

Obsah:

Hornické muzeum OKD - Skanzen Mayrau	2
a Klub přátel hornických tradic - Kladno o.s., ing. Miroslav Fojtík	
K zamyšlení, Josef Suldovský	3
Vojtěch Lanna, zakladatel železáren, Tomáš Voldráb	6
Příběh z archivu, Jaroslav Grubner	9
Hornické kalendárium pro rok 2007, Karel Melichar	11
10 let od ukončení těžby na Dole Ronna, ing. Vlastimil Neliba	15
Courrieres před 101 lety, ing. Vlastimil Neliba	22
Technické zajímavosti skanzenu Mayrau - unikátní těžní stroj	
Ringhoffer, ing. Vlastimil Neliba	28
Stanislav Vopasek, ing. Vladimír Čuřík	31
Umouněné vzpomínky: Ladislav Szegény	33
Představujeme kolektivní členy KPHT - Kladno o.s., Subterra a.s.,	35
Štěpán Sedláček	
Výstava hornických památek Kladenska, Pavla Žvachtová	37
VI. Bienále Industriální stopy, Dagmar Šubrtová	39
Akce s hornickou tradicí v roce 2007	44
Příspěvkový řád schválen, Jan Uváček	46
reklama Nevecom	47
reklama Geoindustrie	48

za obsah článků zodpovídají autoři

Vydává: Klub přátel Hornických tradic - Kladno o.s.

Redakční rada: J. Grubner, K. Melichar, V. Neliba, D. Šubrtová, T. Voldráb

Redakce: Hornický skanzen Mayrau 56, Vinařice 273 07, tel: 312 273 067

Tisk: A centrum Kladno s. r. o.

Za finanční podpory našich kolektivních členů: Energie - stavební a báňská a.s., KARBONIA Kladno, a.s., Subterra a.s., Velkolom Čertovy schody, akciová společnost, Čermák a Hrachovec a.s., ZAVOS s.r.o., RAKO-LUPKY, spol. s r.o., Skanska BS a.s., organizační složka, Stavební geologie - IGHG, spol. s r.o., Sládečkovovo vlastivědné muzeum v Kladně, TRIMAX, a.s., Metrostav a.s.

Foto na předchozí straně: Důl Ronna, zbořen v roce 2001, ing. Vlastimil Neliba

Hornické muzeum OKD - Skanzen Mayrau a Klub přátel hornických tradic - Kladno o.s.

Obě uvedené organizace mají společného jmenovatele a tím je *hornictví*. Hornictví v podobě zachovaného areálu Dolu Mayrau a na druhé straně nezisková organizace, která je důležitým a cenným partnerem při záchraně tradic hornictví na Kladensku.

Je pro mne potěšující, že osamostatnění pobočky Klubu přátel Hornického muzea OKD neznamena změnu orientace, ale pokračování v práci zahájené v roce 2001.

Hornické muzeum bylo od počátku spjato s činností v neziskovém sektoru a vždy tuto spolupráci bude podporovat. Krátké ohlédnutí do historie nám totiž potvrdí, že se jedná o účelné a hodnotné spojení, které v konečném důsledku přináší užitek všem zúčastněným a potažmo i svému okolí. Tento fakt je dnes o to důležitější, že žijeme v období grantů a dotací, přičemž mnohé jsou podmíněny např. partnerstvím firmy a neziskové organizace a lze pak účelně pomáhat při záchraně neživých památek a stále živých tradic.

Myslím si, že společných témat najdeme v naší společné aktivitě mnoho a bude záležet pouze na nás, do jaké míry je rozvineme.

Dovolím si využít poskytnutého místa v Hornickém zpravodaji také k tomu, abych zde poděkoval všem kladenským hornickým kamarádům za práci spojenou se záchranou hornických tradic a protože vím, že to není nic snadného, přeji do další činnosti hodně zdraví a sil.

Zdař Bůh!

ing. Miroslav Fojtík

Zamyšlení

Každý z nás se někde narodí, někde žije. Ne každý z nás, ale cítí potřebu ohlédnout se a zamyslet nad tím, jaká je minulost místa, v němž žijeme, jaké události a jací lidé se v minulosti procházeli po ulicích, po nichž denně chodíme do práce, na nákupy a procházky. Jistě je zde praktická otázka tak poplatná dnešní konzumní době, co získáme ohlédnutím se do minulosti míst, v nichž žijeme? Z hlediska praktického zřejmě nic, ale i v dnešním životě neuškodí trocha nostalgie minulosti, trocha hrdosti na své předchůdce a konec konců se snad náš život obohatí i trochou poezie minulosti.

