra v hloubce 261 m. Jáma byla dotažena do hloubky 264 m. Těžba byla zahájena v roce 1864 a ukončena v roce 1893. Důl byl napojen vlečkovou dráhou do železniční stanice Staré Kladno. V blízkosti dolu je dnes postaveno sídliště „Lesík“. Dne 11. 2. 1998 došlo k propadu zásypu včetně dvou panelů silnice do hloubky 157 m. Ve 35 m byla zastižena vodní hladina. V roce 1998 a 1999 bylo provedeno konečné zajištění jámy. (Hončík 2006)



Obrázek č. 32: Důl Průhon (autor neznám)



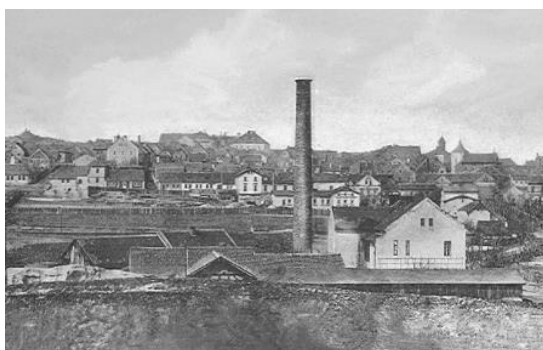
Obrázek č. 33: Sídliště „Lesík“ (Techmanová 2019)

Jáma č. 249 Abrahám

Při hloubení studny pro mlynářský provoz na hranici katastru Kladno a Štěpánov v blízkosti dnešních pekáren Kompek narazila v roce 1862 mlynářská firma Klinger a Popper v hloubce 54 m na uhelnou sloj o mocnosti 1,5 m. Mlynářská firma zde pro vlastní potřebu hloubila uhlí až do hloubky 75 m. Těžba ukončena v roce 1890 a sloužila jako větrná jáma pro vedlejší jámu Hergeth. Dnes jsou zde postaveny garáže. (Hončík 2006)

Jáma č. 250 Hergeth

Druhá jáma u Klingerova mlýna byla založena cca 200 m od první jámy Abrahám v roce 1870. Jáma byla vyhloubena do hloubky 88 m a později do 95 m. Těžila se zde sloj o mocnosti 3,4 m. Jméno dostala podle původního majitele Maxe Hergertha. V dole bylo zaměstnáno 96 lidí. Těžba uhlí byla ukončena v roce 1890. (Hončík, 2006) Konečné zajištění jámy bylo provedeno v roce 1999. Obě jámy se nacházely v blízkosti Kladensko-nučické dráhy.



Obrázek č. 34: Důl Hergeth (Kladno minulé.cz)



Obrázek č. 35: Areál pekáren Kompek (KODA, kominari.cz)

Jáma č. 251 František

V lokalitě „Na Pískách“ bylo v roce 1848 zahájeno hloubení jámy v majetku Pražské železářské společnosti. Hloubení jámy bylo ukončeno v roce 1892 v hloubce 182 m. Těžila se zde sloj o mocnosti 7,6 m. Důl byl napojen na vlečku k dolu Průhon, respektive z železniční stanice Staré Kladno. Těžba byla ukončena v roce 1892 a do roku 1896 sloužila jako větrná jáma pro důl Amálie. Jáma byla zasypaná a při revizi v roce 2003 bylo zjištěno značné sesednutí zásypu. Jáma byla dosypaná a ústí jámy bylo zajištěno. V místě bývalého dolu se dnes nachází Sládečkovo vlastivědné muzeum. (Hončík 2006)

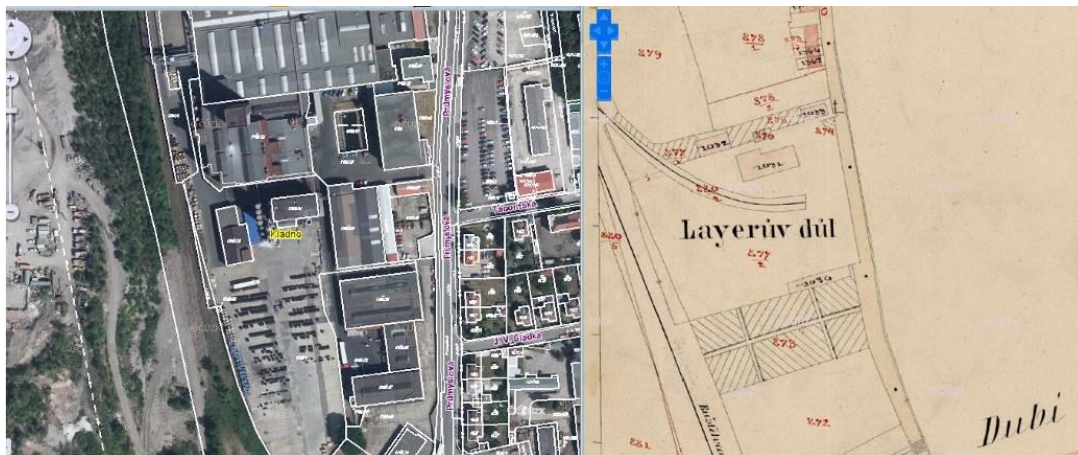


Obrázek č. 36: Důl František, vila Sládečkova muzea (ČUZK)

Jáma č. 255 Layer

V roce 1847 Společností Pražské uhelné doly u Kladna v místě, kde se dnes nachází firma NTK Cables group byla hloubena jáma Layer. Z důvodu nevládnutelných přítoků vody bylo hloubení jámy zastaveno v 30 m. V roce 1857 se pokračovalo ve hloubení až do hloubky 242,7 m. V průběhu hloubení do společnosti přistoupili bratři Klainové a firma se přejmenovala na Kladenské

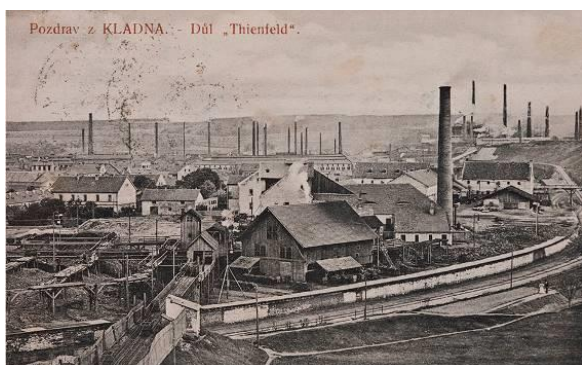
kamenouhelné těžařstvo předchůdce Pražské železářské společnosti. V hloubce 231 m byla zastižena uhelná sloj o mocnosti 9,74 m. Těžba byla zahájena v roce 1857 a ukončena v roce 1889. Jáma byla pojmenovaná po gubernálním radovi Michelu Layerovi. Důl byl napojen na první uhelnou trať Staré Kladno – Kralupy nad Vltavou. Na jámu se zapomnělo a při revizi starých pozemkových map došlo k jejímu objevení pod betonovou podlahou nové strojírenské haly. Byl zjištěn dvanáctimetrový pokles zásypu. V roce 1999 byla jáma dosypána a konečně zabezpečena. (Hončík 2006)



Obrázek č. 37: Důl Layer, strojírenská hala, NKT (ČUZK)

Jáma č. 256 Thinnfeld, uváděna jako Důl č. 1

Další jáma, která byla založena Pražskou uhelnou společností, předchůdkyní Pražské železářské společnosti, byla v roce 1848 jáma Thinnfeld. Pojmenovaná byla po věhlasném geologovi a profesorovi vídeňské univerzity svobodném pánu Ferdinandu Thinnfeldovi. (Hončík, 2006) Hloubení jámy bylo ukončeno v roce 1854 v hloubce 286,415 m. (Kuča, 1997) Od roku 1855 se stal důl majetkem Společnosti státní dráhy. V roce 1896 byla zahájena elektrifikace a poprvé na Kladensku byl v dole postaven elektrický těžní stroj Siemens-Halske, který po ukončení těžby v roce 1913 byl přenesen na vedlejší důl Kübeck, kde sloužil až do roku 1997. (Hončík, 2006) Dnes se v tomto místě nachází podnik NKT znám pod starším názvem Kablo Kladno. Na obou obrázcích jsou vidět koleje úseku první uhelné trati Kladno Dubí – Staré Kladno.



Obrázek č. 38: Důl Thinnfeld (Kladno minulé.cz)



Obrázek č. 39: Areál Kablo Kladno, NKT (Techmanová 2020)

Jáma č. 258 Kübeck

Jáma byla původně hloubena pod názvem Motyčínská. C. k. kutební komisí bylo v roce 1842 po 43 m hloubení jámy zastaveno, protože se narazilo na velký přítok vody. Pro odvod vody byla následně vybudovaná odvodňovací Hnidouská štola. Od roku 1855 byla jáma ve vlastnictví Společnosti státních drah, která jámu dohloubila do hloubky 353 m. V hloubce 337,5 m se narazilo na uhelnou sloj o mocnosti 10,75 m. Jáma byla pojmenovaná podle prezidenta dvorní komory svobodného pána Karla Bedřicha Kübecka. Na dole bylo sídlo vrchní správy dolů Společnosti státní dráhy a pro zaměstnance byla vybudovaná hornická kolonie a nemocnice. (Hončík, 2006) V roce 1858 tvořil tento důl s dolem Tinnfeld jeden celek a v roce 1889 byl překopem spojen s dolem Ronna. (Mayová, 1997) Jedná se o nejstarší a nejdéle provozovanou jámu na Kladensku od roku 1858 do roku 1997 tj. 139 let.



Obrázek č. 40: Důl Kübeck (Historie hornictví)

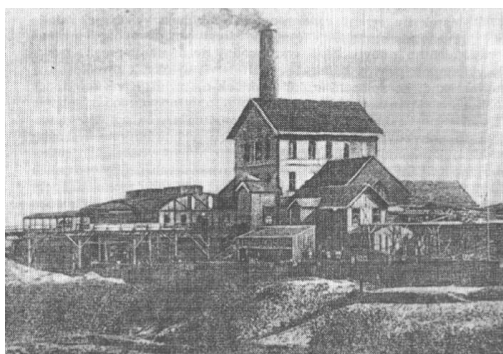


Obrázek č. 41: Důl Kübeck (Anonym)

Jáma č. 266 Ronna (v době totality Gottwald III)

Jama Ronna se již nachází v k. ú. Hnidousy. Jako východní křídlo dolového pole začala Společnost státní dráhy hloubit v roce 1882 jamu dolu Ronna. Hloubení jámy bylo ukončeno v roce 1885 v hloubce 423 m. Jméno získala po řediteli statků, dolů

a továren Společnosti státní dráhy Antonínu Ronnovi. Uhelná sloj o mocnosti 7,7 m byla zastížena v hloubce 393 m. (Hončík, 2006) Od roku 1910 se stal důl Ronna hlavním dolem Společnosti státní dráhy. Mayová (1997) uvádí, že důl Ronna byl propojen s doly v okolí konkrétně s dolem Barre, Kübeck.a Mayrau. Důl Ronna byl napojen vlečkou z nákladiště Tuháň bývalé trati Zvoleněves – Kladno Dubí. Poslední fárání bylo dne 12. 12. 1997 o rok poté došlo k uzavření dolu a zasypání jámy. V roce 2001 byla stržena těžní věž a do roku 2013 byly zbořeny všechny nevyužívané objekty. Na bývalém odvalu dolu Ronna je dnes naučná stezka.



Obrázek č. 42: Důl Ronna (Historie hornictví)



Obrázek č. 43: Bývalý důl Ronna (Tech,2019)

V Kladenském revíru se nacházelo ještě několik jam a dolů, které byly vzájemně propojeny.

Další část diplomové práce je zaměřen na vývoj těžkého průmyslu v Kladně, který je s těžbou tratí velice úzce spjat.

NTK Cables group

V místě dolu Thinnfeld a dolu Layer se ve druhé polovině 19. století nacházely mechanické dílny, kde se vyráběly ocelová drátěná lana pro potřeby dolů. V roce 1924 se továrna stala akciovou společností s 51 % státu a 47 % plzeňských Škodových závodů. Společnost získala název KABLO Kladno. Po roce 1989 se stal závod součástí NTK Cables group.

Železárný

Zeithammer (2017) uvádí, že Společnost Pražské uhelné doly u Kladna ve složení Adalbert (Vojtěch) Lanna, sourozenci Klainové požádali dne 9. února 1850 o udělení koncese na stavbu hutí s prvními dvěma koksovými pecemi, pudlovnami, válcovnou a kuplovnami. Dne 30 listopadu 1850 byla udělena vídeňským

ministerstvem orby a hornictví potřebná koncese. Následně byla založena společnost Kladenské železářské těžařstvo. Pro inspiraci Adalbert Lanna navštívil železářny v Anglii, Belgii, Porýní a Pruském Slezsku. Prostor pro výstavbu vysokých pecí byl strategicky vyměřen u zdroje koksovateľného kamenného uhlí, mezi doly František a Václav. (Kuča, 1997)

Stavba první vysoké pece belgického typu započala 18. dubna 1854. Veškerý materiál včetně strojníoho zařízení byl domácího původu, pouze vyzdívka peci byla dovezena z Belgie. Huť byla pojmenovaná po Adalbertu Lannovi Adalbert-hütte, česky Vojtěšská huť. První odpich surového železa ve Vojtěšské huti byl proveden 27. ledna 1855. Od té doby se ve městě Kladně rozvíjí vedle dlouhé historie hornictví, také historie světově proslulého hutního průmyslu. (Veverková 2008) Konstrukce staveb obou vysokých pecí byly mohutnější, než konstrukce tehdejší pece ve Vítkovicích.



Obrázek č. 44: První dvě kladenské vysoké pece belgického typu (J.Eckert,NTM)

Kuča (1997) uvádí, že pro fungování Vojtěšské hutě bylo potřeba ještě zajistit dopravu železné rudy z nedalekých Nučic a vápence z lomů Mořina. Dopravu potřebných surovin zajistila výstavba 50,5 kilometrů dlouhé Kladensko-nučické železniční dráhy.

Společnost Kladenské železářské těžařstvo se brzy dostala do dluhů. Zadlužená společnost hledala východisko, jak se dostat z dluhové pasti a dál pokračovat ve svém záměru. Nejlepším řešením bylo vytvoření spojení s majitelem prosperující železářny s pudlovnami a válcovnou ve Vykýši, západně od Plzně, podnikatelem Dietrichem Lindheimem. Spojení vedlo k založení Pražské

železářské společnosti dne 1. července 1857. Po překonání finančních problémů byly do konce října 1860 postaveny ještě čtyři vysoké pece belgického typu. (Zeithammer, 2017)

Vojtěšská huť, jako první v Evropě v roce 1879 použila tzv. Thomasův pochod při výrobě železa. (Kuča, 1997)

Vnitrozávodní doprava Vojtěšské huti byla od samého prvnopočátku zajišťována úzkorozchodnou železniční dráhou. Na obrázku č. 45 je vidět umístění všech šesti vysokých pecí belgického typu včetně vnitropodnikové úzkokolejné železnice a dolů František a Václav.



Obrázek č. 45: Plán Vojtěšské huti s okolím ze 60. let 19. století (J.Eckert,NTM)

V roce 1889 byla tehdejším ředitelem Vojtěšské hutě Karlem Wittgensteinem založena huť Poldi. Jméno získala podle jeho manželky Leopoldiny a její hlava se stala symbolem a světoznámou značkou zaručující kvalitní výrobu. (Veverková, 2008) Závod byl postaven severně od Vojtěšské huti.



Obrázek č. 46: Poldina huť (J.Eckert,NTM 1906)

Mezi závodem Poldi a Vojtěšskou hutí byla umístěna jako předěl železniční stanice Staré Kladno. Na obrázku č. 47 z 30. let minulého století je vidět vlevo od kolejí Poldinu huť a vpravo od kolejí část Vojtěšské huti.



Obrázek č. 47: Kolejště železniční stanice Staré Kladno (Zeithammer, 2017)

Huť Poldi v prvopočátku zpracovávala odpad z válcoven Vojtěšské huti a vyráběla z něho ušlechtilou ocel. Specializovala se na výrobu ušlechtilých ocelí a stále se zdokonalovala. Klíma (1989) uvádí, že v říjnu 1910 si Poldina huť nechala patentovat jednu z prvních nerezavějících ocelí na světě POLDI ANTICORRO. Dále

se zabývala výrobou polotovarů i finálních výrobků. V prostoru Poldi hutě se nacházely válcovny, volná a zápustková kovárna, lisovna i mechanické obrobny. (Zeithammer, 2017) Již od počátku se huť Poldi zabývala také materiálem pro zbrojní průmysl (hlavňový materiál, ocelové střely, pancíře) a současně ocelí pro řezné nástroje a břity. Mimo jiné se huť Poldi pokusila o výrobu ohromných zalomených hřídelí pro lodě, ale v roce 1914 byla tato prostorově náročná výroba přenechána závodům ve Vítkovicích a v Plzni. Kladenské kovárny se zaměřili na automobilové hřídele a pružiny, které dodávaly automobilovému průmyslu. (Klíma, 1989)

V huti Poldi byla vnitropodniková doprava zajišťovaná úzkorozchodnou železnicí, která byla propojena i s Vojtěšskou hutí. V obou hutích železniční vnitropodniková úzkokolejná doprava fungovala, jako jeden celek (Zeithammer, 2017)

V roce 1918 po rozpadu Rakouské monarchie vlastnila Pražská společnost mimo vysokých pecí ještě ocelárnu se čtyřmi Thomasovými konvertory a třemi Martinskými pecemi a rozsáhlou válcovnu. Huť Poldi se stala naprostým monopolem výroby ušlechtilých ocelí. (Zeithammer, 2017)

Znárodňovací dekrety po druhé světové válce z 24. října 1945 znamenaly konec, jak Pražské železářské společnosti, tak samostatné huti Poldi. Usnesením Ministerstva průmyslu ze dne 7. března 1946 byl vytvořen společný podnik pod názvem Spojené ocelárny, národní podnik Kladno (SONP Kladno).

V letech 1949 – 1951 byly čtyři stávající vysoké pece zbourány a nahrazeny třemi novými výkonnějšími pecemi s příslušenstvím.

V 50 a 80 letech 20. století došlo k rozšíření železáren a tím zanikla obec Újezd pod Kladnem. V 70. letech dvacátého století byl vybudován nový závod SONP n.p. Kladno s elektrickými obloukovými pecemi u obce Dříň. Rozšířením závodu a stavbou nového závodu na Dříní došlo i k rozšíření vlečkového kolejiště s normálním rozchodem kolejí. Tím byl přenesen devastační účinek výsypek mimo kladenskou aglomeraci směrem od Kladna Dubí k obci Dříň. Od roku 1972 do roku 1975 postupně vyhasly a byly odstraněny všechny tři kladenské vysoké pece. Po sametové revoluci 1989 se zadlužené Spojené ocelárny národní podnik Kladno neúspěšně zprivatizovaly. V roce 1996, až na pár samostatných malých provozů, byl provoz zastaven. A tím skončila éra hutnictví na Kladně (Zeithammer, 2017)



Obrázek č. 48: Hala Poldi SONP Kladno Dřív (foto P. Marek, Zeithammer, 2017)

Železnice

Vývojem těžkého průmyslu a těžbou uhlí na Kladensku se pro pohyb materiálu v podobě železné rudy, vápence i samotného uhlí stal rozvoj železnice. Městem Kladno procházely čtyři významné dráhy, které měly vliv na vývoj města Kladna.

Praha Bubny – Kladno – Chomutov (Rakovník)

Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať dle jízdního řádu číslo 120, která je převážně vedena v trase bývalé koněspřežné trati Praha Bruska – Lany, vybudované nejprve pro dopravu dřeva z křivoklátských lesů do hlavního města Prahy a později i dopravu uhlí.



Obrázek č. 49: Mapa tratě č. 120, část Kladno (Techmanová, Mapy cz, 2020)

Dnes je trať hlavně využívána pro osobní dopravu mezi Prahou a Kladnem. Původně místo železniční stanice Kladno byla Vejhybka a dodnes se tak jmenuje přilehlá vilová čtvrť. Na konci druhé světové války byla trať ze směru od Rakovníka asi na rok propojena spojkou s další významnou tratí.

Kladno - Kralupy nad Vltavou

Z železniční stanice Kladno jihozápadním směrem vede neelektrifikovaná trať, dle jízdního řádu s číslem 093, která vede přes zastávku Kladno-město do železniční stanice Kladno-Ostrovec původně (Nové Kladno) a dál pokračuje do železniční stanice Kladno-Dubí. Tento úsek tratě byl historicky propojení první uhelné trati Buštěhradské dráhy s Vejhybkou. Do železniční stanice Kladno-Ostrovec byla napojeny vlečky k dolu Bresson a dolu Engerth.