Královské horní město Kladno

Kladno se nalézá na pražské plošině ve výšce 381 m n. m. První zmínky o místě zvaném Kladno pocházejí z „nespolehlivé“ Hájkovy kroniky již k roku 1249, ale skutečně ověřený údaj je datován až v roce 1318, kdy se připomíná řada jmen osob zde žijících. Ves Kladno měla osud typicky zemědělského uskupení vlastněného feudály Kladenských z Kladna, kteří zřejmě měli v Kladně svoji tvrz. Po vymření rodu Kladenských z Kladna získávají Kladno roku 1534 Žďárští ze Žďáru. O jejich zájmu a péči o Kladno svědčí skutečnost, že díky jejich žádosti a kontaktům u dvora císaře Ferdinanda I. dostává v roce 1561 Kladno statut neopevněného městečka. Privilegia, udělená městečku, vedou zřejmě k tomu, že v roce 1566 je dřívější tvrz Jiřím Žďárským ze Žďáru přebudována na renesanční zámček, který se stává sídelním místem rodu. Život v městečku Kladně plynul poklidně v duchu malého zemědělského centra a jeho význam byl omezen jen na vlastní panství. Katastrofou pro městečko a zejména jeho okolí se stala třicetiletá válka, kdy městečko zpusťlo. V roce 1654 je uváděno jen 32 obydlených domů. Jediným přínosem pro městečko Kladno v období třicetileté války byla výstavba lazaretu, který stál poblíž malé kaple sv. Floriána.

V roce 1705 kupuje kladenské panství břevnovsko-broumovské opatství benediktnů. Městečko Kladno má v té době 358 duší (r. 1718) a 38 domů (r. 1757). Přesto, že za opata Benno Löbla zaznamenalo městečko Kladno nevídaný umělecký rozvoj spojený s tvorbou K. I. Dientzenhofera (přestavba zámku, kaple sv. Floriána, Mariánské sousoší), k většímu rozvoji městečka však nedošlo ani v této době. Městečko je dál bezvýznamným místem žijícím svůj zemědělský život.

Zásadní změny v životě městečka Kladna byly odstartovány nenápadně ve druhé polovině 18. století, kdy buštěhradské panství začalo v sousedství městečka těžit černé uhlí na výchozech černouhelné sloje ve vrapickém údolí.

Nastupující průmyslová revoluce a doslova hlad po energetických zdrojích, zejména uhlí, vedl k rozsáhlému průzkumu nejen v okolí městečka

Kladna, ale i v samém městečku. Tyto snahy vyvrcholily 1. listopadu 1846, kdy Jan Váňa nalezl pokračování kamenouhelné sloje hlubinným způsobem. O zvýšeném zájmu o život na Kladně svědčí i narůstající počet domů, kdy se v roce 1843 v městečku nachází již 165 domů. Rozvoj hornictví a jím vyvolaný rozvoj hutí, přinesl Kladnu v roce 1870 povýšení na město, které má v této době již 782 domů a 10199 obyvatel. Logickým vyústěním prudkého průmyslového rozvoje Kladna, zejména hornictví, je v roce 1898 povýšení na královské horní město, které čítá 1499 domů a 17215 obyvatel.

Je konec 19. století a královské horní město zahajuje století 20. v euforii překotného rozvoje. Je postavena novorenesanční radnice (1897 - 1899), gymnázium (1900-1905), nemocnice (1902-1903), okresní dům (1909-1910), novorománská trojlodní bazilika - kostel Nanebevzetí Panny Marie (1898-1900).

Do období samostatné republiky vstupuje Kladno vyčerpané 1. světovou válkou, ale se všemi předpoklady pro další rozvoj svého hornictví a hutnictví a tedy i města. O této skutečnosti svědčí i fakt, že v roce 1921 má Kladno oproti počátku 20. století již o 329 domů více, tedy 1828 domů. Zajímavý je ale údaj, že počet obyvatel za stejné období vzrostl pouze o 538.

Významný vzestup zaznamenalo v období po 1. světové válce město především stavbou účelových zařízení (poliklinika r. 1923, revírní bratrská pokladna r. 1923, Hornický lidový dům r. 1925, pošta r. 1930). Výrazným protikladem byl relativně dynamický rozvoj hutnictví oproti hornictví, jehož technické parametry byly nastaveny koncem 19. století a k výrazné modernizaci dolů nedocházelo. Kladno má v roce 1930 celkem 2391 domů a 20751 obyvatel. Zajímavou je i skladba obyvatel, v Kladně žije 19705 Čechů, 789 Němců, 5 Židů, 39 Rusů a 213 jiných cizinců.

Období 2. světové války bylo pro město Kladno mimořádně obtížné. Průmyslový potenciál města byl válečnou mašinérií okupantů zneužíván na maximální možnou míru a z této skutečnosti vyplynuly i výrazné represe vůči obyvatelstvu.

V roce 1942 bylo zahájeno budování tzv. velkého Kladna, které bylo dokončeno v roce 1948. Po tomto roce z bezprostředně sousedících aglomerací nebyly ke Kladnu připojeny pouze Hnidousy a Motyčín.

Padesátá léta jsou v dějinách Kladna zapsána obrovským tlakem na rozvoj těžby uhlí a výrobu železa a oceli. Této skutečnosti odpovídá i rozvoj města. Výrazně se rozšířil areál železáren, v roce 1954 došlo k výstavbě sídliště Rozdělov, jehož základ tvořilo 6 výškových domů, které vytvořily osu spojnice Kladna a Rozdělova. Od 60. let se těžiště sídlištní panelové výstavby přenáší do Kročehlav a posléze je panelovými domy zaplněna i proluka mezi Kročehlavy a Novým Kladnem - Sítňá.

V 70. a zejména 80. letech došlo k téměř úplné plošné demolici dělnických kolonií starého i Nového Kladna. Výstavba města byla především odrazem intenzivního rozvoje železáren, když v roce 1975 bylo zahájeno budování moderního komplexu ocelárny Poldi - Dříň. Kladenské doly

v 80. a 90. letech přecházely pozvolna do režimu útlumu, který vycházel ze skutečnosti pozvolného vyčerpání zásob uhelného ložiska. V roce 1991 žije v Kladně již 71753 obyvatel v 7180 domech.

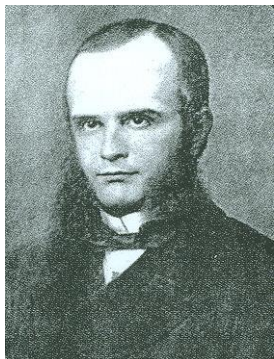
Konec 20. století je pro Kladno spojen s ukončením činnosti nejen dolů, ale také hutí a oceláren. Dnes je Kladno městem pozvolna si budujícím svoji novou tvář, městem vytvářejícím si novou identitu. Je to vzácná a neopakovatelná příležitost, zakomponovat si do své současnosti a budoucnosti i vzpomínku na svoji minulost, na práci předchůdců, kteří položili základy Kladna, jako města.

Josef Suldovský



Prokopské slavnosti, náměstí Starosty Pavla, Kladno, r.?, archiv Sládečkova vlastivědného muzea v Kladně

Vojtěch Lanna, zakladatel železáren



Současnou podobu Kladna a jejího nejbližšího okolí neovlivnily tolik doly, jako zdejší železářny. Jen tak pro nic se Kladnu neříkalo, že je městem uhlí a oceli. Podniky, které vyráběly v Kladně ocel byly hned dva: Vojtěšská huť, provozovaná Pražskou železářskou společností a Poldina huť založená v roce 1889 Karlem Wittgensteinem. Starší Vojtěšská huť je spojená zejména s osobností Adalberta Lanny. Jak se českobudějovický podnikatel a pozdější zakladatel kladenských železáren dostal do Kladna?