Obrázek č. 50: Mapa tratě č. 081, část Kladno (Techmanová, Mapy cz, 2020)

Z železniční stanice Kladno-Dubí pokračuje trať směrem do Kralup nad Vltavou po tělese první uhelné trati Buštěhradské dráhy, která historicky vedla ze stanice Staré Kladno přes stanici Kladno-Dubí do Kralup nad Vltavou. V železniční stanici Staré Kladno začínala třetí důležitá dnes již zrušená trať

Kladensko-Nučická dráha

Jednalo se o nejrozvětvenější neelektrifikovanou dráhu ve městě Kladno využívanou pouze pro nákladní dopravu. Vedla mezi železniční stanicí Staré Kladno a železniční stanicí Nučice s napojením železniční stanice Kladno historicky



Obrázek č. 52: Mapa Vinařice – Kladno Dubí, část Kladno (Techmanová, Národní geoportál cz, 2020)

6 VÝSLEDKY

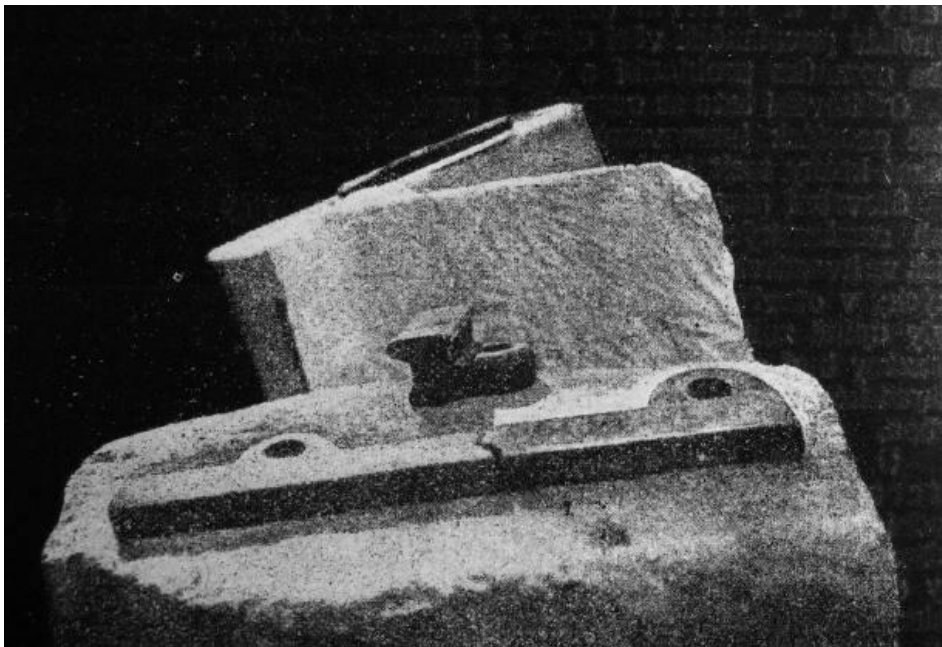
V této kapitole se zaměřuji na historický vývoj hlavních tras železnic včetně připojení speciálních drah respektive vleček ve městě Kladno. Jedná se o zmapování jednotlivých tras železničních tratí, terénních průzkumů zbytků naspů a jiných artefaktů za pomoci historických map, plánek a fotografií.

6.1 Koněspřežná dráha Praha Bruska – Lány

Historie dráhy

Jak uvádí Schreier (2009), skupina šlechticů okolo přírodovědce a prezidenta Českého muzea Kašpara hraběte ze Šternberka podaly žádost o udělení císařského privilegia ke stavbě a provozování druhé koněspřežné dráhy z Prahy přes Kladensko a Křivoklátsko až do Plzně. Tato skupina nechtěla budovat koněspřežnou železnici pouze pro přesun zboží cizího dopravce, ale využít ji hlavně pro přesun dřeva z křivoklátských lesů a uhlí ze vznikajících dolů na Kladensku, Rakovnicku a Plzeňsku. Hrabě Šternberk vlastnil panství na Radnicku, hrabě z Vrbna vlastnil železářny a kníže Fürsternberk měl hutě. Koncesi ke stavbě a provozování druhé koněspřežné dráhy získali 30. 7. 1827 a hned v následujícím roce založili akciovou společnost „C. k. Pražská železniční společnost“. I když tito stavitelé patřili k nejbohatším mužům, tak chtěli stavět co nejlaciněji, což i potvrzovala vydaná koncese, že dráha musí být levná. Krejčířík (1991) píše, že na rozdíl od budějovické koněspřežné dráhy bylo trasování vedeno po vrstevnicích v četných obloucích po úbočích kopců. Současně se koněspřežná dráha Praha – Lány lišila konstrukcí kolejového svršku, i když podle původního plánu měla být totožná. Zajímavé je, že většinu poznatků nečerpali, jak by se dalo předpokládat, z budějovické koněspřežky, ale z díla německého inženýra Baadera. Místo kolejnic z kujného železa použili litinové kolejnice převážně z hutí knížete Fürsternberka na kamenných podporách z blízkých velkých pískovcových lomů na Smečenském panství hraběte Clam-Martinice, jednoho z předních představitelů Pražské železniční společnosti. Malá část kolejnic byla dodána císařskou komorní železárnou ve Zbirohu (Hons, 1984). Autorství tohoto řešení je připisováno profesorovi F. J. Gerstnerovi. Dle Honse (1984) bylo při stavbě koněspřežné dráhy vyzkoušeno několik typů kolejnic v různých úsecích a to jednoduché tyčové kolejnice dlouhé šest stop (1,9 m), vysoké 1 7/8 palce (4,9 cm) a široké jeden palec (2,6 cm), které byly připevněné dubovými kolíky zatloukanými střídavě po stranách kolejnice. Nechleba (1919) tvrdí, že tyto rovné tyčové kolejnice byly nevhodné pro použití v obloucích. Druhým typem byly tyčové kolejnice s oušky s poloviční

délkou 3 stopy (95cm), které se kladly naplocho. Umožňovaly lepší napojení a klidnější jízdu v obloucích. Oba výše uvedené typy kolejnic byly příliš slabé a často se lámaly. (Hons, 1957, 1984)



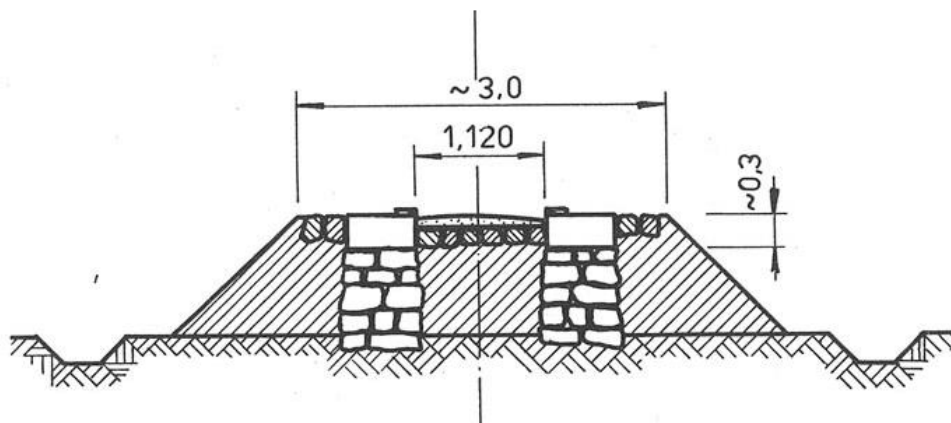
Obrázek č. 53: Napojení tyčových kolejnic s oušky (Nechleba, 1919)

Třetím použitým typem byla širokopatní masivnější kolejnice vážící cca 30 kg s uchy pro kolíky na vnější straně, která se v různých modifikacích používá dodnes. (Hons 1957, 1984). Ve čtvrtém typu došlo u širokopatních kolejnic nahrazení oušek stoličkami a styky kolejnic se upevňovaly dřevěnými klíny.



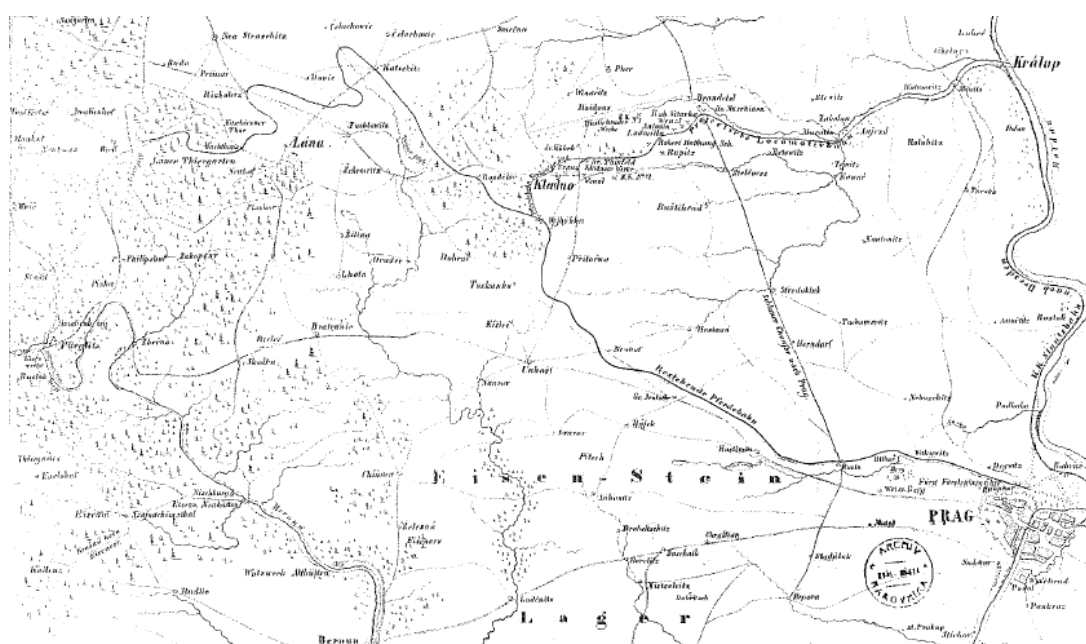
Obrázek č. 54: Zlomek širokopatní kolejnice s kamenným podkladem a stolička z Pražskolánské koněspřežky (Nechleba, 1919)

Z důvodu zabránění sesedání koleje byly kvádry v náspech a zářezích podezděny nasucho ukládaným lomovým kamenem a pro zajištění bočních posunů byly zajištěny kvádry kamennou dlažbou mezi kolejnicemi a zasypány štěrkem. (Krejčířík, 1991)



Obrázek č. 55: Příčný řez náspeem pražsko-lánské koněspřežné železnice (Krejčířík, 1991)

Rozchod koleje koněspřežné dráhy byl 1 120 mm a současný normální rozchod kolejí je 1 435 mm. Jedním ze zeměměřičů, který vyměřoval úsek z Lán do Radnic, byl Joachim Barrande. I když byla snaha stavět tuto dráhu co nejlaciněji, tak se stavba dráhy prodražila a v roce 1833 skončila místo v Plzni, v údolí Klíčavy u hájovny jménem Píňe na Křivoklátsku. Akcionáři ztratili o podnik, který nepřinášel zisk zájem, a proto v roce 1834 Pražská železniční společnost zastavila provoz koněspřežné dráhy.



Obrázek č. 56: Mapa pražsko-lánské koněspřežné železnice (Švarc, 1998)

Nakonec největší věřitel kníže Fürsternberk dráhu odkoupil a na dvacet let ji pronajal velkoobchodníku T. A. Schimonovi, který se snažil dráhu zrekonstruovat, ale málem ho to zruinovalo, proto požádal o anulaci nájemní smlouvy. Stále byla v platnosti koncese, kde bylo uvedeno, že by měla koněspřežná dráha propojit Prahu s Plzní, proto kníže Fürsternberk požádal císaře Ferdinanda o změnu podmínek a dne 29. června 1839 mu bylo vyhověno. Kníže Fürsternberk chtěl využít svoji dráhu k dopravě uhlí z uhelného revíru do Prahy, kde se začal rozvíjet průmysl, a proto vynaložil veškeré úsilí na napojení koněspřežné dráhy směrem ke kladenským dolům. (Švarc, 1998) Bohužel narazil na silný odpor majitelů kladenských dolů, kteří chtěli vybudovat svoji dráhu směrem do Kralup nad Vltavou. (Schreier, 2009)

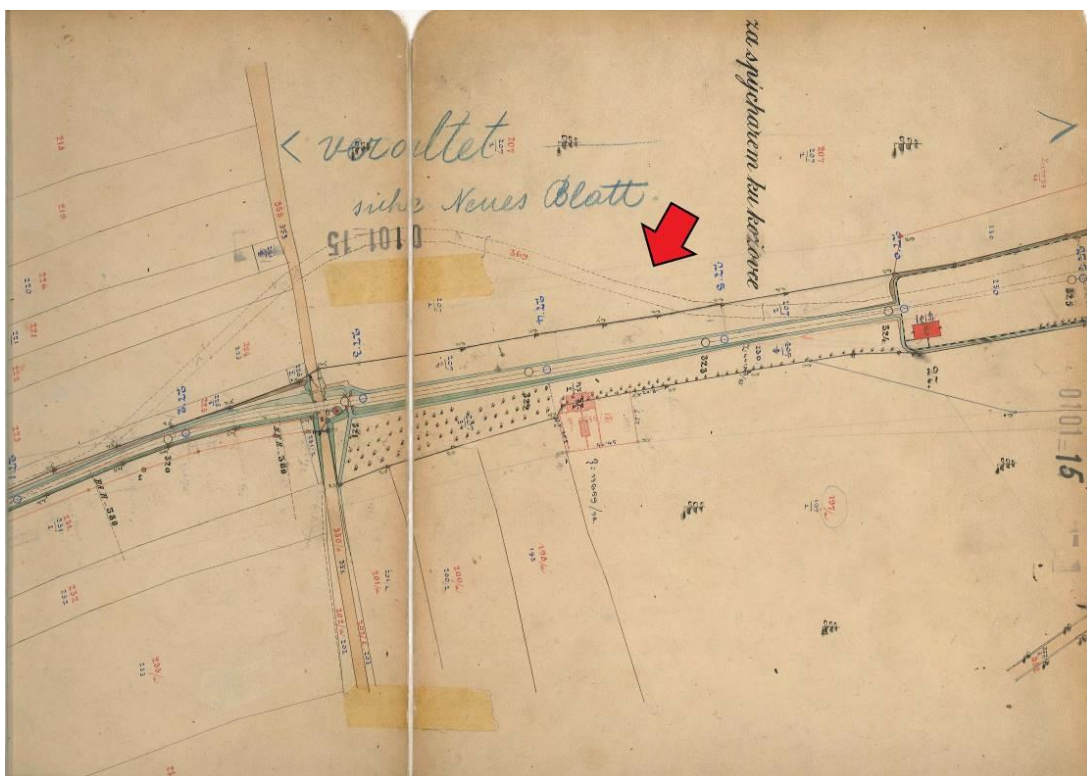


Obrázek č. 57: Plán napojení buštěhradských dolů na koněspřešku (Zeithammer, 2017)

Schreier (2009) uvádí, že po dlouhých zákulisních dohadách bylo císařem Františkem Josefem I. dne 21. prosince 1852 vydáno předběžné povolení k založení nové akciové společnosti a k přípravám napojení koňky k uhelným revírům a stavbě první uhelné trati ze Starého Kladna do Kralup nad Vltavou. Koněspřežná dráha se stala majetkem akciové společnosti Buštěhradská dráha a v roce 1863 byla přestavěna na parostrojní provoz a v té podobě je stále v provozu.

Pozůstatky a změny

Koněspřežná dráha sice zanikla, ale krajina si stále pamatuje, kudy projížděly vozy tažené koňmi. Za pomoci archivních map a plánků byly zmapovány pozůstatky trasy koňky na území města Kladna. Převážná část trasy koněspřežné dráhy byla využita pro dnešní trať Praha – Chomutov. Na obrázku č. 58 je vidět pozemek, původního tělesa koněspřežné dráhy při vjezdu do železniční stanice Kladno směrem od Prahy. Jedná se o rozhraní katastru Velké Přítočno a Kladno. Na obrázku č. 59 je vidět pozůstatek tělesa v současné topografické a ortofoto mapě.



Obrázek č. 58: Rozhraničovací plán – vjezd do žst. Kladno (SŽG)



Obrázek č. 59: Snímek z topografické a ortofoto mapy s pozůstatkem tělesa koňky – vjezd do žst. Kladno (geoportál)

Na obrázku č. 60 je stopa tělesa koňské dráhy Stablního katastru z roku 1840 s návrhem trianglu napojení se zákřesem Kladensko-nučické dráhy s porovnáním

současné ortofoto mapy. Je vidět, že těleso současné dráhy je mírně odchýleno od původního tělesa dráhy koňky. Bývalé těleso koňky dnes slouží jako přístupová komunikace.



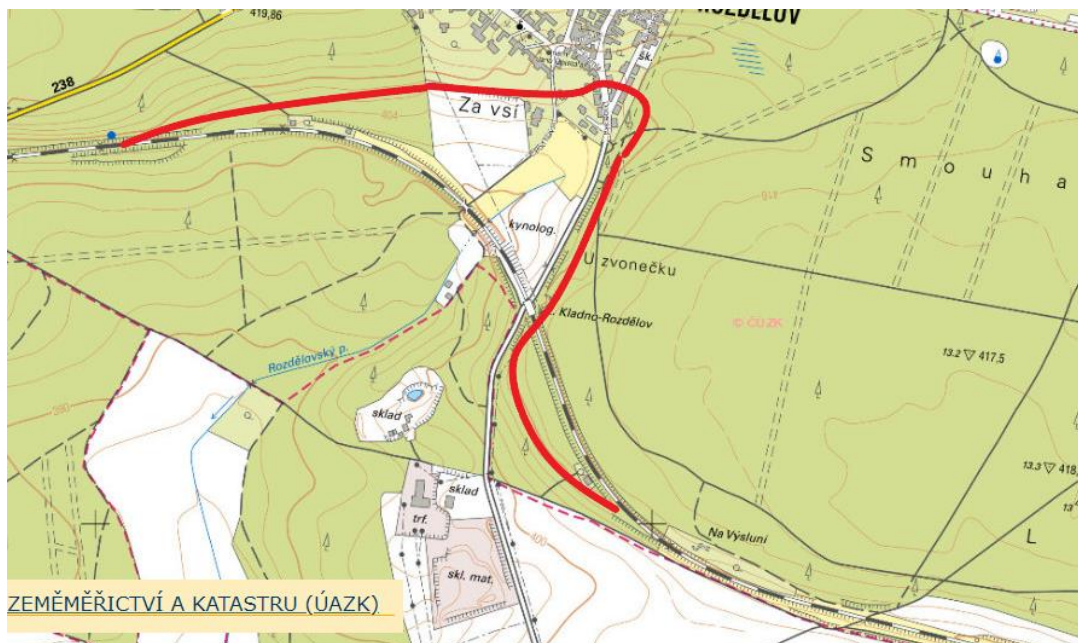
Obrázek č. 60: Porovnání stopy koňky v mapě z roku 1840 a ortofoto mapy 2018 Wejhibka – žst. Kladno (ČUZK, geoportál)

Z železniční stanice Kladno (historicky Vejhybka) vedou obě dráhy s drobnými odchylkami ve stejné stopě. Až do Rozdělova. Na obrázku č 61 je vidět vlevo v ortofotomapě odchýlená trasa současného tělesa dráhy od stopy koňky a vpravo pro srovnání mapa stabilního katastru, kde je trasa koňky znázorněna.



Obrázek č. 61: Porovnání stopy koňky v mapě z roku 1840 a ortofoto mapy 2018 Rozdělov (ČUZK, geoportál)

Na obrázku č. 62 je zakreslena trasa koněspřežné dráhy do současné topografické mapy. Ze zákresu je patrné, že stavba koněspřežné dráhy skutečně sledovala vrstevnice.



Obrázek č. 62: Zákres stopy koňky v topografické mapě v oblasti Rozdělův (ČUZK)

Obrázek č. 63 zachycuje opuštěný zbytek tělesa koňské dráhy konkrétně u kolejí mezi železniční stanicí Kladno a zastávkou Rozdělův. Obrázek č. 64 zachycuje stopu opuštěného tělesa koněspřežné dráhy v témže úseku, kde je znát drobný násep.



Obrázek č. 63: U kolejí (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 64: Stopa (Techmanová, 2020)

Současná trať v úseku od zastávky Rozdělův narovnaním opustila původní těleso koňěspřežné dráhy a terénní nerovnost překonala vysokým náspem. Prostupnost účelové komunikace byla zajištěna klenbovým mostem, který je zobrazen na obrázku č. 65. Následující obrázky č. 66, 67 a 68 zachycují zbytky náspů koněspřežné dráhy po opsání oblouku u Rozdělůva, kde se stopa trasy koněspřežné dráhy vrací zpět do lesa a opět se napojuje na současnou trať Praha Bubny - Chomutov.



Obrázek č. 65: Most (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 66: Násep 1 (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 67: Násep 2 (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 68: Násep 3 (Techmanová, 2020)

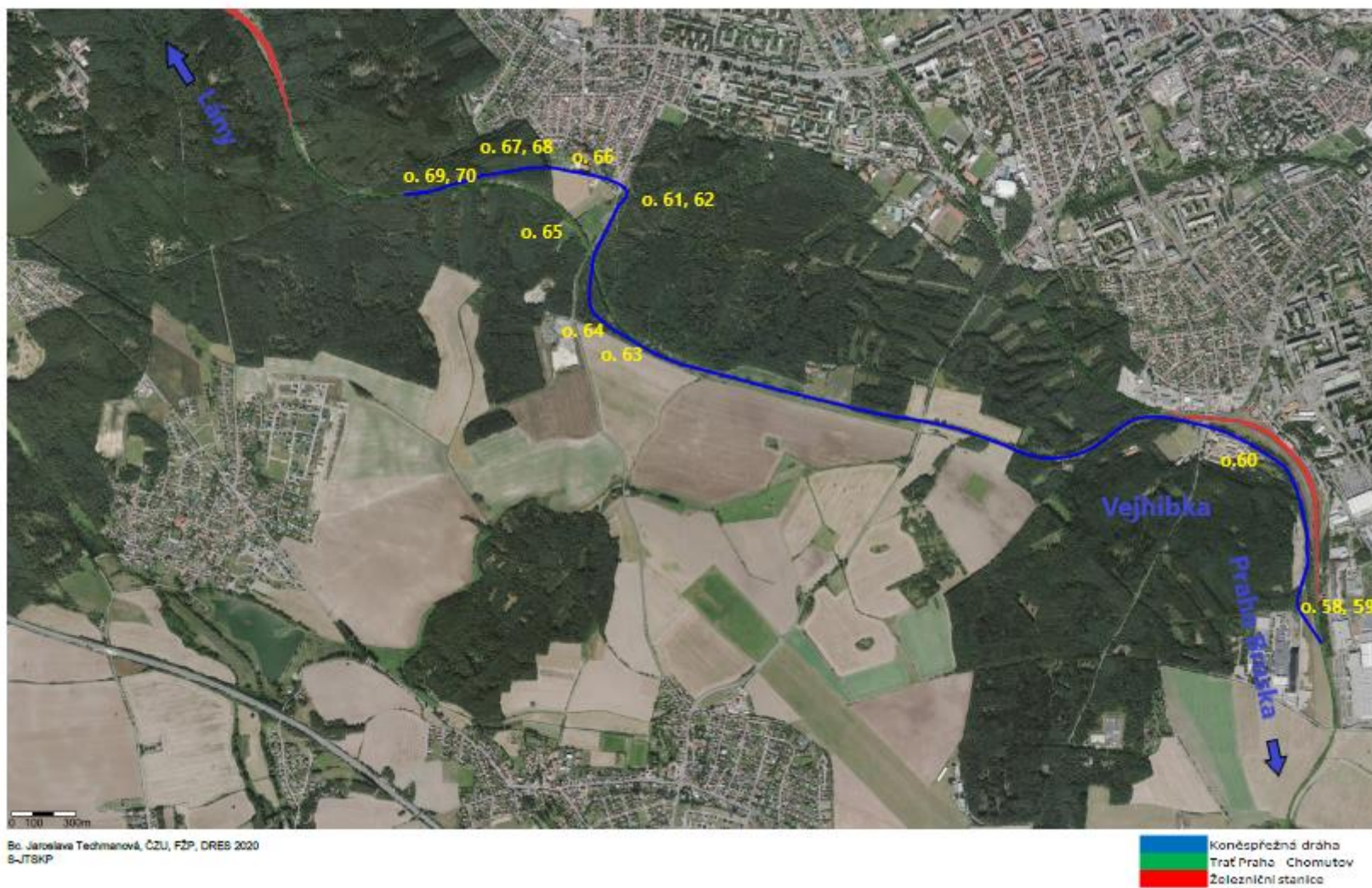
Na obrázku č. 69 a č. 70 je vidět místo, kde se opuštěné těleso koněpřežné dráhy sjednocuje se současnou tratí Praha Bubny – Chomutov.



Obrázek č. 69: Napojení 1 (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 70: Napojení 2 (Techmanová, 2020)



Situace č. 1: Koněspřežná dráha Praha Bruska – Lány

6.2 Buštěhradská dráha Kladno – Kralupy nad Vltavou

První uhelná trať Kladno – Kralupy nad Vltavou

Historie

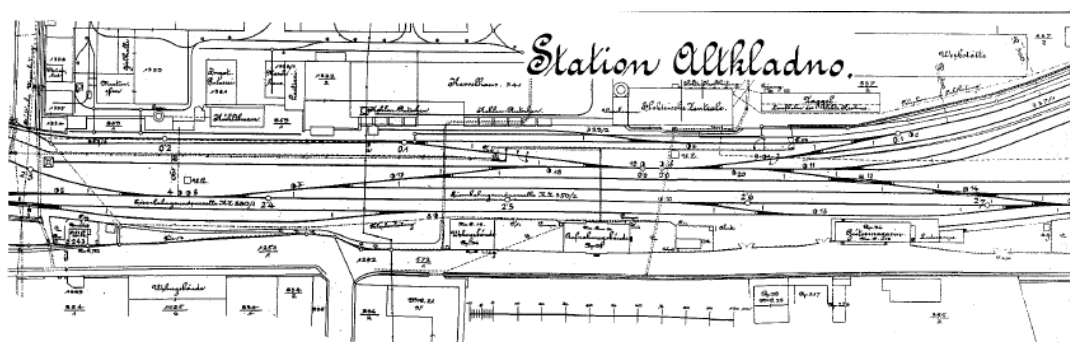
V roce 1853 byla majiteli dolů kladenského a Buštěhradského revíru společně s vlastníkem koněspřežné dráhy knížetem Fürsternberkem, na základě koncese podepsané císařem Františkem Josefem I., založena nová akciová společnost Buštěhradské dráhy BE (Buschtährader Eisenbahn), od roku 1870 BEB. (Krejčířík, 2005) Udělenou koncesí bylo povoleno vystavět uhelnou dráhu z Kladna do Kralup nad Vltavou, kde dojde k napojení na Severní státní dráhy s možností spojení s Prahou, Německem, Vídní a Libercem. Podmínkou bylo připojení koněspřežné dráhy v místě Vejhybka a její přestavba na parostrojní provoz. Koncesí bylo nařízeno umožnění připojení jednotlivých drah k dolům. (Zeithammer, 2017)

Trať Kladno – Kralupy nad Vltavou stavěli bratři Kleinové a Vojtěch Lanna. Schreier (2009) uvádí, že s výstavbou dráhy započali bratři Kleinové dne 26. dubna 1854 a používali širokopatní kolejnice z vlastních válcoven v Sobotíně. Výstavbu budov měl na starosti Vojtěch Lana. Krejčířík (2005) píše, že první úsek Kladno – Dubí byl dán do provozu dne 5. listopadu 1855 a 16. listopadu 1855 byl dán do provozu úsek Dubí – Kralupy nad Vltavou. Trať stavěli dělníci za velmi nepříznivých podmínek, velice nízkou mzdou a bez zajištění přístřeší, proto docházelo k nepokojům (Krejčířík 1991).

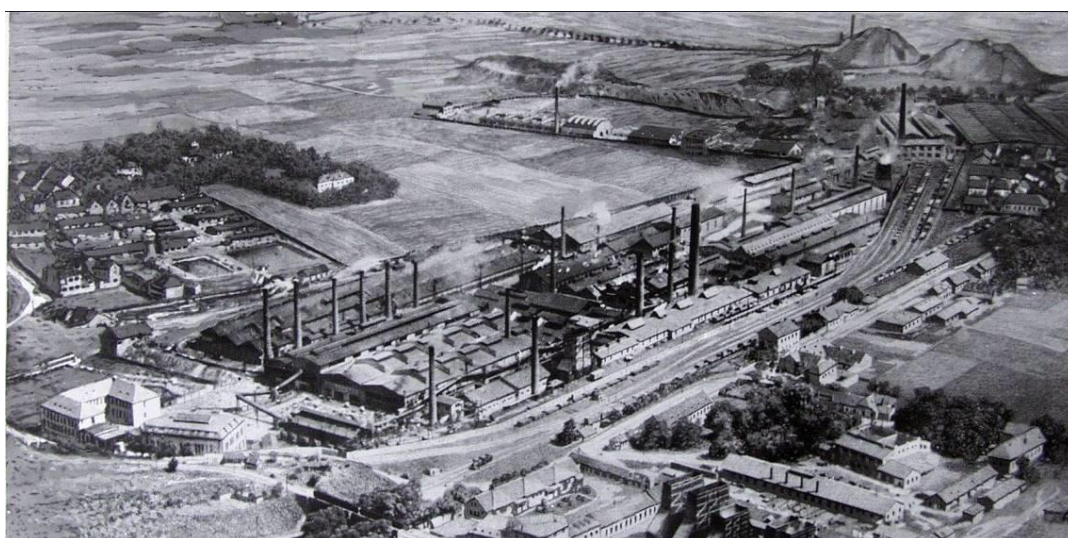


Obrázek č. 71: Mapa III. vojenského mapování – úsek Kladno – Kladno Dubí (Geoportál)

Do stanice Kladno (od roku 1892 Staré Kladno) nedaleko Vojtěšské huti byla v roce 1858 zaústěna Kladensko-nučická dráha Pražské železářské společnosti, kterou BEB využívala pro spojení se stanicí Vejhybka (dnešní stanice Kladno) na koněspřežnou dráhu. Současně s dráhou BEB byla v roce 1855 postavena výpravní budova, která měla být v rámci rozšíření kolejiště z důvodu zvyšování nakládky uhlí a zvyšování železářské výroby rozšířena. Rozšíření budovy, z důvodu poddolování oblasti, nebylo povoleno, proto byla postavena v roce 1873 nová přízemní hrázdná výpravní budova podle stejných plánů, jako ve stanici Dubí u Kladna (dnes Kladno Dubí). V roce 1874 v souvislosti se spojením trati Vejhybka se stanicí Dubí u Kladna (dnes Kladno Dubí) a vybudováním nové stanice Nové Kladno (dnes Kladno Ostrovec) byla ve stanici Staré Kladno zastavena osobní doprava a stanice se stala pouze nákladištěm. Původní výpravní budova z roku 1855 byla upravena pro obytné účely a tak se uchovala dodnes. (Krejčířík, 2005)



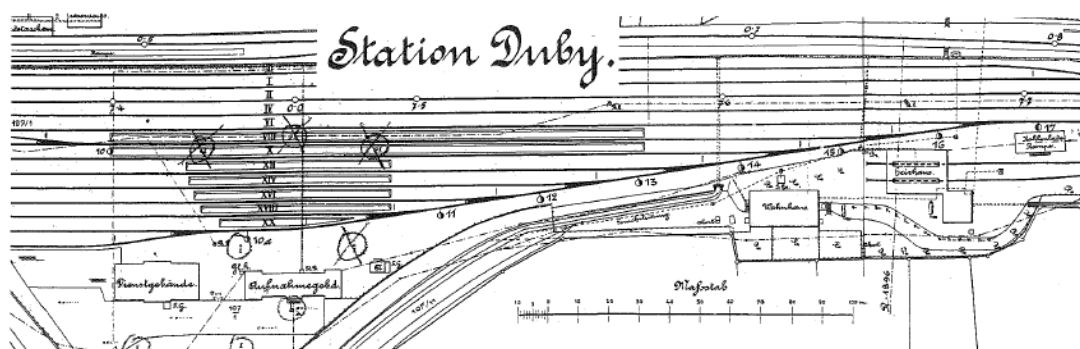
Obrázek č. 72: Plánek železniční stanice Staré Kladno z roku 1906 (Krejčířík, 2005)



Obrázek č. 73: železniční stanice Staré Kladno z 30 let minulého století (Zeithammer, 2017)

V roce 1950 se stal úsek Staré Kladno – Kladno Dubí vlečkou a železniční stanice přestala existovat v seznamu stanic Československých státních drah. V roce 1970 byla při rozšiřování podniku SONP, hrázďená výpravní budova zbořena. Ukončením provozu Kladensko-nučické dráhy respektive již posledního zbytku pod názvem vlečka Troják, nebo Semering pozbyla stanice na významu a byla zrušena, koleje sneseny a zůstala prázdná plocha.

Železniční stanice Dubí u Kladna (dnes Kladno Dubí) vznikla v roce 1867 původně jako nákladiště uhlí pro přílehlý důl František Josef později Prago a A. Zápotocký. Po vybudování spojky mezi stanicí Vejhybka a Dubím u Kladna se začala stanice používat i pro osobní dopravu. (Krejčířik, 2005)



Obrázek č. 74: Plánek železniční stanice Kladno Dubí po rozšíření 1906 - 19008 (Krejčířik, 2005)

Převedením části trati mezi Starým Kladnem a Kladnem Dubí na vlečku se stanice stala předávací železniční stanicí mezi státní dráhou a vlečkou. Stanice je stále funkční pro osobní i nákladní dopravu.



Obrázek č. 75: Výpravní budova Kl. Dubí (Krejčířik, 2005)



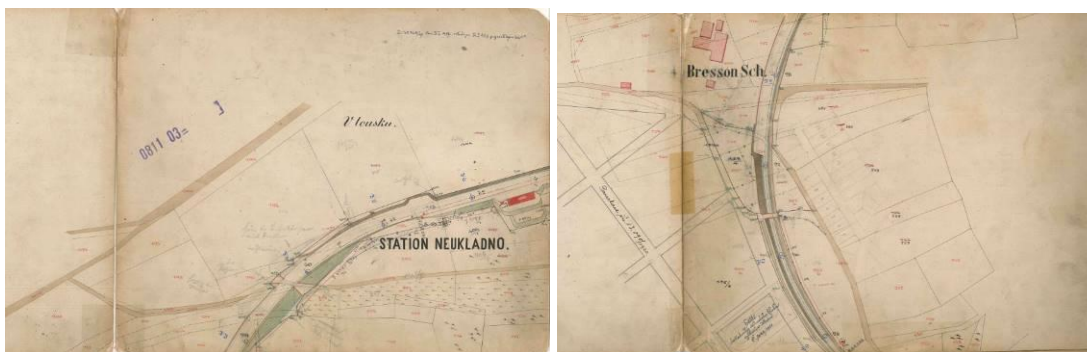
Obrázek č. 76: Stanice (Anonym)

Provoz na propojeném úseku mezi stanicí Vejhybka (dnešní železniční stanice Kladno) s Dubím u Kladna (dnes železniční stanicí Kladno Dubí) se uskutečnilo v souladu s udělenou koncesí dne 25. února 1872. (Schreier, 2009) Na tomto úseku vznikla železniční stanice Nové Kladno (dnes Kladno Ostrovec) a zastávka Kladno město. Do železniční stanice Nové Kladno byly zaústěny dvě dnes již zrušené uhelné vlečky. Vlečka Nove Kladno – Důl Engerth. Obrázek č. 77 zachycuje napojení speciální dráhy do železniční stanice Nové Kladno na obrázku č. 78 je vidět pokračování dráhy až do prostoru samotného dolu.



Obrázek č. 77 a Obrázek č. 78: Rozhraničovací plán – vlečka na důl Engerth (SŽG)

Další speciální dráha napojena do stanice Nové Kladno byla uhelná vlečka k dolu Bresson. Obrázek č. 79 ukazuje prostor napojení vlečky do zhlaví železniční stanice Nové Kladno a obrázek č. 80 souběh vlečkové koleje s Buštěhradskou dráhou.



Obrázek č. 79 a Obrázek č. 80: Rozhraničovací plán – vlečka na důl Bresson (SŽG)

Ze stanice Nové Kladno směrem do stanice Vejhybka byla umístěna u přejezdu zastávka Kladno město. Tato zastávka je zajímavá tím, že v sedmdesátých letech

dvacátého století byla posunuta, přejezd nahrazen mimoúrovňovým křížením tj. silničním nadjezdem. Silničnímu nadjezdu musela ustoupit i část zástavby Zippeho kolonie.



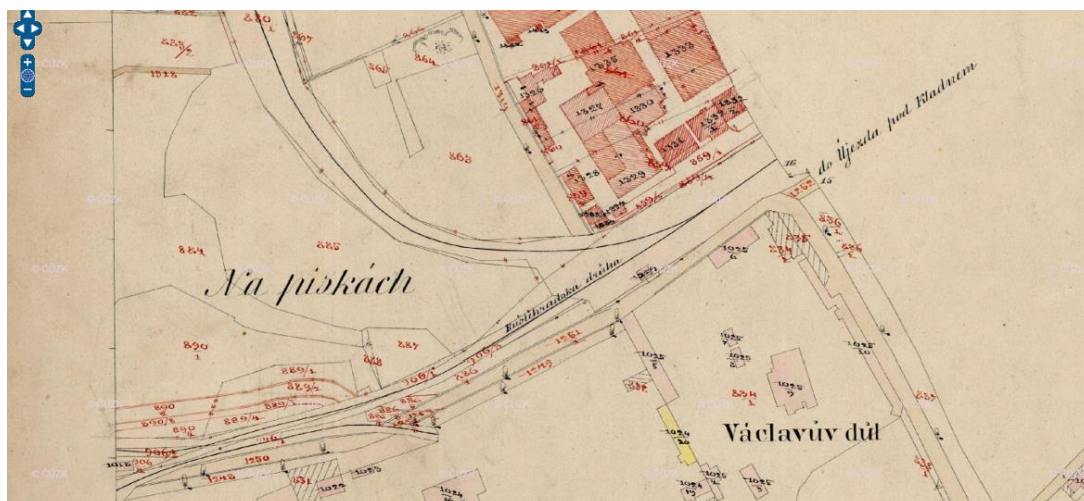
Obrázek č. 81: Zastávka Kl. město (Anonym, 1973) Obrázek č. 82: Zastávka Kl. město (Anonym, 1974)

Za zastávkou Kladno město směrem ke stanici Vejhybka se nacházelo mimoúrovňové křížení této trati s Kladensko-nučickou dráhou konkrétně s úsekem, který vedl k Dolu Max v Libušíně.



Obrázek č. 83: železniční most KND (Anonym) Obrázek č. 84: Torzo mostu KND (Anonym)

Ze stanice Buštěhradské dráhy Staré Kladno, vedla speciální dráha k dolu František a dále k dolu Průhon (místně název Lesík). Obrázek č. 85 je archivní katastrální mapa, na které je zakres napojení vlečkové koleje do železniční stanice Staré Kladno. Na obrázku č. 86 je v archivní katastrální mapě vidět trasa vlečky s odbočením k dolu František a ukončením vlečky v prostoru dolu Průhon



Obrázek č. 85: Vlečka (ČUZK)



Obrázek č. 86: Vlečka (ČUZK)

Pozůstatky a změny

Původní trať Kladno – Kralupy nad Vltavou respektive traťový úsek Staré Kladno – Kladno Dubí, který od roku 1950 byl vlečkou, je dnes zredukován. Zrušením železniční stanice Staré Kladno byla část kolejí snesena. Na obrázku č. 87 je snímek z ortofoto mapy z roku 1950, kde je ještě kolejiště zaústěno do stanice Staré Kladno. Obrázek č. 88 již ukazuje snímek ortofoto mapy z roku 2018 se zrušenou železniční stanicí Staré Kladno a ukončením kolejí v prostoru NTK Cables group. Konec kolejí ukazuje červená šipka.



Obrázek č. 87: Část vlečky St.Kl. 1950. (Geoportál)



Obrázek č. 88: Část vlečky St.Kl. 2018. (Geoportál)

Bývalá železniční stanice Staré Kladno je místo, kde se podle bývalého dolu Václav místně říká na Václavce. Obrázek č. 89 nám poskytuje pohled na železniční stanici z roku 1935 a obrázek č. 90 pohled ze sedmdesátých let minulého století.



Obrázek č. 89: Václavka 1935. (Anonym)



Obrázek č. 90: Václavka 70 léta 20. stol. (Zeithammer, 2017)

Obrázky níže nám ukazují současný stav bývalého nádraží Staré Kladno, obrázek č. 91 vjezd pro bývalou Buštěhradskou dráhu a obrázek č. 92 vjezd pro bývalou Kladensko-nučickou dráhu. V pozadí je vidět původní výpravní budova postavena v roce 1855, která byla přestavěna na obytnou budovu.



Obrázek č. 91: Václavka BEB (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 92: Václavka KND (Techmanová, 2020)

Cestou z Václavky směrem do železniční stanice Kladno Dubí bylo prozkoumáno dnešní ukončení kolejí. Na snímcích jsou zachyceny pohledy ukončení tratě včetně ukončení odbočky do SONP.



Obrázek č. 93: Ukončení vlečky (Techmanová, 2020) Obrázek č. 94: Vlečka (Techmanová, 2020)

Na obrázku č. 95 je pohled na huť Poldi z místa dnešního konce trati Buštěhradské dráhy a na obrázku č. 96 je pohled z haldy na huť Poldi, kde jsou vidět koleje provozuschopné Buštěhradské dráhy.



Obrázek č. 95: Ukončení vlečky (Techmanová, 2020) Obrázek č. 96: Poldi huť (Zeithammer, 2017)

V místech, kde se nachází areál NTK Cabled group byl objeven pozůstatek po mostním objektu, který převáděl úzkorozchodnou trať z dolu Thienfeld na přilehlou haldu přes Buštěhradskou dráhu v traťovém úseku Staré Kladno – Kladno Dubí. Obrázek č. 97 ukazuje areál dolu Thienfeld s mostním objektem úzkorozchodné trati. Obrázek č. 98 zachycuje pozůstatek pilíře mostního objektu úzkorozchodné dráhy z dolu Thienfeld na přilehlou haldu.