Bratři Šimon a Jakub Lahner (lanner) přišli do Českých Budějovic v roce 1744 z Ebensee v Horních Rakousích. Přivedl je sem obchod se solí, která se v jejich rodném kraji těžila a dopravovala přes Šumavu po Vltavě dál na sever. Šimon byl jako první v rodě jmenován loďmistrem při císařské plavbě soli. Po jeho smrti v roce 1755 zaujal jeho místo třetí bratr Andreáš. Andreášův syn Tomáš převzal titul c.k. loďmistra po otci v roce 1771. O tři roky později se nájemcem plavby soli z Českých Budějovic do Týna stalo schwarzenberské panství a Tomáš pro ně dál pracoval. Jeho zásluhou dostalo příjmení „počeštěnou“ podobu Lanna. Po otcově smrti složil přísahu na titul c.k. loďmistra vltavské plavby v roce 1797 Tadeáš Lanna a stejně učinil i jeho syn Adalbert (Vojtěch), zakladatel rodinné firmy v roce 1828. Vojtěch Lanna se narodil 25. dubna 1805. Matka Terezie Masáková pocházela z Týna nad Vltavou, otec Tadeáš vedl v Budějovicích loďařskou dílnu. Vojtěch studoval na Stavovském technickém učilišti v Praze u profesora Gerstnera, jenže po sporu s profesorem byl vyloučen a studia nedokončil. V otcově loďařské dílně se naučil řemeslu a plavil se na vorech do německého Hamburku, kde hledal možnosti odbytu dřeva a tuhy. Dne 6. října 1829 byl oficiálně uvolněn obchod se solí a zrušen nájem na jeho provozování. Od té chvíle mohl Lanna samostatně podnikat a rok 1829 je pokládán za vznik jeho firmy. Ve svých čtyřiaadvaceti letech převzal po otci dílnu a obchod. Díky své šikovnosti ovládl dopravu soli z Rakouska a dříví z Šumavy do Prahy. Později převzal do správy i vodohospodářské zařízení na Vltavě a na Labi a od roku 1832 byl Lanna jediným správcem celé vodní cesty od Budějovic po saské hranice.

Pak se zapojil do začínající těžby na Kladensku. Lanna však nebyl žádný začátečník. Hledal uhlí již na Českobudějovicku, k čemuž mu pomáhal jeho přítel ze studií, geolog F. X. Zippe. V Kladně stále probíhala uhelná hysterie a lákala spousty hledačů. Jedním z mnoha byl i podnikatel Václav Novotný, který zaměstnával Jana Váňu. Jak je známo Váňa narazil

v jámě Kateřina-Josefa v roce 1846 na Hlavní kladenskou sloj. Důl měl ovšem poněkud omezený rozsah způsobený geologickou poruchou a hranicí ostatních dolových měr. Stavba dalšího dolu se zdála být nevyhnutelnou. I když byl Novotný poměrně zámožný muž, dlouhotrvající finančně náročné podnikání bylo na něj přece jen moc. Podle zápisu P. Mottla se Váňa obával, že by Novotný celé hory prodal, navíc poté, co zemřel jeho společník Antonín Vítek, se Novotného finanční situace nelepšila. Nového společníka mu měl najít právě Váňa v osobě zámožného měšťana Adalberta Lanny. Je možné, že se samotný Váňa zapojil do vyjednávání s Lannou. Novotný nabídl Lannovi společenství a dne 30. září 1847 do nově založeného Pražského uhelného spolku u Kladna vstoupil. Ještě téhož roku se pustili do hloubení Dolu Václav a Lanna financoval většinu staveb včetně budovy správy dolu i celého spolku, pozdějšího sídla Pražské železářské společnosti. Bylo třeba dalších investic na stavby nových dolů. Vojtěch Lanna proto přizval v roce 1848 bratry Kleiny, známé stavitele železnic a přejmenovali Spolek na Kladenské kamenouhelné těžařstvo.

Lanna stavěl s Kleinovými od roku 1846 Negrelliho viadukt v Praze a společně budovali další čtyři železniční tratě na území dnešní ČR. Kladenské kamenouhelné těžařstvo stálo i u zrodu jedné z nejslavnějších železničních společností – Buštěhradské dráhy. Stala se nutností pro stálý a rychlý odbyt vytěženého kladenského uhlí.

V jisté partii Dolu František se přišlo na uhlí, které bylo možno koksovat. V blízkosti Kladna u Nučic se nacházela velká ložiska železných rud, navíc tehdy byla velká poptávka po kolejnicích. Stavba nové hutě byla pro podnikavého Lannu lákavá. Zpočátku se pro budování železáren v Kladně utvořilo samostatné Kladenské železářské těžařstvo složené z Lanny a bratří Kleinů. Novotný se účasti na stavbě železáren vzdal už v roce 1851, rok na to ve svých 76 letech zemřel. Železářské těžařstvo zakoupilo ložiska železných rud a vápence. Započalo se stavbou Kladno-Nučické dráhy a dvou šestnácti metrových koksových vysokých pecí. Za ředitele hutí byl povolán František Belani, šichtmistr štáhlavských železáren a stavbu vysokých pecí prováděl ing. Gobiet z Belgie, který si přibral několik dělníků ze svého domova. Provoz první vysoké pece na koks v Čechách byl zahájen 4. 5. 1854 a druhé 6. 3. 1856. Potřebná dmychadla dodala firma bří. Kleinové ze Sobotína, čtyři kotle typu Cornal zase továrna Ruston a spol. v Praze. Huť byla nazvána Vojtěšskou – po Lannovi, i když tento název není zcela přesný. Od svého počátku nesla huť jméno Adalbert hütte, tedy právě jméno Lanny. Kladenská huť se měla nazývat spíš Albertova nebo Albrechtova. Za českou variantu jména se však pokládá i Vojtěch a ten se patrně líbil víc. Těžařstvo a huť se od počátku vyrovnávaly s malým množstvím kladenského koksovatelného uhlí a velkým množstvím fosforu v nučických rudách. Byla potřeba dalších investic a to mohlo vyřešit jen spojení Kladenského kamenouhelného a železářského těžařstva s přistoupením Hermana Lindheima a Florentina Roberta. Vznikla nová