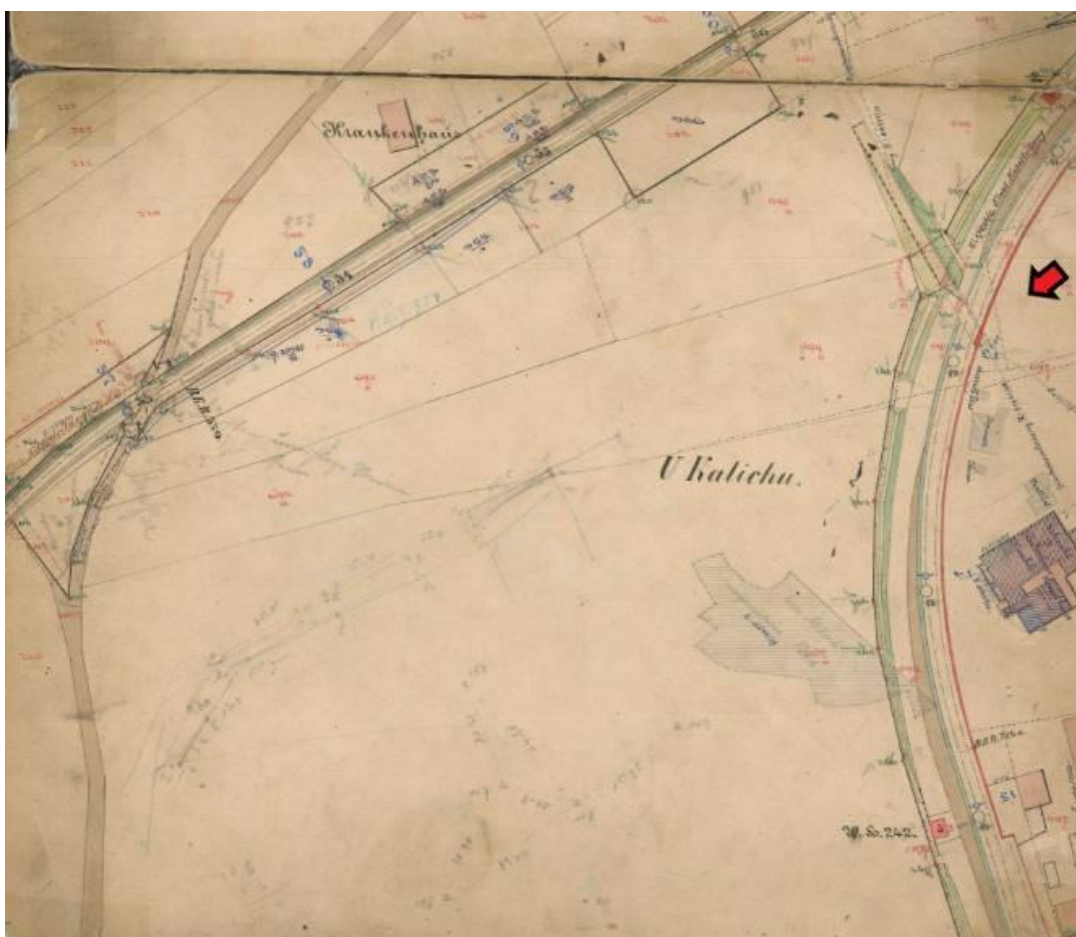


Obrázek č. 97: Důl Thienfeld (Anonym)



Obrázek č. 98: Pozůstatek piliře (Techmanová, 2020)

Umístění mostního objektu potvrzuje také rozhraničovací plán na obrázku č. 99.



Obrázek č. 99: Rozhraničovací plán trati Staré Kladno – Kladno Dubí (SŽG)

Ze železniční stanice Nové Kladno (dnes Kladno Ostrovec) vedla speciální dráha, která končila na dole Engerth. Na obrázku č. 100 je vidět nakládkové kolejiště dolu

Engerth. V současné době je zde umístěno parkoviště a sídliště obytných domů, jak je vidět na obrázku č. 101.



Obrázek č. 100: Důl Engerth (Veverková, 2008)



Obrázek č. 101: Oblast dolu Engerth (Techmanova, 2020)

Bývalé těleso dráhy bylo rozparcelováno a zastavěno obytnými domy, jenom malá část bývalého tělesa byla využita pro silniční komunikaci.



Obrázek č. 102: Sídlíště Engerth (Techmanová, 2020)

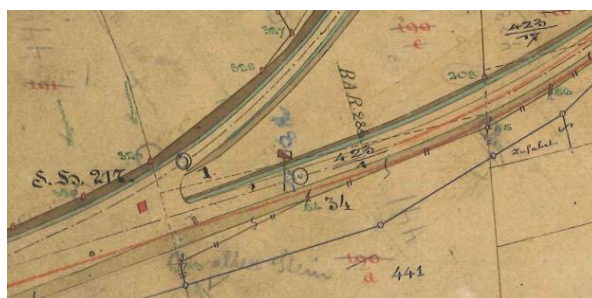


Obrázek č. 103: Komunikace (Techmanová, 2020)

Na obrázku č. 104 je zachyceno místo odbočení bývalé vlečky v železničním kilometru 3,8 z Buštěhradské dráhy, což potvrzuje část rozhraničovacího plánu obrázek č. 105.



Obrázek č. 104: Odbočka trati (Tech,



Obrázek č. 105: Rozhranič. plán (SŽG)

2020)

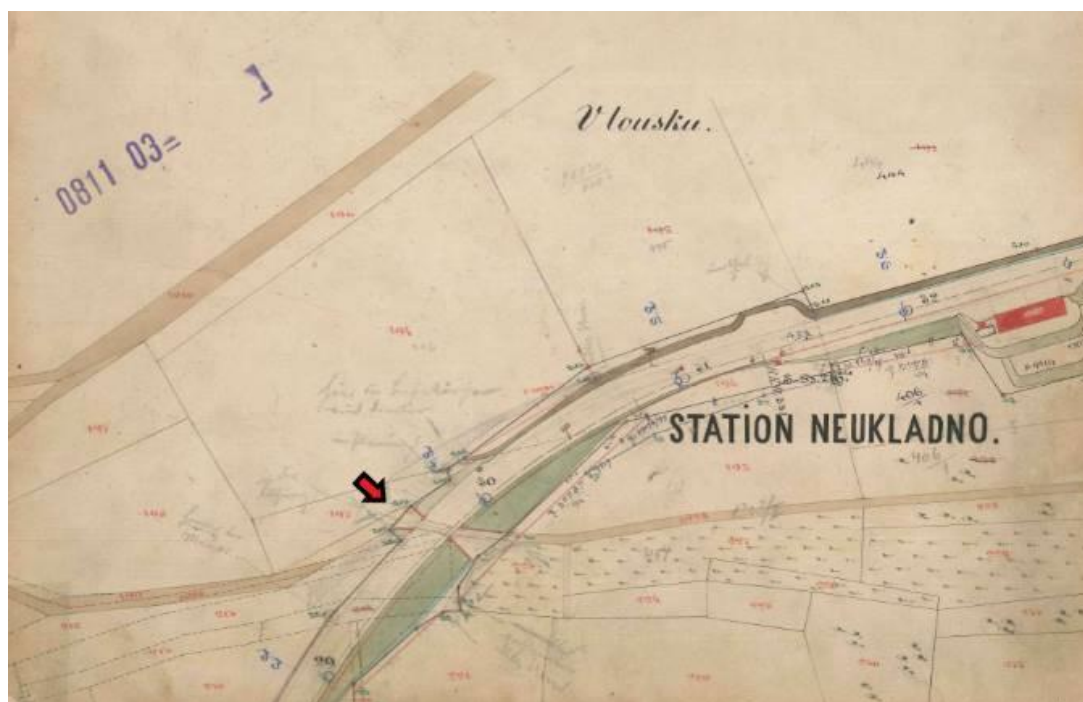
Další speciální dráhou napojenou do stanice Nové Kladno (dnes Kladno Ostrovec) byla vlečka k dolu Bresson. Obrázek č. 106 zachycuje historický pohled na předávací kolejiště dolu Bresson a současně vlevo na pokračování Buštěhradské dráhy. Obrázek č. 107 ukazuje současný stav původního kolejiště. Obrázek č. 108 ukazuje rozhraničovací plán, kde šipkou je označeno místo předávacího kolejiště.



Obrázek č. 106: Odbočení trati (Anonym)



Obrázek č. 107: Odbočení trati (Tech, 2020)



Obrázek č. 108: Rozhraničovací plán železniční stanice Nové Kladno (SŽG)

Na archivním obrázku č. 109 můžeme vidět vlečkové kolejiště dolu Bresson s opěrnou zdí a na obrázku č. 110 je vidět pozůstatek opěrné zdi a zahradu v místě bývalého kolejiště, oddělené plotem.



Obrázek č. 109: Opěrná zeď (Anonym)



Obrázek č. 110: Opěrná zeď (Tech, 2020)

Následujícím zdokumentovaným místem Buštěhradské dráhy je železniční zastávka Kladno město. Tato zastávka je zajímavá tím, že v sedmdesátých letech minulého století byla původní budova zastávky zdemolovaná a nová posunuta směrem k dolu Bresson. Trať byla nepatrně zahlobena, aby mohlo být úrovnové křížení trati železničním přejezdem nahrazeno silničním nadjezdem. Obrázek č. 111 ukazuje rozhraničovací plán s železničním přejezdem, původní zastávkou Kladno město a její bezprostřední okolí.



Obrázek č. 111: Rozhraničovací plán železniční zastávky Kladno město (SŽG)

Na obrázku č. 112 je archivní snímek úrovnňového křížení a na obrázku č. 113 je zachycen zbytek silnice, která vede v souběhu se silničním nadjezdem, jako pozůstatek původní silniční komunikace a zahloubení trati.



Obrázek č. 112: Opěrná zed' (Anonym)



Obrázek č. 113: Opěrná zed' (Tech, 2020)

Na obrázku č. 114 je pohled na přejezd a v pozadí na výstavbu sídliště ve čtvrti s pomístním názvem Nové Kladno z roku 1972 se stromem v popředí. Obrázek č. 115 z roku 2020 ukazuje stejné místo s odstupem času, kdy je přejezd již nahrazen silničním nadjezdem se stejným stromem v popředí.



Obrázek č. 114: Přejezd v roce 1972 (Anonym)



Obrázek č. 115: Bývalý přejezd (Tech, 2020)

Na obrázku č. 116 je zachyceno torzo mostního objektu Kladensko-nučické dráhy. Zajímavostí je, že toto přemostění bylo při stavbě prodloužení Kladensko-nučické dráhy směrem k dolu Max, velkým objektem sváru mezi Společností Buštěhradské dráhy a Pražsko-železářskou společností. Obrázek č. 117 zachycuje současný stav.



Obrázek č. 116: Přejezd v roce 1972 (Anonym)



Obrázek č. 117: Bývalý přejezd (Tech, 2020)

V této části diplomové práce se opět vrátíme do zrušené železniční stanice Staré Kladno, odkud vycházela speciální dráha k dolu František a k dolu Průhon. Na obrázku č. 118 je vidět část vlečky směrem k dolu František, která dále pokračovala až k dolu Průhon. Obrázek č. 119 z roku 1982 zachycuje místo zaústění vlečky do železniční stanice Staré Kladno.



Obrázek č. 118: Vlečka Průhon (Anonym)



Obrázek č. 119: Vlečka Průhon rok 1982 (Anonym)

Obrázek 120 ukazuje snímek ortofoto mapy současného stavu této lokality. Šipka ukazuje na místo odbočení k dolu František, kde se dnes nachází Sládečkovo muzeum. Prostor bývalé vlečky byl využit pro parkoviště, drobné provozovny a převážná část včetně odbočení, jako účelová komunikace, která je dnes přerušena tělesem silnice II. třídy směrem do Švermova.



Obrázek č. 120: Zrušená vlečka Průhon Staré Kladno k silničnímu přejezdu (Geoportál)

Obrázek č. 121 zachycuje prostor „Václavky“ s železničním mostem úzkorozchodné tratě, která vedla z Vojtěšské huti na haldu. Most byl odstraněn v druhé polovině minulého století. Obrázek č. 122 ukazuje současný stav území „Václavky“ s autobusovou zastávkou a parkovištěm.



Obrázek č. 121: Václavka (Zethammer, 2017)



Obrázek č. 122: Prostor Václavka (Tech2019)

Obrázek č. 123 porovnává současnou katastrální mapu promítnutou do ortofoto mapy a archivní katastrální mapou, kde je vidět dnešní využití bývalého tělesa zrušené vlečky směrem k dolu Průhon, jako příjezdové komunikace k obytné zóně Lesík.



Obrázek č. 123: Zrušená vlečka Průhon od silničního přejezdu do sídliště Lesík (Geoportál, ČUZK)

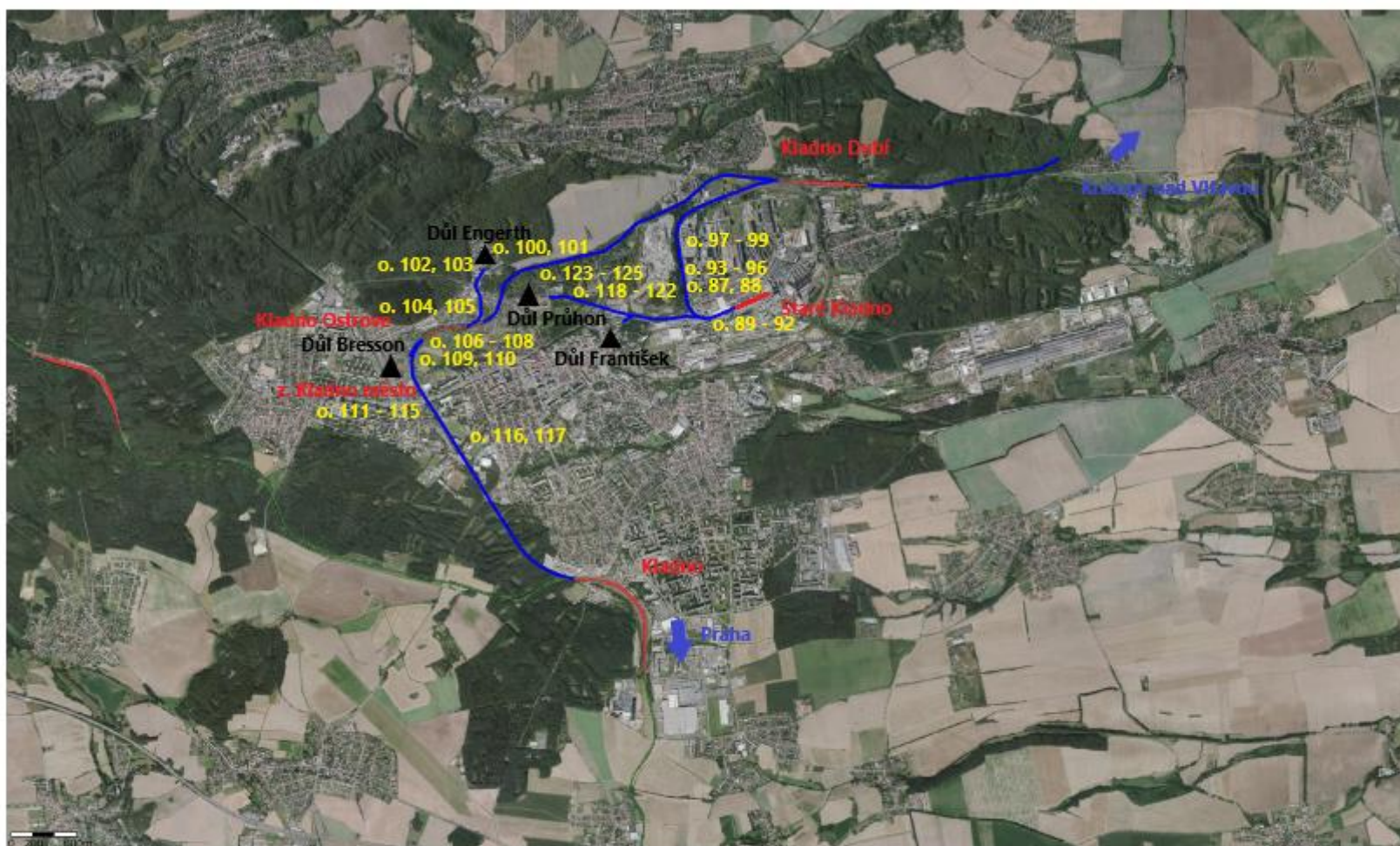
Na obrázku č. 124 je vidět důl Průhon s prostorem bývalého kolejště z roku 1945. Šipka ukazuje malou budovu, která byla v té době místním hostincem a je jedinou původní zachovalou budovou. Na obrázku č. 125 vidíme tuto budovu již zrekonstruovanou a slouží jako rodinný domek s obchodem s potravinami je vidět tuto budovu žlutou barvu. V areálu bývalého dolu Průhon se dnes rozkládá nové sídliště bytové zástavby s pomístním názvem „Lesík“.



Obrázek č. 124: Důl Průhon (Pospíšil, 2016)



Obrázek č. 125: Prostor kolejště dolu (Tech 2020)



Bc. Jaroslava Techmanová, ČZU, FŽP, DŘEB 2020
S-JT&KP

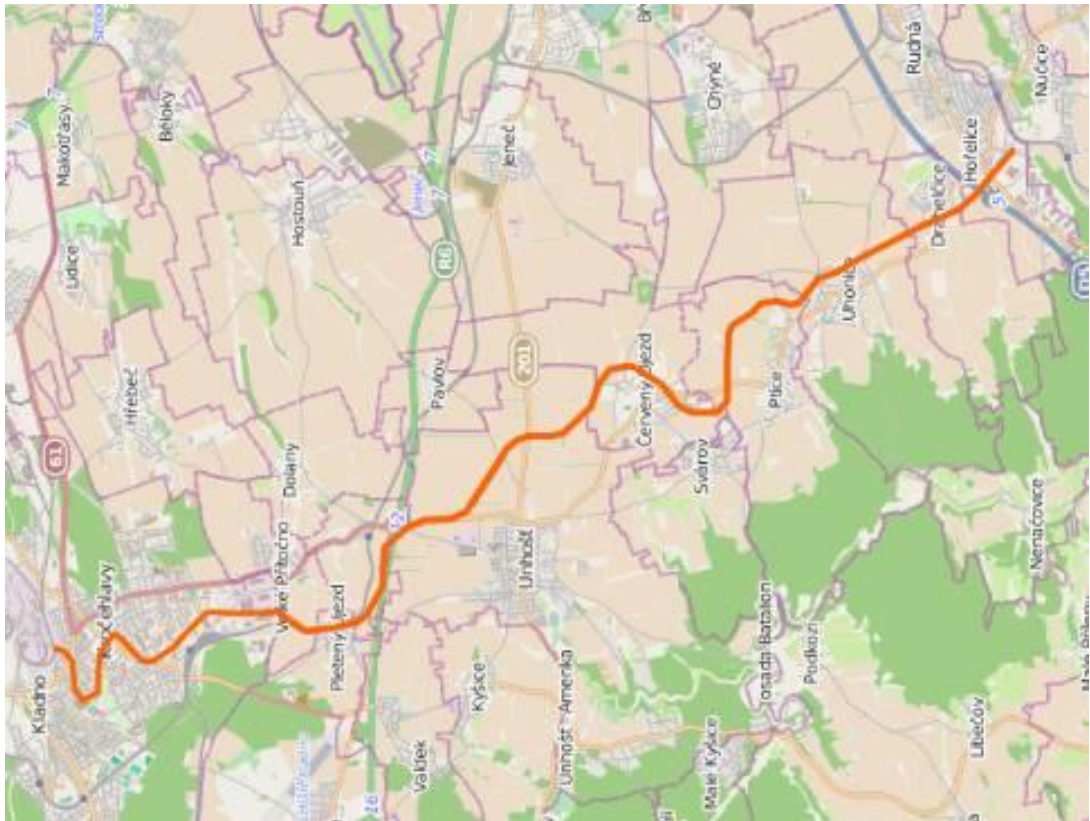
- Buštěhradská dráha
- Správa železnic, státní organizace
- Železniční stanice

Situace č. 2: Buštěhradská dráha Kladno – Kralupy nad Vltavou

6.3 Kladensko-nučická dráha

Historie

Prudký rozvoj průmyslu na Kladensku, hlavně stavba první vysoké pece, vedl zakladatele železáren a kladenského těžářstva bratry Kleiny a Adalbeta Lannu dne 14. září 1854 k podání žádosti o koncesi ke stavbě dráhy, která by propojila nučické rudné doly s kladenskými železárnami. Povolení k přípravným pracím na vybudování dráhy pod názvem Kladensko-nučická horní dráha obdrželi od vídeňského ministerstva dne 26. června 1855. Po ukončení přípravných prací bylo dne 25. března 1857 zažádáno o definitivní koncesi ke stavbě železnice. Ministerstvem ustanovena komise provedla pochůzku s vydaným protokolem, se žádostí o koncesi na 90 let s právem vyvlastnit pozemky nutné pro stavbu lokomotivní dráhy a vydáním provizorního stavebního povolení. Dne 20. října 1857 na základě žádosti, vydáno pražským místodržitelstvím povolení pro stavbu dráhy Kladno – Nučice jen pro dopravu železné rudy a vápence do hutí. Právo na vyvlastnění pozemků uděleno nebylo, a proto byly pozemky pro stavbu propachtovány a vykoupeny. Stavba dráhy započala nejprve stavbou tratě a následně budov. Pro stavbu železnice byl použit veškerý materiál z Lindheimovi Heřmanovy hutí včetně širokopatných kolejnic. Nejprve se použity desetilibrové kolejnice, které nakonec byly nahrazeny dvacetilibrovými kolejnicemi. K podbití pražců bylo místo šterku použito vysokopeční strusky. Dráha byla od samého prvopočátku vybavena telegrafním spojením. Dne 7. ledna 1858 byl páteřní úsek Kladensko-nučické dráhy Hořelice – Kladno-Prádlo předán do provozu. Do konce roku byly do provozu předány také spojky do stanice Staré Kladno na uhelnou trať Buštěhradské dráhy a do stanice Vejhybka na koňku. (Zeithammer, 2017)



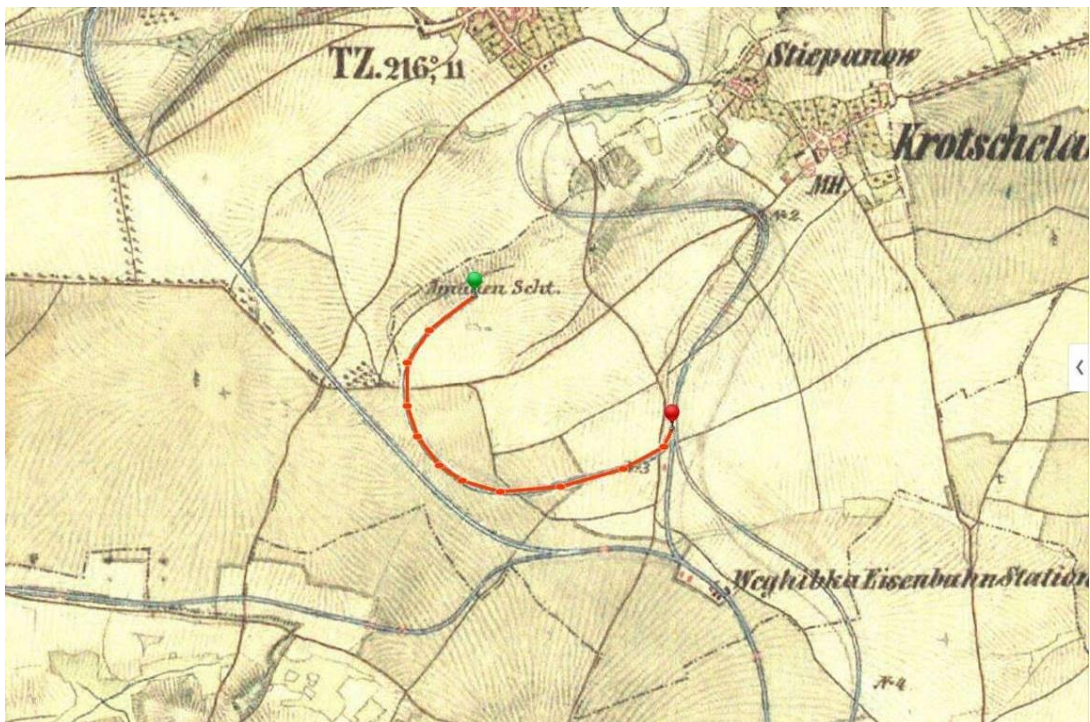
Obrázek č. 126: Trasa páteřní trati KND (Geoportál)

Započatá těžba na dole Amalie v roce 1863 vedla k výstavbě další odbočky z páteřní Kladensko-nučické dráhy, a to v místech těsně před stanicí Vejhybka až na nádvorní samotného dolu v délce 1,814 km. (Zeithammer, 2017) Obrázek č. 127 ukazuje v rozhraničovacím plánu stanici Vejhybka (dnešní železniční stanice Kladno) a zakres odbočení z páteřní Kladensko-nučické dráhy směrem k dolu Amálie.



Obrázek č. 127: Rozhraničovací plán železniční stanice Vejhybka páteřní tratí KND a odbočky na důl Amalie (SŽG)

Stavební povolení pro tuto odbočku bylo vydáno v červenci 1864. Provoz na odbočce z Kladensko-nučické dráhy směrem k dolu Amálie byl zahájen dne 1. října 1864.



Obrázek č. 128: Mapa z 19 století se zákresem tratě k dolu Amalie (ČUZK)

Výstavba nového dolu Pražské železářské společnosti v roce 1888 na katastrální území Libušín, pojmenovaného po jednom z členů této společnosti Maxmiliánu Egonu Fürstenbergovi „Důl Max“ byla podmínkou výstavby dalšího úseku Kladensko-nučické dráhy v délce 4,5 km napojením na původní odbočku k dolu Amálie. (Drvola, 2016) Železniční provoz v tomto úseku byl zahájen dne 1. srpna 1890. (Zeithammer, 2017) Odbočka Kladensko-nučické dráhy v úseku Kladno – důl Max křížila u kladenské nemocnice trať Buštěhradské dráhy. Vzhledem k tomu, že společnost Buštěhradské dráhy a Pražkoželezářská společnost nemohla dohodnout, bylo křížení trati nařízeno úředním rozhodnutím.

V padesátých letech dvacátého století v katastrálním území Rozdělov, byl úsek mezi Kladnem a dolem Max, využit pro vytvoření krátké vlečky s kolejištěm k dopravě stavebního materiálu, pro výstavbu věžových domů a ostatních bytových domů na sídlišti Rozdělov. Na obrázku č. 129 je zachycena odbočka zmiňované vlečky. Obrázek č. 130 ukazuje současný stav území.



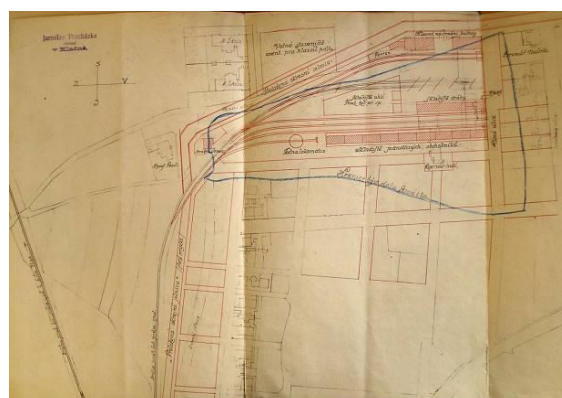
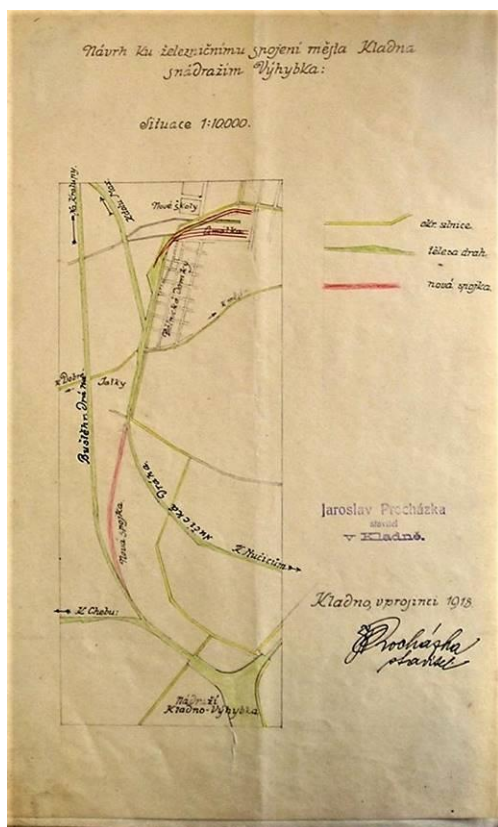
Obrázek č. 129: Kolejiště Rozdělov (Anonym)



Obrázek č. 130: Kolejiště Rozdělov (Tech, 2020)

Ukončením těžby na dole Amálie v roce 1896, byl zrušen železniční provoz na odbočce k dolu Amálie. Ukončení celého provozu na odbočce Kladensko-nučické dráhy v úseku Vejhybka - Důl Max bylo v roce 1973.

Dochovaly se nerealizované plány, které dokladují jiné plánované využití území opuštěného dolu Amálie, než je skutečnost. Tyto plány navrhují, v bývalém areálu dolu Amálie, vybudování hlavového nádraží s využitím Kladensko-nučické dráhy pro osobní i nákladní dopravu. Jedná se o propojení železniční stanice Vejhybka s centrem města Kladna



Obrázek č. 131: Napojení z Vejhybky
(Anonym)

Obrázek č. 132: Území dolu Amálie (Tech, 2020)

Stupňující se dovoz železné rudy z jiných míst vedlo k ukončení těžby v Nučicích. Tím došlo ke značnému snížení přepravy po kmenové Kladensko-nučické dráze a nakonec dne 31. prosince 1968 k samotnému zastavení provozu mezi Hořelicemi a Kladnem. Úsek mezi Hořelicemi a Mořinou byl předán Rudným dolům Příbram, závod Mořina. V roce 1969 byl železniční svršek v úseku mezi Hořelicemi a Kladnem snesen.

Ukončení výroby surového železa, zastavením provozu vysokých pecí a pokles těžby uhlí na Kladně vedlo podnik SONP Kladno k přesunutí výroby do nově vzniklých prostor na Dříní. Současně s tím mělo dojít k rozsáhlým úpravám závodní železniční sítě. Dle projektu z roku 1982 měla nová trať z jihu obcházet Kladno kolem Hřebče a Velkého Přitočna s předávacím kolejištěm v nově plánované železniční stanici mezi Pleteným Újezdem a Masokombinátem. V souvislosti se změnami v roce 1989 k tomu již nedošlo. (Zeithammer, 2017) Na obrázku č. 133 můžeme vidět nerealizovanou situaci širších vztahů z projektové dokumentace z roku 1982.



Obrázek č. 133: Koordinační situace nového kolejového řešení SONP z roku 1982 (Anonym)

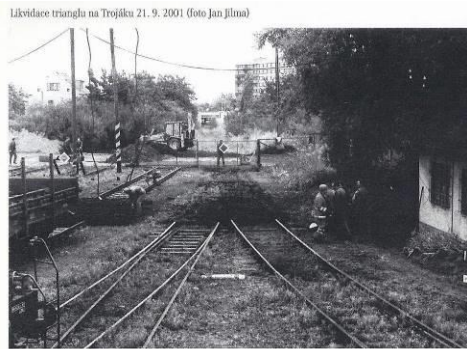
Poslední úsek páteřní trati Kladensko-nučické dráhy tzv. „vlečka Troják“ vedla z Kladenského nádraží (dříve Vejhybka), pomístně „Troják“ do Vojtěžské huti (později huti Koněv), konkrétně do železniční stanice Kladno-Prádlo. Trať byla dlouhá 3,5 km s klesáním o 53 m, proto se jí také říkalo „Semering“. Dráha se klikatila zabydlenou částí Kladna i Kročehlav s povolenou rychlostí 20 – 30 km v hod. Obrázek č. 134 ukazuje archivní snímek zachycený klikatící se Kladensko-nučickou dráhu z balónu v roce 1906. Provoz byl ukončen dne 31. 10. 1990. Tento datum se považuje za datum konce slavné Kladensko-nučické dráhy.



Obrázek č. 134: Klikatící se vlečka – pohled z balónu z roku 1906 (Zeithammer, 2017)

Pozůstatky

V železniční stanici Kladno (dříve Vejhybka) v místě zvaném „Troják“, kde dříve byl silný provoz, hlavně pro přepravu ingotů je dnes vidět pouze pozůstatek kolejíště, kam dnes kolejové depo odstavuje vagony. Obrázek č. 135 zachycuje pohled přes uzavřenou bránu železniční stanice, přes kterou je vidět kudy vedla vlečka „troják“. Obrázek č. 136 ukazuje kolejíště zaplněné vlakovými soupravami pro osobní dopravu



Obrázek č. 135: Kolejště troják (Anonym, 2001)



Obrázek č. 136: Troják současnost (Anonym)

Obrázek č. 137 zachycuje Kladensko-nučickou dráhu v místě, kde vedla přímá kolej do stanice Vejhybka (dnes železniční stanice Kladno) a odbočení trati k dolu Max. Obrázek č. 138 ukazuje současný stav.



Obrázek č. 137: Kolej k trojáku (Štorek, 1970)

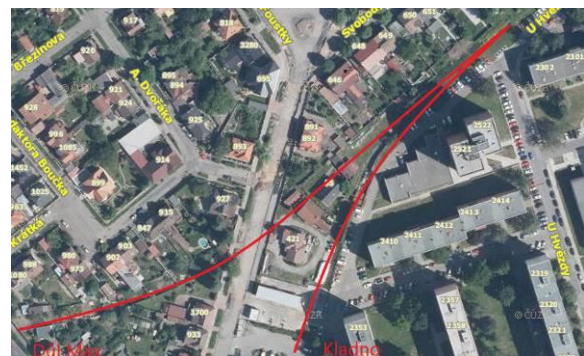


Obrázek č. 138: Směr k trojáku (Tech, 2020)

Na obrázku č. 139 je vidět prostor, kde byla historicky, umístěna výhybka pro odbočení směrem k dolu Max. Obrázek č. 140 ukazuje zákres kolejí s odbočením v ortofoto mapě.

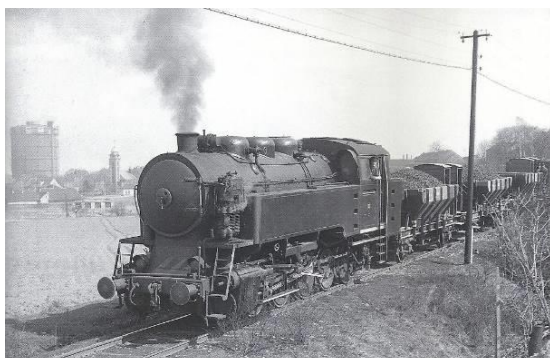


Obrázek č. 139: Místo odbočení (Tech,2020)



Obrázek č. 140: Odbočení trati (Geoportál)

Obrázek č. 141 zachycuje průjezd nákladního vlaku kolem kladenského pivovaru směrem ke Kladenským pekárnám (dnes Kompek) a obrázek č. 142 ukazuje současný stav stejného místa.



Obrázek č. 141: U pivovaru (Anonym)



Obrázek č. 142: U pivovaru (Techmanová, 2020)

Obrázek č. 143 zachycuje vjezd nákladního vlaku na přejezd u bývalé kladenské ZOO mířícího ke kladenským pekárnám a obrázek č. 144 ukazuje současný stav, kde za bývalým přejezdem je v místě kolejí zástavba rodinného domu.



Obrázek č. 143: Přejezd u ZOO (Anovym)



Obrázek č. 144: Přejezd u ZOO dnes (Techmanová, 2020)

Obrázek č. 145 zachycuje železniční přečhod se závorami u kladenských pekáren a na obrázku č. 146 vidíme pouze cestu pro pěší, která vede mezi oplocenými parcelami a bývalou železnicí připomíná kousek rovné plochy.



Obrázek č. 145: Přejod u pekáren (Hanke)



Obrázek č. 146: Přejod u pekáren dnes (Techmanová, 2020)

Na obrázku č. 147 vidíme trať kmenové Kladensko-nučické dráhy, která překonala oblouk kolem Kladenských pekáren a míří k železničnímu přejezdu u divadla. Na archívním snímku jsou vidět telegrafní sloupky. Obrázek č. 148 ukazuje dnešní stav území, kde prostor bývalého kolejiště je využíván k parkování osobních automobilů. Na snímku je vidět pozůstatek telegrafních sloupů.



Obrázek č. 147: Směr k divadlu (Anonym)



Obrázek č. 148: Směr k divadlu dnes (Techmanová, 2020)

Obrázek č. 149 je archívni snímek, který zachycuje vjezd vlaku na železniční přejezd v ulici J. Hory v blízkosti Kladenského divadla. Na obrázku č. 150 vidíme stejnou lokalitu v současnosti, což můžeme poznat podle stávající zástavby, ale již bez železničního přejezdu. Železnici tu připomíná pouze přerušovaný travnatý pás s řadou stromů po pravé straně silnice.



Obrázek č. 149: Přejezd ul Hory (Veverková, 2008)



Obrázek č. 150: Přejezd ul. Hory (Techmanová, 2020)

Na archivním snímku obrázku č. 151 jsou vidět vagony nákladního vlaku, jak přejíždějí přes železniční přejezd v ulici Generála Klapálka. Jedná se o poslední přejezd před vjetím do areálu Vojtěšské huti. Obrázek č. 152 ukazuje současný stav.



Obrázek č. 151: Přejezd G. Klapálka (Anonym)



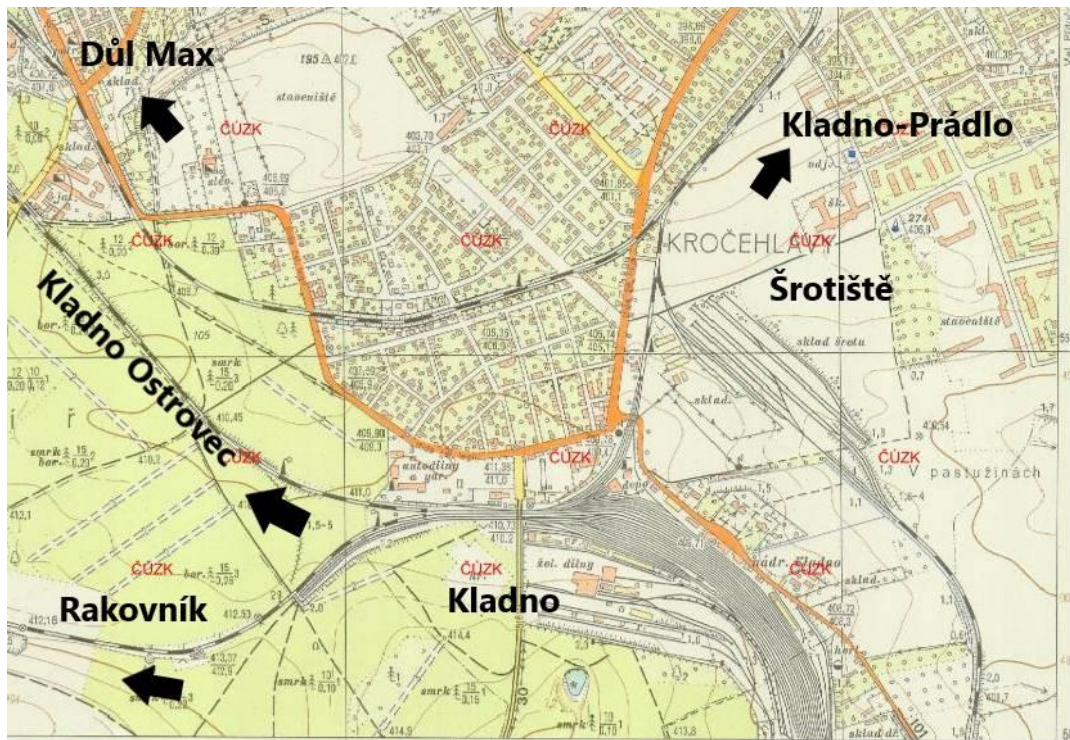
Obrázek č. 152: Přejezd G. Klapálka (Techmanová, 2020)

Na archivním snímku obrázku č. 153 je zachycen vjezd vlakové nákladní soupravy do konečné železniční stanice, kmenové části Kladensko-nučické dráhy, Kladno-Prádlo.



Obrázek č. 153: Vjezd do stanice Kladno-Prádlo (Zeithammer, 2017)

V této části diplomové práce se vrátíme zpět po kmenové Kladensko-nučické dráze do prostoru tzv. Šrotiště, které se nacházelo, jak je zakresleno a popsáno v topografické mapě z roku 1952 v obrázku č. 154 a současně v ortofoto mapě z padesátých let minulého století v obrázku č. 155. Obrázek č. 156 zachycuje v ortofoto mapě současný stav této lokality se zákresem prostoru odstavných kolejí, s historickým pomístním názvem „Šrotiště“. Jedná se o lokalitu tzv. „Trianglu“, kde je vidět páteřní Kladensko-nučická dráha a z ní vedená odbočka do železniční stanice Kladno (dříve Vejhybka) s návazností dopravy směrem do Rakovníka nebo Chomutova a do Prahy. Současně také odbočka k dolu Amálie a později k dolu Max. Dnes se v této lokalitě nachází velké sídliště s panelovými domy a supermarketem Kaufland. Prostor zrušené koleje Kladensko-nučické dráhy byl využit pro velmi frekventovanou silniční komunikaci ulice Americká. Snímky na Obrázcích č. 157 a 158 ukazují komunikaci ulice Americká a křižovatku Ulice Americká s ulicí vodárenská, kudy v minulosti vedla kmenová Kladensko-nučická dráha.



Obrázek č. 154: Situace KND Šrotiště topografická mapa 1952 (ČUZK)



Obrázek č. 155: Šrotiště mapa 1950 Obrázek č. 156: Šrotiště mapa 2018 (Geoportál) (Geoportál)



Obrázek č. 157: Šrotiště (Techmanová, 2020) Obrázek č. 158: směr dráhy KND (Techmanová, 2020)

Další obrázky znázorňují pozůstatky odbočení k dolu Amálie a prodloužení k dolu Max. Na obrázku č. 159 vycházíme z lesa ve čtvrti Výhybka a blížíme se ke starým jatkám. Na obrázku č. 160 je vidět vlevo od cesty bývalé těleso dráhy zarostlé náletovou dřevinou.



Obrázek č. 159: U jatek (Anonym)



Obrázek č. 160: U jatek (Techmanová, 2020)

Na obrázku č. 161 je zachyceno historické úrovně křížení ulice Bezručová s Kladensko-nučickou dráhou u zimního stadionu. Na obrázku č. 162 je zachyceno stejné místo, ale již bez přejezdu.



Obrázek č. 161: Přejezd zim. stadion (Anonym)



Obrázek č. 162: Přejezd zim. stadion (Tech, 2020)

Na obrázku č. 163 u zimního stadionu je vidět prostor kde bylo odbočení k dolu Amálie již bez koleje. Na obrázku č. 164 je na stejném místě dnes velké parkoviště.