společnost Prager-eisen-industrie-gesellschaft (Pražská železářská průmyslová společnost) s ústředním ředitelstvím v Praze. Odbýt surového železa byl zajištěn a v roce 1860 se započalo se stavbou dalších 4 vysokých pecí. Stroje a kotle k pecím byly dopraveny z Anglie od firmy James Watt v Leedsu. Rok 1862 byl pro Lanna přelomový. Bylo nutné zakcionovat PŽS, aby se zabránilo neúměrnému zadlužení, které by vedlo k bankrotu. Situace využila Rakouská úvěrní banka, aby dosáhla rozhodujícího vlivu. V té době huť zaměstnávala pět tisíc lidí a podílela se na trhu 45% produkce surového železa. Generální ředitelství bylo přemístěno do Vídně a Lanna zůstal jen členem správní rady, kde ho zastupoval jeho stejnojmenný syn. Sám se zaměřil převážně na stavby železnic. V roce 1866 ve věku 61 let umírá. Jeho syn Adalbert Lanna v úspěšném podnikání pokračoval, dokonce z počátku i v širokém působení svého otce. Od roku 1877 však opustil železniční stavby a věnoval se výhradně udržovacím a regulačním pracím na řekách.

Vojtěch mladší byl znám spíš jako mecenáš a sběratel. Podporoval významného malíře Josefa Mánesa, stal se předsedou výboru Uměleckořemeslného muzea a zasloužil se o jeho rozvoj. Muzejní sbírky obohatil kolekcí děl ze svého majetku – především českého skla. Je vysoce pravděpodobné, že i on přivedl arch. Josefa Ullmanna ke stavbě čtyř nových vysokých pecí na Kladně. Lannové byli ve své době opravdu bohatí. Vlastnili vilu v Bubenči, kterou navrhoval Josef Zítka, dům v Hybernské ulici v Praze a od architekta vídeňské opery Gustava Guggitze si nechali postavit letní vilu u Traunského jezera v Rakousku. Po smrti Vojtěcha mladšího podnikatelská tradice rodiny Lannů končí. V Českých Budějovicích můžete potkat bronzovou sochu Vojtěcha Lanny a hlavní třída nese dokonce jeho jméno. V Kladně máme alespoň ulici, která se nachází v části Ostrovec.

Tomáš Voldráb

Literatura: Žákovec T.: Lanna, 1936

Horlivý V.: Dějiny kladenských železáren, časopis Samostatnost, 1912

Pamětní kniha císařských Buštěhradských dolů, překlad ing. Vladimír Nešpor

Mottl J.: Kladno město a statek v Pražském kraji, Kladno, K.Mašín, 1931

Bauer Z.: Stavební stroje firmy Lanna, Corona, Praha 2005



Vojtěšská huť v roce svého největšího rozkvětu, foto archiv autora

Příběh z archivu

(„Führerbefehl!

Liditz wird dem Erdboden gleichgemacht und die Bevölkerung erschossen!“)

(„Vůdcův rozkaz!

Lidice budou srovnány se zemí a obyvatelstvo postříleno!“)

Časně ráno dne 10. června 1942 byla rodina Antonína Průchy z Lidic probuzena německou policií. Jeden z policistů, který mluvil česky, jim oznámil, aby si vzali veškeré doklady, peněžní hotovost, vkladní knížky, šperky a ostatní cennosti. Ženy a děti se shromažďovaly v místní škole, kde musely veškeré cennosti odevzdat a odtud byly odvezeny do kladenského gymnasia