Obrázek č. 163: Zimní stadion (Anonym)



Obrázek č. 164: Zimní stadion (Tech, 2020)

Na obrázku č. 165 je pohled z tělesa Kladensko-nučické dráhy se sneseným železničním svrškem a na obrázku č. 166. je pohled z dnes opuštěného zbytku tělesa dráhy. Na obou snímcích je vidět kladenský vodojem.



Obrázek č. 165: U nemocnice (Anonym)



Obrázek č. 166: U nemocnice (Techmanová, 2020)

Na archivním snímku obrázku č. 167 je vidět nepřerušené těleso dráhy, které se kolem nemocnice stáčelo k Buštěhradské dráze, kterou mimoúrovňově křížilo mostním objektem. Na obrázku č. 168 je vidět zbytek tohoto tělesa, které je dnes součástí účelové komunikace v areálu nemocnice.



Obrázek č. 167: U nemocnice (Anonym)



Obrázek č. 168: U nemocnice (Tech, 2020)

Obrázek č. 169 zachycuje křížení dráhy s ulicí U vodojemu a kolejiště použité ke stavbě sídliště Rozdělov. Obrázek č. 170 ukazuje využití části opuštěného tělesa náspu Kladensko-nučické dráhy v zahradě rodinného domu.



Obrázek č. 169: Ul. U vodojemu (Anonym)



Obrázek č. 170: Ul. U vodojemu (Tech, 2020)

Na obrázku č. 171 je vidět úrovnňové křížení v ulici Vítězná před vybudováním silničního nadjezdu nad Buštěhradskou dráhou v místě zastávky Kladno město. Na obrázku č. 172 je vidět silniční nadjezd nad Buštěhradskou dráhou a silnice bez přejezdu.



Obrázek č. 171: Přejezd Vítězná (Anonym)



Obrázek č. 172: Vítězná dnes (Tech, 2020)

Obrázky č. 173 až 176 zachycují trasu Kladensko-nučické dráhy v katastrálním území Rozdělov směrem k dolu Max a to v archivních i současných snímcích. Zajímavý je snímek obrázku č. 173, který ukazuje oblast ještě před výstavbou rozdělovského sídliště v padesátých letech minulého století.



Obrázek č. 173: KND Rozdělov (Anonym)



Obrázek č. 174: Rozdělov dnes (Tech, 2020)



Obrázek č. 175: KND Rozdělov (Anonym)



Obrázek č. 176: KND Rozdělov dnes (Tech, 2020)

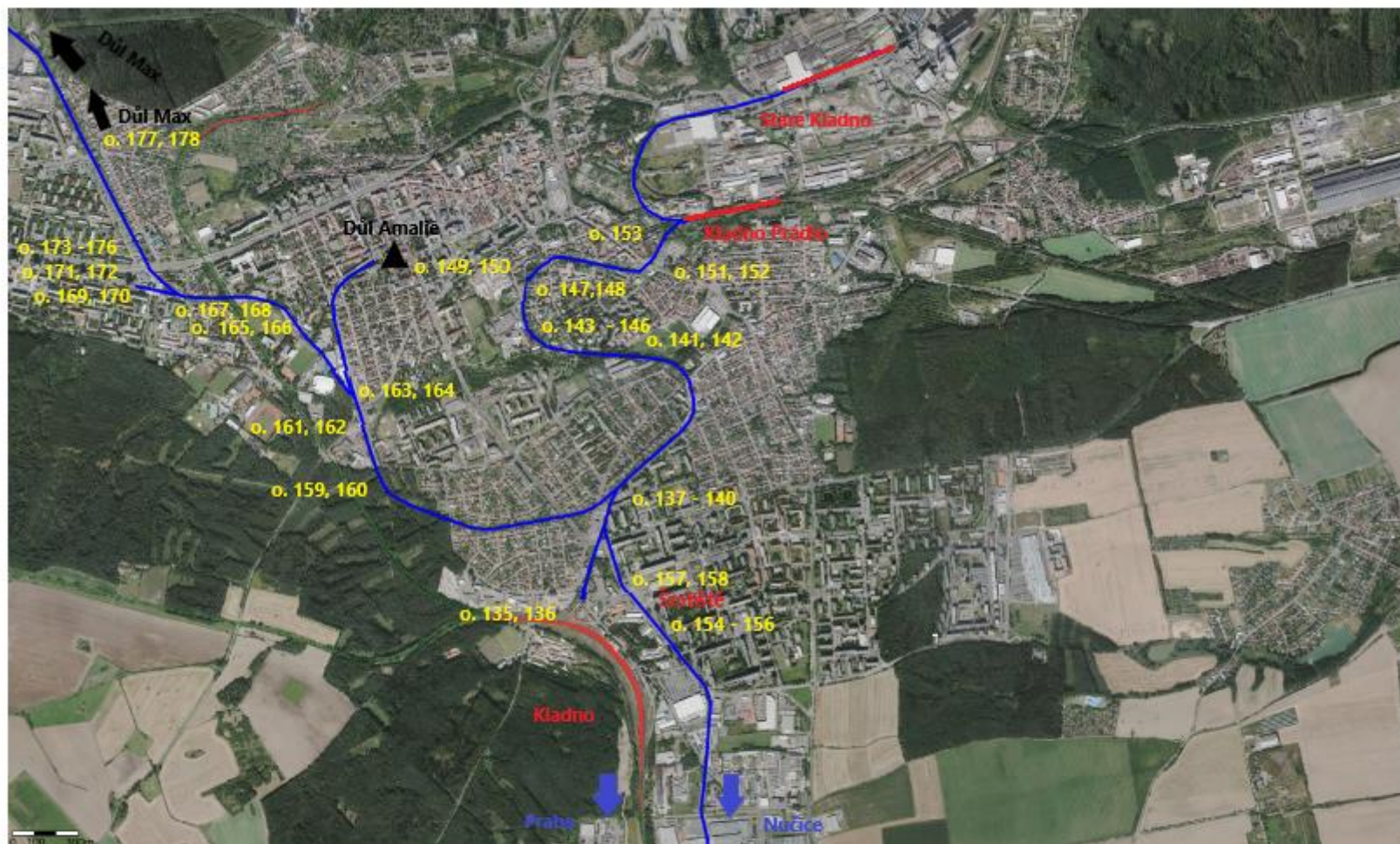
Na archivním snímku obrázku č. 177 je vidět Kladensko-nučická dráha v místě zvaném „Na Cimrmanském“, kde směřuje do lesa k dolu Max do Libušína. Obrázek č. 178 zachycuje současný stav lokality, kde opuštěné těleso dráhy je nahrazeno účelovou komunikací.



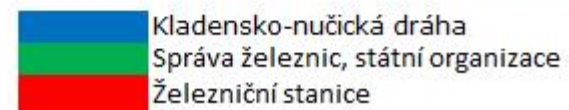
Obrázek č. 177: Na Cimrmanském (Anonym)



Obrázek č. 178: Na Cimrmanském (Tech, 2020)



Bc. Jaroslava Techmanová, ČZU, FŽP, DRES 2020
S-JTSKP



Situace č. 3: Kladensko-nučická dráha

6.4 Zvoleněves - Kladno Dubí

Historie

Jedná se o trať, která vznikla v roce 1945 spojením dnes již zrušené místní dráhy Zvoleněves - Vinařice a Vlečky Buštěhradské dráhy.

Zvoleněves - Vinařice

Lapáček píše, že Rakouská společnost stání dráhy chtěla vytvořit konkurenci Společnosti Buštěhradské dráhy, proto chtěla na základě podnětu Mirošovického kamenouhelného těžářstva napojit doly poblíž obcí Vinařice a Libušín včetně cukrovaru ve Zvoleněvsi na dráhy. Koncese byla získána v roce 1883. V roce 1885 začala Společnost České obchodní dráhy budovat dráhu dle návrhu Ing. Eduarda Baziky. Stavbu dokončila Rakouská společnost státní dráhy. Provoz na trati Zvoleněves – Vinařice byl zahájen 1. června 1886. Dráha sloužila k odvozu uhlí z Kladenského revíru do Kralup nad Vltavou a následně do Podmokel (dnešního Děčína). Od samého začátku byla snaha o spojení s vlečkou Buštěhradské dráhy, ale Společnost Buštěhradské dráhy s tím nesouhlasila. Dráha byla zestátněna v roce 1909. Ani zestátněním Buštěhradské dráhy v roce 1921 nebylo propojení uskutečněno. (Wikipedie)

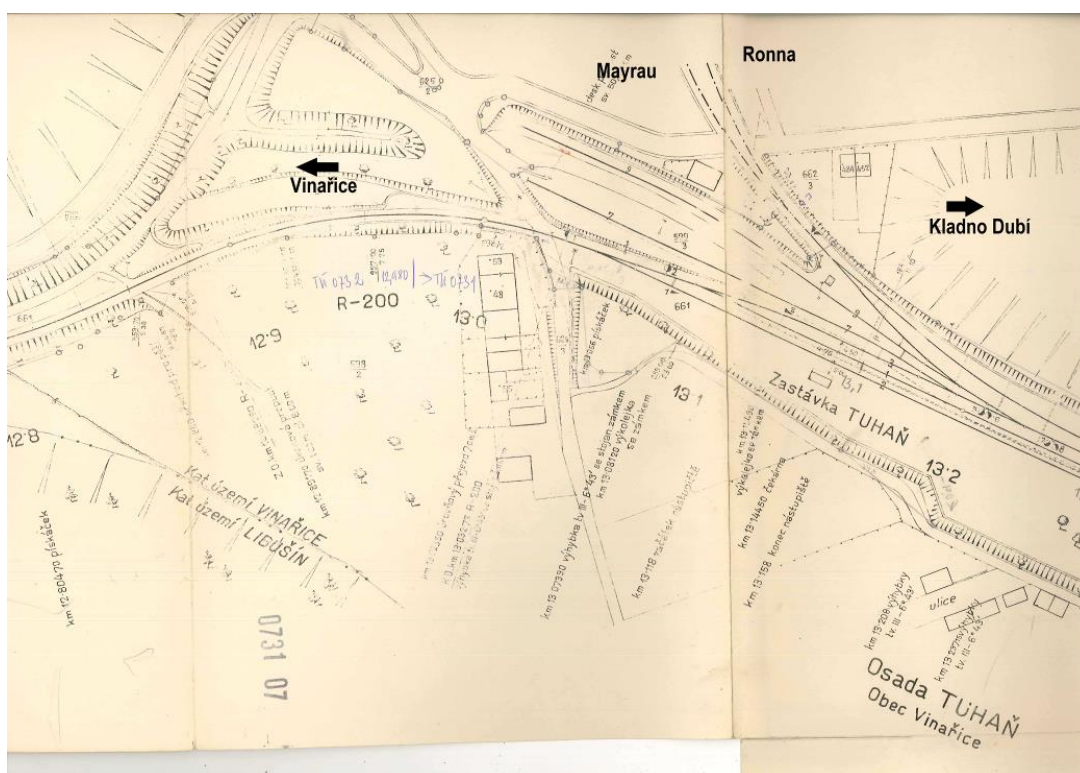
Vlečka Buštěhradské dráhy

V roce 1875 byla Společností Buštěhradská dráha vybudovaná vlečka z Dubí (dnes železniční stanice Kladno Dubí) přes nákladiště Tuháň k dolu Mayrau pro odvoz uhlí z přilehlých dolů. Na tuto vlečku byl napojen vlečkou důl Ronna v Kladně Švermov a v neposlední řadě přilehlý důl Baré. (Wikipedie)

K propojení výše uvedených drah se uskutečnilo 3. prosince 1945. Propojená trať byla používána pro osobní dopravu. Na trati vznikly dvě nové zastávky Tuháň a Hnidousy. (Lapáček, 2019) Denně bylo vypraveno 5-7 osobních vlaků. Zájem o osobní dopravu vlivem zavedení autobusové dopravy v šedesátých letech dvacátého století ochabl. Lapáček (2019) uvádí, že od roku 1968 do roku 1973 na nákladišti Tuháň probíhalo šrotování parních lokomotiv. Stanice Vinařice od šedesátých let minulého století sloužila k odstavování nákladních vozů ke zrušení, které pak putovaly do Kralupského kovošrotu. Provoz z důvodu nerentability a havarijního stavu železničního svršku byl zastaven dne 28. května 1982. Úsek Vinařice Zvoleněves byl zrušen a železniční svršek snesen, zbytek dráhy byl využíván opět jako vlečka pro důl Mayrau a důl Ronna. Vlečka k dolu Ronna byla vybudovaná v roce 1888 v délce 2,9 km. V letech 1897 –

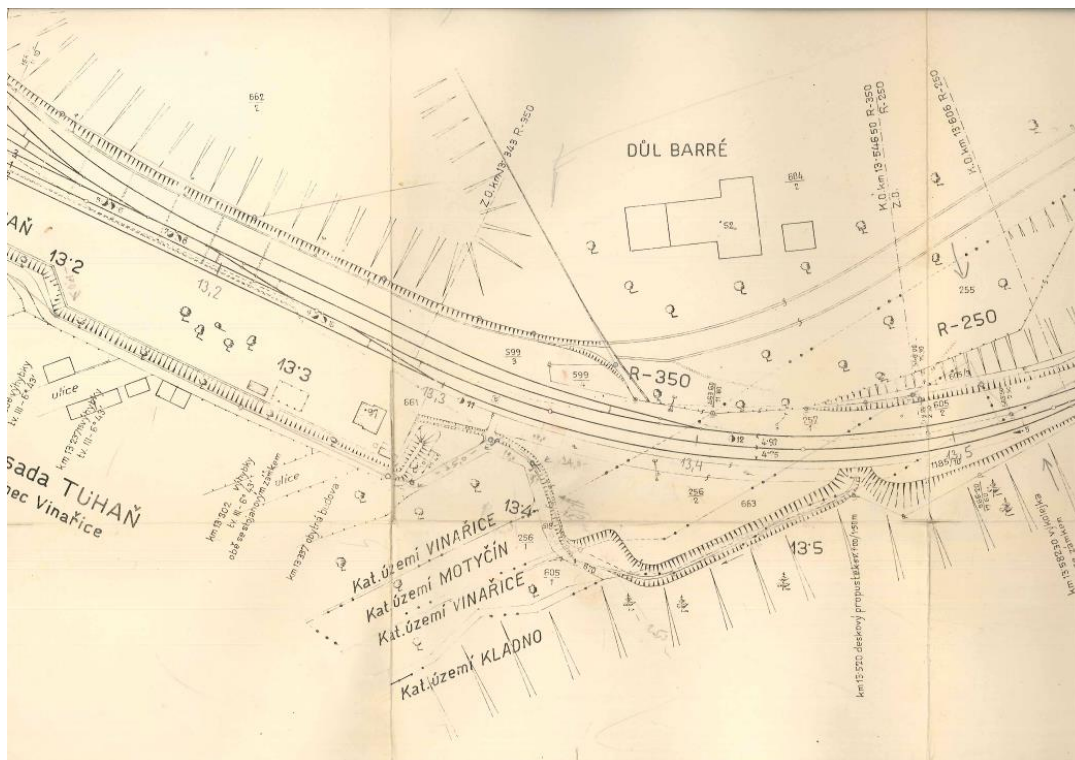
1898 byla vlečka prodloužena do Pcher k dolu Theodor. Provoz vlečky byl ukončen uzavřením dolu Ronna v roce 1997. Po ukončení těžby trať chátrala. Nádraží ve Vinařicích koupila společnost Stavební obnova železnic, která si tam vybudovala svou základnu a udržovala dráhu. V roce 2018 se dostala do likvidace a od roku 2019 vlastní většinu nemovitostí Správa státních hmotných rezerv. Vlečka byla opravena a od roku 2014 se po části trati směrem k dolu Mayrau konají příležitostné jízdy pro návštěvníky hornického skanzenu Mayrau.

Rozhraničovací plán z obrázku č. 179 ukazuje situaci nákladního Tuháň, kde jsou znázorněny vlečky k dolu Mayrau a dolu Ronna, která je dnes již snesena a část tělesa dráhy slouží jako cesta pro pěší.



Obrázek č. 1799: Rozhraničovací plán nákladního Tuháň (SŽG)

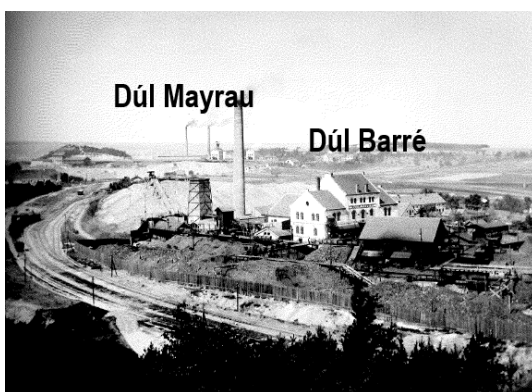
Rozhraničovací plán z obrázku č. 180 ukazuje druhou část nákladního Tuháň směrem ke Kladnu Dubí. Z plánu je patrné umístění dolu Barré.



Obrázek č. 18080: Rozhraničovací plán nákladíště Tuháň- důl Barré (SŽG)

Pozůstatky a změny

Na obrázku č. 181 je vidět nákladíště Tuháň s kolejíštěm u dolu Barré a kolejemi, které míří k dolu Ronna a Mayrau. Důl Myrau je vidět v pozadí. Na obrázku č. 182 je zachycen současný stav nákladíště Tuháň.

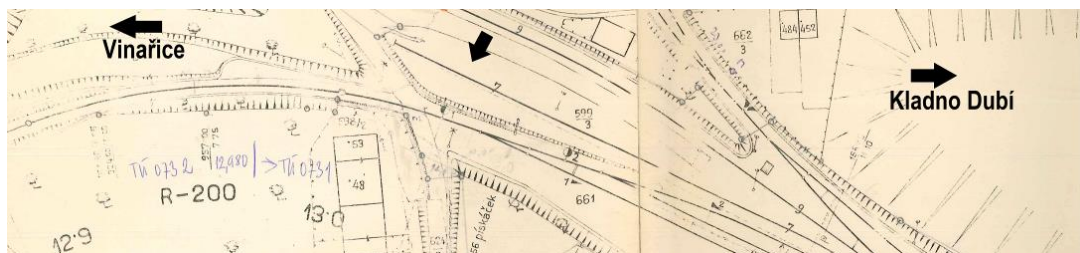


Obrázek č. 181: Nákladíště Tuháň (Drvola a kol.)



Obrázek č. 182: Nákladíště Tuhaň (Tech, 2019)

Na obrázku č. 183 je vidět v rozhraničovacím plánu kolejíště šipkou označena šturcová kolej, jejíž pozůstatek je na obrázku č. 184. Archivní obrázek 185 zachycuje nakládkové kolejíště dolu Barré



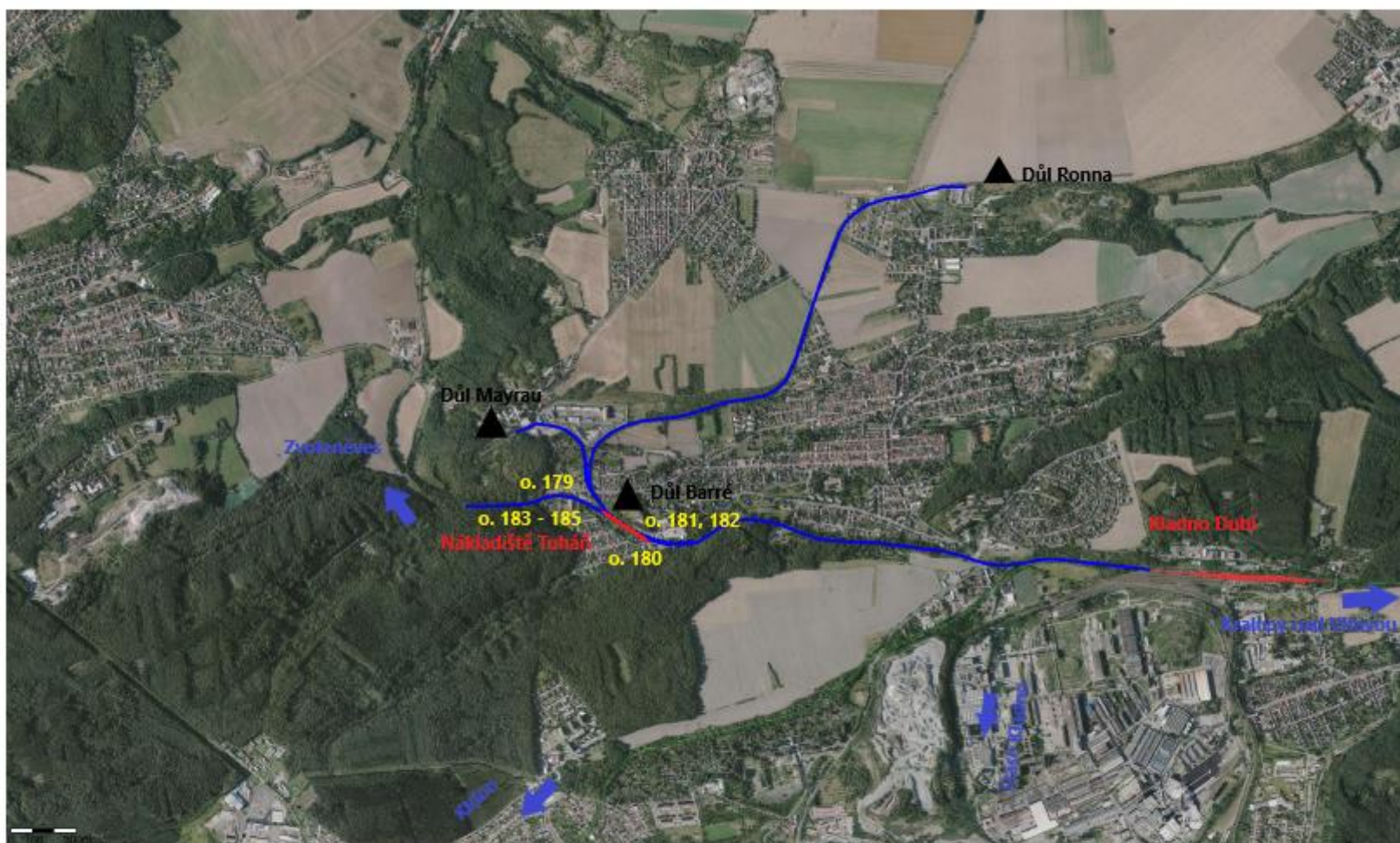
Obrázek č. 183: Kolej nákladíště Tuháň (SŽG)



Obrázek č. 184: Nákladíště Tuháň
(Techmanová, 2019.)



Obrázek č. 185: Nákladíště Tuhaň (Lapáček, 2019)



Bc. Jaroslava Techmanová
 ČZU, FŽP, obor DRES 2020

- Zvoleněves - Kladno Dubí
- Správa železnic, státní organizace
- Železniční stanice

Situace č. 4: Zvoleněves - Kladno Dubí

6.5 Spojka trati Praha – Chomutov a Kladno – Kralupy nad Vltavou

Historie

Poslední zajímavá dráha, která neměla dlouhého trvání, ale jejíž stopa v krajině přetrvala, je propojení dráhy Praha – Chomutov směr Rakovník a dráhy Kladno – Kralupy nad Vltavou. Jak uvádí Lapáček (2019), dne 17. dubna 1945 byl uskutečněn nálet na kladenské nádraží a jeho okolí. Nádraží bylo poničeno tak, že byl zastaven veškerý průjezd přes toto nádraží. Z důvodu potřeby umožnění spojení mezi tratí na Chomutov a Kralupy nad Vltavou s návazností na Prahu byla v lese před vjezdovým návěstidlem od Kamenných Žehrovců postavena spojka. Nelze zjistit délku používání tohoto spojení, ale uvádí se rozmezí 3 dny až 1 měsíc. Po opravě kolejiště v železniční stanici Kladno byl na spojnici ukončen provoz, železniční svršek snesen a těleso ponecháno přirozené sukcesi.



Obrázek č. 186: Spojka ortofoto 1950 (Geoportál)

Pozůstatky

Na obrázku č. 187 a 188 je vidět násep tělesa dráhy spojky mezi Chomutovem a Kralupy nad Vltavou. Jedná se o připojení trati Kladno – Kralupy nad Vltavou.



Obrázek č. 187: Spojka směr na Kralupy (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 188: Spojka směr na Kralupy (Techmanová, 2020)

Obrázky č. 189 a 190 zachycují již poničené připojení tělesa dráhy spojky mezi Chomutovem a Kralupy nad Vltavou. Těleso spojky, jak je vidět na obrázku č. 189, kříží poměrně frekventovaná cesta, která slouží i jako cyklotrasa. Samotné připojení trati Praha Bubny – Chomutov je již také hůře rozpoznatelné, jak ukazuje obrázek č. 190.



Obrázek č. 189: Spojka směr na Chomutov (Techmanová, 2020)



Obrázek č. 190: Spojka směr na Chomutov (Techmanová, 2020)



Bo. Jaroslava Techmanová, ČZU, FŽP, DRES 2020
S-JTSKP

- Spojka Chomutov - Kralupy nad Vltavou
- Správa železnic, státní organizace
- Železniční stanice

Situace č. 5: Spojka trati Praha – Chomutov a Kladno – Kralupy nad Vltavou

7 Diskuze

Město Kladno se do povědomí lidí v Rakouské monarchii a později i v samotném Československu, dostalo hlavně těžbou kvalitního černého uhlí, hutnickými a ocelárenskými výrobky. Město proslavila také druhá koněspřežná dráha a první uhelná trať Buštěhradské dráhy. Další trať poměrně důležitého významu byla Kladensko-nučická dráha, která je mimo jiné známá použitím křižovatky v širé trati pro křížení s koněspřežnou dráhou.

Industriální historie, hlavně historii železnice přitahuje stále velký počet zájemců v různém věku. Informace o tratích provozovaných i zaniklých je poměrně dostatečná. Větší problém byl s dostupností informací o speciálních dráhách tzv. vlečkách přímo ve městě Kladno. Při prověřování umístění vleček byly využity hlavně dobové fotografie a mapy INSPIRE na geoportále, včetně archivních katastrálních map na portále ČUZK. Zejména při stanovení umístění a vyhledávání artefaktů koněspřežné dráhy byly využity pro porovnání ortofoto mapy a katastrální mapy a mapa stabilního katastru. Porovnáním těchto map a provedeným terénním průzkumem se podařilo v území mezi rozdělovskou zástavbou a lesem, ale i v lese samotném, nalézt pozůstatky původního tělesa koněspřežné dráhy, které bylo opuštěno při přestavbě na parostrojní dráhu. Na základě toho, nelze souhlasit s tvrzením Mojmíra Krejčířika v knize „Po stopách našich železnic“ z roku 1991, že pozůstatky tělesa této dráhy lze nalézt pouze v lánských lesích.

Lze souhlasit s tvrzením Jiřího Kugla, jak uvádí ve studii „Nástroje revitalizace a rehabilitace nevyužívaných železničních ploch se zaměřením na menší sídla“ z roku 2016, že „fyzické likvidaci železničních ploch by měla vždy předcházet důkladná rozvaha, neboť takováto akce je proti dopravní politice Evropské unie“. Krásná slova, ale skutečnost je taková, že Správa železnic státní organizace (bývalé SŽDC s. o.) se snaží dělat maximum, aby udržela zejména regionální dráhy, které se kdysi pyšnili asi těmi nejhezčími malými staničkami, vůbec v provozu. Údržba nebo rekonstrukce samotné trati jsou několika miliónové až miliardové investice, které musí mít ekonomickou návratnost. Ano, každému, kdo miluje železnice, by se líbilo, aby tyto industriální památky zůstaly zachovány pro další pokolení. Problém je hlavně v tom, že nikdo nechce do těchto ploch, nebo budov investovat a už vůbec ne tak, aby zachoval ducha železnice. Většinou koupí pozemek za účelem sledování svých vlastních zájmů, bez ohledu na zbytek okolí. Opuštěné budovy chátrají, nebo je tzv. vybydlí lidé bez domova. Proto většinou v opuštěných stanicích nebo nákladištích vidíme různá torza budov a různobarevná

oplocení. V lepším případě se volné plochy využijí jako parkoviště. Pomoci v tomto by mohly samotná města, nebo obce, které by prostory odkoupily a zrekonstruovaly tak, aby duch železnice byl zachován a přesto plocha nebo budova měla nové využití. Otázkou je, jestli na to mají prostředky, nebo vědí, jak je získat. Hezkým příkladem je obec Merklín u Karlových Varů, která se, nejen zasadila o udržení železniční dopravy ve své obci, ale dokonce odkoupila, zrekonstruovala a využila výpravní budovu jako informační centrum. Využila a revitalizovala i ostatní plochy ve stanici, pro dětské hřiště a altánek pro veřejnost.

Velká škoda pro město Kladno je, že Kladensko-nučická dráha včetně odbočky k dolu Max, byla zrušena v 70 a 90 letech minulého století, protože těleso této klikatící se dráhy mohlo posloužit, jako páteřní cyklostezka nebo turistická trasa, která by propojila Staré Kročehlavy s Kročehlavským sídlištěm (bývalé šrotiště), s nádražím Kladno, Rozdělovem a městem Libušín. Bohužel v té době se nesledoval tento trend, proto byla částečně rozprodána pro rozšíření zahrad, ke stavbě rodinných domů a zbytek plochy funguje jako travnatá plocha nebo lesní cesta.

Přes všechna negativa, která rozvoj průmyslu městu Kladno přinesl, je industriální historie součástí obyvatel Kladna. Rodilý Kladeňáci si neustále tuto historii připomínají a zaznamenávají. Na Kladně působí skupina pod názvem Halda, která vydává tematickou literaturu se zaměřením na industriální Kladno, připravuje různá setkání, besedy a poznávací procházky po industriálních místech včetně zaniklých dolů a železnic. Průmysl a železnice byly vždy na Kladensku úzce spjaty.

8 Závěr

Kladno je město, které vzniklo bouřlivým vývojem průmyslové revoluce devatenáctého století. Z původní poklidné obce se zemědělským zaměřením se prudkým tempem stalo průmyslové centrum těžby černého uhlí a těžkého průmyslu v podobě hutí a jiných k tomu přidružených výrobních. S rozvojem průmyslu a těžby bylo nutné řešit nejvýhodnější dopravu pro přísun surovin a odvoz materiálu v podobě černého uhlí nebo hutnické či ocelářské výroby. Na základě toho se železnice na Kladensku vždy budovala prvotně pro využití nákladní dopravy a druhotně k osobní dopravě. Železniční tratě se stavěly v okrajových částech obce za účelem co nejrychlejšího přesunu hmot s napojením na Prahu nebo Kralupy nad Vltavou a dále Německa, Rakouska a dalších odbytíšť.

Stále rostoucí výroba vedla i k nutnosti řešení ubytování přistěhovalců za prací. Vzrůstala výstavba hornických kolonií, sídlišť a nutné infrastruktury. Rozrůstající se město nakonec pohltilo i vybudované páteřní železnice a speciální dráhy. Speciální dráhy a prostory uzavřených dolů a výsypek, které postupem času otvíráním a zavíráním vznikaly a zanikaly, se většinou staly silničními komunikacemi, plochami pro bytovou zástavbu včetně potřebné infrastruktury. Zbytky ploch, které se nevyužily, zarostly přirozenou sukcesí a dnes jsou němým svědkem průmyslové revoluce na Kladensku.

Terénním průzkumem, za pomoci archivních i současných map a fotografických snímků byly zmapovány postupně páteřní tratě na území města Kladno. První tratí je současná trať Praha Bubny – Chomutov, dnes hlavně směr Rakovník, která vede převážně v původní stopě koněspřežné dráhy Praha Bruska – Lány. Trasa koněspřežné dráhy byla zmapovaná a zaznamenaná do situace, kde jsou uvedené čísla obrázků respektive pořazených fotografických snímků míst, kde trať odbočovala z dnešní trasy. Druhou tratí, jejíž trasa byla zmapovaná a zakreslena do situace s čísly obrázků uvedených v této diplomové práci, je První uhelná trať Buštěhradské dráhy, dnes dráhy Kladno – Kralupy nad Vltavou. Součástí situace jsou i zaniklé vlečkové koleje, které byly na tuto dráhu napojeny. Třetí významnou a dnes již zaniklou dráhou, která je zanesena do situace, je Kladensko-nučická dráha. Jedná se o poměrně rozvětvenou dráhu, která procházela městem Kladno. Čísla obrázků jsou fotografie, které vzešly z terénního průzkumu a jsou součástí vytvořené situace. Čtvrtou dráhou zanesenou do situace s čísly obrázků je trať Zvoleněves Kladno Dubí, která historicky vznikla z vlečky Buštěhradské dráhy Kladno Dubí – Důl Mayrau a trati státních drah Zvoleněves – Vinařice. Jako

poslední zmapovanou a zanesenou trať do situace s čísly obrázků fotografických snímků je spojka mezi tratí Praha Bubny – Chomutov a tratí Kladno – Kralupy nad Vltavou. Jedná se o dráhu s nejkratší životností, která byla postavena na konci druhé světové války v roce 1945, když byla železniční stanice Kladno vybombardovaná.

Veškerá industriální činnost včetně industriálních staveb měly obrovský vliv na obyvatele, ale hlavně na samotnou krajinu města Kladno. Docházelo k přetváření krajiny vlivem vzniku, železničních drah, výsypek a hald. Odčerpáváním podzemní vody v dolech z důvodu těžby vedlo k narušení koloběhu vody v krajině a Kladensko trpělo suchem. Hutní a ostatní doprovodné výrobní procesy vedly k ekologické zátěži krajiny nebezpečnými látkami. Výstavba železničních tratí vytvářela prostorovou bariéru v krajině.

Práce mi přinesla prohloubení znalostí industriální historie a změnu pohledu na krajinu rodného města.

9 Zdroje

9.1 Literatura

AOPK ČR., 2005: Chráněná území ČR svazek XIII Střední Čechy, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, Praha, 902 s.

BÍNA, J. A KOL., 2012: Z nížin do hor, Geomorfologické jednotky České Republiky, Academia, Praha, 344 s.

BRINKE, J., 1992: Úvod do geografie dopravy - Socioekonomická geografie I. Karolinum, Praha, 107 s.

BUKÁČEK, R. A KOL., 2007: Aktuální problémy ochrany krajinného rázu; Sborník příspěvků z odborného semináře, Nakladatelství Centrum pro krajinu s.r.o., Praha 2008,

CAMERON, Rondo E., 1996: Stručné ekonomické dějiny světa: od doby kamenné do současnosti. 1.vyd. Victoria Publishing, Praha, 262 s.

CAVALLO, R., 2008: Railways in the Urban Context, an architectural discourse. TU Delft.

CULEK, M., A KOL., 2005: Biogeografické členění České republiky II. díl, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha, 589 s

CZUDEK, T., A KOL., 1973: Geomorfologické členění reliéfu České republiky: Geografický Ústav ČSAV, Brno

DEMEK, J A KOL., 2006. Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČR. 2. vyd. Brno: Agentura ochrany a přírody ČR. 580 s. ISBN 80-86064-99-9.

DOW, A., 2014: The Railway: British Track since 1804. 1. vyd. Barnsley: Pen & Sword Books, 458 s

DRVOLA, K.. 2016: Obrázky z dob starého Kladna, Sládečkovo vlastivědné muzeum, Kladno, 218 s

FÖHL, A., 2017: Sborník konference Železnice – specifika, výzvy a limity ochrany a nového využití železničního dědictví, ČVUT Praha

FRANGER, B A KOL., 2005: Industriální stopy. Architektura konverzí průmyslového dědictví v České republice 2000 - 2005, Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT Praha, 186 s

- GREMLICA, T. A KOL., 2005: Analytická studie stavu krajinyKladenska v částech narušených těžbou černého uhlí VaV 640/10/03, MŽP Praha, 264 s.
- HONČÍK, L., 2006: Dobývání uhlí na Kladensku, Historie kladensko-slánsko-rakovnické pánve. OKD a.s., Ostrava, 751 s
- HONS, Josef 1957: Účast našich železáren na budování nejstarších železnic u nás, In: Hutník roč.7, č. 5 , str. 170 – 173
- HONS, Josef 1984: Železniční svršek našich prvních drah, In: Dějiny vědy a techniky, č.18, str. 10 – 24
- KLÍMA, K. A KOL., 1989: 100 let ocelí POLDI. Práce, Praha, 239 s
- KONVIČKA, M., 2006: Krajinný ráz a státní správa. In: Ochrana krajinného rázu - třináct let zkušeností, úspěchů i omylů. Ed. I. Vorel, P. Sklenička. Naděžda Skleničková Praha: s. 189.
- KREJČÍŘÍK, M., 1991: Po stopách našich železnic, Nakladatelství dopravy a spojů, Praha, 284 s
- KREJČÍŘÍK, M., 2003:Česká nádraží, I. Díl, Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, Litoměřice, 162 s
- KREJČÍŘÍK, M., 2005:Česká nádraží, II. Díl, Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, Litoměřice,
- LAPÁČEK, P. A KOL, 2019: Zmizelé koleje, zmizelá nádraží, CPres,Brno, 408 s
- LANGEROVÁ, K., 2006: Krajinný ráz a státní správa. In: Ochrana krajinného rázu - třináct let zkušeností, úspěchů i omylů. Ed. I. Vorel, P. Sklenička. Naděžda Skleničková Praha: s. 189.
- LÖW, J., A KOL., 2003: Krajinný ráz. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce, s.r.o., 552 s + CD
- MATOUŠEK, V., 2010: Čechy krásné, Čechy mé Proměny krajiny Čech v době industriální, Agentura KRIGL, Praha, 396 s
- MAYOVÁ, A., 1997: Horní město Kladno, Knihovna Jana Drdy, Příbram, 232 s
- MEŠKA, G., 1931: Morfologie uhlí – Matice hornicko-hutnická, Praha
- MÍCHAL, I., 1997: Praktické rámce hodnocení krajinného rázu. I. Typologické rámce. Ochrana přírody, ročník 52, 1/1997. Praha: Environs, Agentura ochrany přírody a krajiny: 4

- NEAVERSON, P., A KOL., 2012: Industrial archaeology. Principles and Practice, e Book, 200 s
- NECHLEBA, Alois 1895: Železnice z Prahy do Lán a Píně, In: Zprávy spolku architektů a inženýrů v království českém, roč. 29, str. 58
- NECHLEBA, Alois 1919: Železnice z Prahy do Lán a Píně, In: Časopis československých inženýrů a architektů. Technický obzor. Zprávy sdružených spolků československých inženýrů a architektů v Brně, Plzni a Praze, roč. 27, str. 107 – 109
- NOVOTNÝ, V., 2019: Optimální poloha stanic a zastávek na tratích regionálního významu, Sborník konference Člověk stavba a Územní plánování 12, ČVUT Praha, 246 s
- OPLUŠTIL, S., 2006: Dobývání uhlí na Kladensku, Historie kladensko-slánsko-rakovnické pánve. OKD a.s., Ostrava, 751 s
- POSPÍŠIL, Z., 2016: Průvodce historií kladenských hostinců, Díl I. – staré Kladno, z. s. Halda Kladno, 261 s
- PROFOUS, A., A KOL., 1960: Místní jména v Čechách, Československá akademie věd, Praha, 673 s
- RINGES, V., 1938: Století železnic dějiny dopravy na kolejích. Praha: Karel Synek, 214 s
- ROSSI, A., 1984: The architecture of the city. Chicago: Graham Foundation for the Advanced Studies in the Fine Arts., s. 201
- SALAŠOVÁ, A., 1999: Krajinný ráz – potreba vymedzenia pojmu. In: Péče o krajinný ráz – cíle a metody. Ed. I. Vorel, P. Sklenička. Praha: ČVUT, s. 28-31.
- SÁDLO, J. A KOL, 2005: Krajina a revoluce: významné přelomy ve vývoji kulturní krajiny Českých zemí, Praha, Malá Skála, s 256
- SEMOTANOVÁ, E., 2002: Historická geografie Českých zemí, Praha Historický ústav AV ČR 1998, 279 s + 28 příloh
- SCHERIER, P., 2009: Příběhy z dějin našich drah Kapitoly z historie českých želenic do roku 1918. Mladá fronta a. s., Praha, 207 s
- SCHERIER, P., 2012: Velké postavy našich železnic, Mladá fronta a. s., Praha, 149 s
- STATISTICKÝ LEXIKON OBCÍ V REPUBLICE ČESKOSLOVENSKÉ 1921, 1924 Díl I. Země Česká. Praha: Orbis, 598 s.

STATISTICKÝ LEXIKON OBCÍ V REPUBLICE ČESKOSLOVENSKÉ 1930, 1934:
Díl I. Země Česká. Praha, Orbis, 613 s.

ŠKOUDLÍNOVÁ, A., 2006: Krajinný ráz a státní správa. In: Ochrana krajinného rázu - třináct let zkušeností, úspěchů i omylů. Ed. I. Vorel, P. Sklenička. Naděžda Skleničková Praha: 189 s.

ŠVARC, F., 1998: Pražsko-lánská koňská železnice, Okresní muzeum : v Rakovníku, Rakovník: 143 s.

TOLASZ, R. A KOL., 2007: Atlas podnebí Česka. 1. vyd. Praha: Český hydrometeorologický ústav, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 255 s.

ULDRYCH, P., 2006: Dobývání uhlí na Kladensku, Historie kladensko-slánsko-rakovnické pánve. OKD a.s., Ostrava, 751 s

VEVEROVÁ, I., 2008: Zmizelé Čechy Kladno, Paseka, Praha 264 s

VLČEK, V. A KOL., 1984: Vodní toky a nádrže. Zeměpisný lexikon ČSR. 1. vyd. Praha: Academia, 316 s.

VOREL, I., 2007: Aktuální problémy ochrany krajinného rázu; Sborník příspěvků z odborného semináře, Nakladatelství Centrum pro krajinu s.r.o., Praha,

WOLMAR, Ch., 2009: Blood, iron & gold: how the railways transformed the world. 1st ed. London: Atlantic Books, 432 s

WOLMAR, Ch., 2007: Fire & steam: a new history of the railways in Britain. London: Atlantic, 384 s

WOLMAR, Ch., A KOL., 2015: Zlatý věk evropských železnic. 1. vydání. Překlad Ivana Rybecká. Čestlice: Rebo International CZ, 256 s

WEE, VAN B., A KOL., 2003: Environmental impacts of high-speed rail links in cost-benefit analyses: a case study of the Dutch Zuider Zee line, Pages: 299- 314

PALMER, M., 2005: INDUSTRIAL ARCHAEOLOGY FUTURE DIRECTIONS, SPRINGER, BOSTON, MA,

ZEITHAMMER, K., 2017: Kladensko-nučická dráha, Lokomotivy kladenských železáren, Růžolící chrichtík, spol s r. o., 360 s

9.2 Internetové zdroje

AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY ČESKÉ REPUBLIKY. Souhrn doporučených opatření pro evropsky významnou lokalitu Krnčí a Voleška. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky [online]. [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: <http://strednicechy.ochranaprirody.cz/res/archive/256/031967.pdf?seek=1447663821+->

Bahntrassenradeln – Verzeichnis der Bahntrassenwege [online]. 2019 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: <http://www.bahntrassenradeln.de/>

Causey Arch. Wikipedia [online]. [cit. 2020-03-20].
Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Causey_Arch

ČÚZK: Katastr nemovitostí: k.ú.: 665061 - Kladno - podrobné informace [online]. [cit. 2020-03-20].
Dostupné z: https://www.cuzk.cz/Dokument.aspx?AKCE=META:SESTAVA:MDR002_XSLT:WEBCUZZK_ID:665061

Dějiny dolování uhlí na Kladensku: Důl Ronna - Nr. VII - Gottwald III. Historie hornictví [online]. [cit. 2020-03-20].
Dostupné z: <http://podzemi.solvayovylomy.cz/histhor/lokality/kladno/07.htm>

Dřetovický potok. Wikipedie [online]. [cit. 2020-03-20].
Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/D%C5%99etovick%C3%BD_potok

Důlní díla a poddolování [online]. [cit. 2020-03-20].
Dostupné z: https://mapy.geology.cz/dulni_dila_poddolovani/

HÁJEK, Karel. Železnice – specifika, výzvy a limity ochrany a nového využití železničního dědictví. Ohlédnutí za konferencí. Architektura a stavitelství - Fakulta stavební ČVUT v Praze [online]. [cit. 2020-03-20].
Dostupné z: <http://apluses.cz/zeleznice-specifika-vyzvy-limity-ochrany-noveho-vyuziti-zeleznicniho-dedictvi-ohljednuti-za-konferenci/>

HELLER, Jakub. Vodě pod Kladnem hrozí kontaminace. Její ochrana teď není potřeba, tvrdí ministerstvo. Aktuálně.cz, [online]. [cit. 2020-03-20].

Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/miliony-kubiku-vody-pod-kladnem-jsou-v-bezpeci-rika-ministr/r~f5629fccee7f11e9b259ac1f6b220ee8/>

Iron Bridge. Wikipedie [online]. [cit. 2020-03-20].

Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Iron_Bridge

Kladno. Wikipedie [online]. [cit. 2020-03-20].

Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Kladno>

Londýnské nádraží St. Pancras International slaví 150 let. Koridory.cz [online]. 6.2.2018 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: <https://www.koridory.cz/londynske-nadrazi-st-pancras-international-slavi-150-let/>

Railways compares the total route length of the railway network and of its component parts. Central Intelligence Agency: The World Factbook [online]. [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html>

RŮŽKOVÁ, Jiřina a Josef ŠKRABAL. Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005 [online]. Praha: Český statistický úřad, 2006 [cit. 2020-03-20]. ISBN 80-250-1310-3.

Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20538302/13n106cd1.pdf/cf538eaa-7f70-49f6-8e76-dc88932650ef?version=1.0>

Rybník Bažantnice. Město Kladno [online]. 12. 11. 2008 [cit. 2020-03-20].

Dostupné z: <https://mestokladno.cz/rybnik-bazantnice/d-1401727>

Týnecký potok. Wikipedie [online]. [cit. 2020-03-20].

Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/T%C3%BDneck%C3%BD_potok

10 Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Most Causey Arch (Wikipedie).....	14
Obrázek č. 2: Průřez náspem českobudějovické koněspřežky s jednou širokou zdí stavěnou nasucho, (Krejčířík, 1991).....	16
Obrázek č. 3: Mapa koněspřežky Budějovice – Linec (Wikipedie)	17
Obrázek č. 4: Pozůstatek koněspřežky Budějovice – Linec (Wikipedie).....	18
Obrázek č. 5: mapa Pražsko-lanské koněspřežky (Matoušek 2010).....	19
Obrázek č. 6: Železniční spojení v Kladně s Poldinou hutí, (Livancová 1914).....	21
Obrázek č. 7: Most Ironbridge Gorge (Wikipedie)	24
Obrázek č. 8: St Pancras railway station. (Michiel Jeliis)	25
Obrázek č. 9: Na okraji Neckarsteinachu. (Wikipedie)	26
Obrázek č. 10: Pozůstatek vlečky (Wikipedie)	27
Obrázek č. 11: Cyklotrasa CZ06 (Wikipedie)	27
Obrázek č. 12: Výpravní budova železniční stanice Merklín u Karlových Varů (Wikipedie)	27
Obrázek č. 13: Město Kladno (Wikipedie).....	30
Obrázek č. 14: Počítačový model povrchu pánevního podloží kladenského revíru před začátkem sedimentace (Opluštil),.....	32
Obrázek č. 15: Mocnost a rozšíření kladenské sloje v kladenském a rynholeckém revíru (Opluštil).....	32
Obrázek č. 16: Zatápění bývalých důlních děl (Aktuálně.cz).....	35
Obrázek č. 17: Poddolované území města Kladno (Česká geologická služba).....	36
Obrázek č. 18: Žraločí zuby (facebook Terapeutická komunita).....	37
Obrázek č. 19: Vodní park Čabárna (https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=43804693).....	38
Obrázek č. 20: Katastrální území Kladna (Wikipedie)	39
Obrázek č. 21: Kladno podle Karla Springlera na přelomu 16. a 17. století, (Veverková, 2008).....	40

Obrázek č. 22: Kladno náměstí Republiky s původním kostelem, starou radnicí a Mariánským sousoší (Veverková 2008)	41
Obrázek č. 23: Asanace domu na ČS. Armády, Nové Kladno (Kaše 1970)	42
Obrázek č. 24: Důl Bresson (archiv SKK 1894)	45
Obrázek č. 25: Dům Bresson (Techmanová 2019)	45
Obrázek č. 26: Zippeho k. (F. Pošta)	46
Obrázek č. 27: Zippeho k.(Techmanova, 2019)	46
Obrázek č. 28: Důl Engerth (archiv SKK 1902)	46
Obrázek č. 29: sídliště Na Vyhaslém (Techmanová 2019).....	46
Obrázek č. 30: Důl Amalie (autor neznámý)	47
Obrázek č. 31: Učňovská škola (Techmanová 2018).....	47
Obrázek č. 32: Důl Průhon (autor neznám).....	48
Obrázek č. 33: Sídliště „Lesík“ (Techmanová 2019)	48
Obrázek č. 34: Důl Hergeth (Kladno minulé.cz)	48
Obrázek č. 35: Areál pekáren Kompek (KODA, kominari.cz)	48
Obrázek č. 36: Důl František, vila Sládečkova muzea (ČUZK)	49
Obrázek č. 37: Důl Layer, strojírenská hala, NKT (ČUZK)	50
Obrázek č. 38: Důl Thinnfeld (Kladno minulé.cz)	51
Obrázek č. 39: Areál Kablo Kladno,NKT (Techmanová 2020)	51
Obrázek č. 40: Důl Kúbeck (Historie hornictví)	51
Obrázek č. 41: Důl Kúbeck (Anonym).....	51
Obrázek č. 42: Důl Ronna (Historie hornictví).....	52
Obrázek č. 43: Bývalý důl Ronna (Tech,2019).....	52
Obrázek č. 44: První dvě kladenské vysoké pece belgického typu (J.Eckert,NTM).....	53
Obrázek č. 45: Plán Vojtěšské huti s okolím ze 60. let 19. století (J.Eckert,NTM).....	54
Obrázek č. 46: Poldina huť (J.Eckert,NTM 1906).....	55
Obrázek č. 47: Kolejiště železniční stanice Staré Kladno (Zeithammer, 2017).....	55
Obrázek č. 48: Hala Poldi SONP Kladno Dříň (foto P. Marek, Zeithammer, 2017).....	57

Obrázek č. 49: Mapa tratě č. 120, část Kladno (Techmanová, Mapy cz, 2020).....	57
Obrázek č. 50: Mapa tratě č. 081, část Kladno (Techmanová, Mapy cz, 2020).....	58
Obrázek č. 51: Mapa KND, část Kladno (Techmanová, Národní geoportál cz, 2020)	59
Obrázek č. 52: Mapa Vinařice – Kladno Dubí, část Kladno (Techmanová, Národní geoportál cz, 2020).....	60
Obrázek č. 53: Napojení tyčových kolejnic s oušky (Nechleba, 1919).....	62
Obrázek č. 54: Zlomek širokopatní kolejnice s kamenným podkladem a stolička z Pražskolánské koněspřežky (Nechleba, 1919).....	62
Obrázek č. 55: Příčný řez náspem pražsko-lánské koněspřežné železnice (Krejčířik, 1991).....	63
Obrázek č. 56: Mapa pražsko-lánské koněspřežné železnice (Švarc, 1998).....	63
Obrázek č. 57: Plán napojení buštěhradských dolů na koněspřešku (Zeithammer, 2017)	64
Obrázek č. 58: Rozhraničovací plán – vjezd do žst. Kladno (SŽG).....	65
Obrázek č. 59: Snímek z topografické a ortofoto mapy s pozůstatkem tělesa koňky – vjezd do žst. Kladno (geoportál)	65
Obrázek č. 60: Porovnání stopy koňky v mapě z roku 1840 a ortofoto mapy 2018 Wejhibka – žst. Kladno (ČUZK, geoportál).....	66
Obrázek č. 61: Porovnání stopy koňky v mapě z roku 1840 a ortofoto mapy 2018 Rozdělov (ČUZK, geoportál).....	66
Obrázek č. 62: Zákres stopy koňky v topografické mapě v oblasti Rozdělov (ČUZK) ...	67
Obrázek č. 63: U kolejí (Techmanová, 2020).....	67
Obrázek č. 64: Stopa (Techmanová, 2020)	67
Obrázek č. 65: Most (Techmanová, 2020).....	68
Obrázek č. 66: Násep 1 (Techmanová, 2020)	68
Obrázek č. 67: Násep 2 (Techmanová, 2020)	68
Obrázek č. 68: Násep 3 (Techmanová, 2020)	68
Obrázek č. 69: Napojení 1 (Techmanová, 2020).....	68
Obrázek č. 70: Napojení 2 (Techmanová, 2020).....	68

Obrázek č. 71: Mapa III. vojenského mapování – úsek Kladno – Kladno Dubí (Geoportál)	70
Obrázek č. 72: Plánek železniční stanice Staré Kladno z roku 1906 (Krejčířík, 2005)....	71
Obrázek č. 73: železniční stanice Staré Kladno z 30 let minulého století (Zeithammer, 2017)	71
Obrázek č. 74: Plánek železniční stanice Kladno Dubí po rozšíření 1906 - 19008 (Krejčířík, 2005)	72
Obrázek č. 75: Výpravní budova Kl. Dubí (Krejčířík, 2005)	72
Obrázek č. 76: Stanice (Anonym)	72
Obrázek č. 77 a Obrázek č. 78: Rozhraničovací plán – vlečka na dul Engerth (SŽG)....	73
Obrázek č. 79 a Obrázek č. 80: Rozhraničovací plán – vlečka na dul Bresson (SŽG) ...	73
Obrázek č. 81: Zastávka Kl. město (Anonym, 1973)	74
Obrázek č. 82: Zastávka Kl. město (Anonym, 1974)	74
Obrázek č. 83: železniční most KND (Anonym)	74
Obrázek č. 84: Torzo mostu KND (Anonym)	74
Obrázek č. 85: Vlečka (ČUZK).....	75
Obrázek č. 86: Vlečka (ČUZK).....	75
Obrázek č. 87: Část vlečky St.Kl. 1950. (Geoportál)	75
Obrázek č. 88: Část vlečky St.Kl. 2018. (Geoportál)	75
Obrázek č. 89: Václavka 1935. (Anonym).....	76
Obrázek č. 90: Václavka 70 léta 20. stol. (Zeithammer, 2017)	76
Obrázek č. 91: Václavka BEB (Techmanová, 2020)	76
Obrázek č. 92: Václavka KND (Techmanová, 2020).....	76
Obrázek č. 93: Ukončení vlečky (Techmanová, 2020).....	77
Obrázek č. 94: Vlečka (Techmanová, 2020)	77
Obrázek č. 95: Ukončení vlečky (Techmanova, 2020).....	77
Obrázek č. 96: Poldi huť (Zeithammer, 2017)	77
Obrázek č. 97: Důl Thienfeld (Anonym).....	78
Obrázek č. 98: Pozůstatek pilíře (Techmanová, 2020).....	78

Obrázek č. 99: Rozhraničovací plán trati Staré Kladno – Kladno Dubí (SŽG).....	78
Obrázek č. 100: Důl Engeeth (Veverková, 2008).....	79
Obrázek č. 101: Oblast dolu Engerth (Techmanova, 2020)	79
Obrázek č. 102: Sídliště Engeeth (Techmanová, 2020).....	79
Obrázek č. 103: Komunikace (Techmanová, 2020)	79
Obrázek č. 104: Odbočení trati (Tech, 2020).....	79
Obrázek č. 105: Rozhranič. plán (SŽG).....	79
Obrázek č. 106: Odbočení trati (Anonym).....	80
Obrázek č. 107: Odbočení trati (Tech, 2020).....	80
Obrázek č. 108: Rozhraničovací plán železniční stanice Nové Kladno (SŽG).....	80
Obrázek č. 109: Opěrná zeď (Anonym)	81
Obrázek č. 110: Opěrná zeď (Tech, 2020).....	81
Obrázek č. 111: Rozhraničovací plán železniční zastávky Kladno město (SŽG).....	81
Obrázek č. 112: Opěrná zeď (Anonym)	82
Obrázek č. 113: Opěrná zeď (Tech, 2020).....	82
Obrázek č. 114: Přejezd v roce 1972 (Anonym)	82
Obrázek č. 115: Bývalý přejezd (Tech, 2020)	82
Obrázek č. 116: Přejezd v roce 1972 (Anonym)	83
Obrázek č. 117: Bývalý přejezd (Tech, 2020)	83
Obrázek č. 118: Vlečka Průhon (Anonym).....	83
Obrázek č. 119: Vlečka Průhon rok 1982 (Anonym)	83
Obrázek č. 120: Zrušená vlečka Průhon Staré Kladno k silničnímu přejezdu (Geoportál)	84
Obrázek č. 121: Václavka (Zethammer, 2017).....	84
Obrázek č. 122: Prostor Václavka (Tech2019)	84
Obrázek č. 123: Zrušená vlečka Průhon od silničního přejezdu do sídliště Lesík (Geoportál, ČUZK).....	85
Obrázek č. 124: Důl Průhon (Pospíšil, 2016).....	85
Obrázek č. 125: Prostor kolejiště dolu (Tech 2020)	85

Obrázek č. 126: Trasa páteřní trati KND (Geoportál).....	88
Obrázek č. 127: Rozhraničovací plán železniční stanice Vejhybka páteřní tratí KND a odbočky na důl Amalie (SŽG).....	89
Obrázek č. 128: Mapa z 19 století se zákresem tratě k dolu Amalie (ČUZK).....	89
Obrázek č. 129: Kolejiště Rozdělov (Anonym).....	90
Obrázek č. 130: Kolejiště Rozdělov (Tech, 2020).....	90
Obrázek č. 131: Napojení z Vejhybky (Anonym).....	91
Obrázek č. 132: Území dolu Amálie (Tech, 2020).....	91
Obrázek č. 133: Koordinační situace nového kolejového řešení SONP z roku 1982 (Anonym).....	92
Obrázek č. 134: Klikací se vlečka – pohled z balónu z roku 1906 (Zeithammer, 2017)	93
Obrázek č. 135: Kolejiště troják (Anonym, 2001).....	94
Obrázek č. 136: Troják současnost (Anonym).....	94
Obrázek č. 137: Kolej k trojáku (Štorek, 1970).....	94
Obrázek č. 138: Směr k trojáku (Tech, 2020).....	94
Obrázek č. 139: Místo odbočení (Tech,2020).....	94
Obrázek č. 140: Odbočení trati (Geoportál).....	94
Obrázek č. 141: U pivovaru (Anonym).....	95
Obrázek č. 142: U pivovaru (Techmanová, 2020).....	95
Obrázek č. 143: Přejezd u ZOO (Anonym).....	95
Obrázek č. 144: Přejezd u ZOO dnes (Techmanová, 2020).....	95
Obrázek č. 145: Přejechod u pekáren (Hanke).....	96
Obrázek č. 146: Přejechod u pekáren dnes (Techmanová,2020).....	96
Obrázek č. 147: Směr k divadlu (Anonym).....	96
Obrázek č. 148: Směr k divadlu dnes (Techmanová, 2020).....	96
Obrázek č. 149: Přejezd ul Hory (Veverková, 2008).....	97
Obrázek č. 150: Přejezd ul. Hory (Techmanová, 2020).....	97
Obrázek č. 151: Přejezd G. Klapálka (Anonym).....	97
Obrázek č. 152: Přejezd G. Klapálka (Techmanová, 2020).....	97

Obrázek č. 153: Vjezd do stanice Kladno-Prádlo (Zeithammer, 2017)	98
Obrázek č. 154: Situace KND Šrotiště topografická mapa 1952 (ČUZK)	99
Obrázek č. 155: Šrotiště mapa 1950 (Geoportál).....	99
Obrázek č. 156: Šrotiště mapa 2018 (Geoportál).....	99
Obrázek č. 157: Šrotiště (Techmanová, 2020).....	99
Obrázek č. 158: směr dráhy KND (Techmanová, 2020).....	99
Obrázek č. 159: U jatek (Anonym)	100
Obrázek č. 160: U jatek (Techmanová, 2020).....	100
Obrázek č. 161: Přejezd zim. stadion (Anonym)	100
Obrázek č. 162: Přejezd zim. stadion (Tech, 2020)	100
Obrázek č. 163: Zimní stadion (Anonym).....	101
Obrázek č. 164: Zimní stadion (Tech, 2020).....	101
Obrázek č. 165: U nemocnice (Anonym)	101
Obrázek č. 166: U nemocnice (Techmanová, 2020).....	101
Obrázek č. 167: U nemocnice (Anonym)	101
Obrázek č. 168: U nemocnice (Tech, 2020).....	101
Obrázek č. 169: Ul. U vodojemu (Anonym).....	102
Obrázek č. 170: Ul. U vodojemu (Tech, 2020)	102
Obrázek č. 171: Přejezd Vítězná (Anonym).....	102
Obrázek č. 172: Vítězná dnes (Tech, 2020).....	102
Obrázek č. 173: KND Rozdělov (Anonym).....	103
Obrázek č. 174: Rozdělov dnes (Tech, 2020).....	103
Obrázek č. 175: KND Rozdělov (Anonym).....	103
Obrázek č. 176: KND Rozdělov dnes (Tech, 2020)	103
Obrázek č. 177: Na Cimrmanském (Anonym).....	103
Obrázek č. 178: Na Cimrmanském (Tech, 2020).....	103
Obrázek č. 179: Rozhraničovací plán nákladiště Tuháň (SŽG).....	106
Obrázek č. 180: Rozhraničovací plán nákladiště Tuháň- důl Barré (SŽG)	107

Obrázek č. 181: Nákladiště Tuháň (Drvola a kol.).....	107
Obrázek č. 182: Nákladiště Tuhaň (Tech, 2019).....	107
Obrázek č. 183: Kolej nákladiště Tuháň (SŽG).....	108
Obrázek č. 184: Nákladiště Tuháň (Techmanová, 2019.)	108
Obrázek č. 185: Nákladiště Tuhaň (Lapáček, 2019)	108
Obrázek č. 186: Spojka ortofoto 1950 (Geoportál).....	110
Obrázek č. 187: Spojka směr na Kralupy (Techmanová, 2020)	111
Obrázek č. 188: Spojka směr na Kralupy (Techmanová, 2020)	111
Obrázek č. 189: Spojka směr na Chomutov (Techmanová, 2020).....	111
Obrázek č. 190: Spojka směr na Chomutov (Techmanová,, 2020).....	111

11 Seznam tabulek

Tabulka č. 1: První železnice ve vybraných evropských zemích (Schreier 2009).....	15
Tabulka č. 2: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno (Český statistický úřad).....	43
Tabulka č. 3: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno bez místních částí (ČSÚ, 2007).....	43

12 Seznam diagramů

Diagram č. 1: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno43

Diagram č. 2: Vývoj počtu obyvatel a domů města Kladno bez místních částí44

13 Situace

Situace č. 1: Koněspřežná dráha Praha Bruska – Lány	69
Situace č. 2: Buštěhradská dráha Kladno – Kralupy nad Vltavou.....	86
Situace č. 3: Kladensko-nučická dráha	104
Situace č. 4: Zvoleněves - Kladno Dubí	109
Situace č. 5: Spojka trati Praha – Chomutov a Kladno – Kralupy nad Vltavou	112
Situace č. 6: Koordinační situace.....	113

14 Soupis použitých zkratk

BEB Buštěhradská dráha

KND Kladensko-nučická dráha

SŽG – Správa železniční geodézie

SŽDC s. o. – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace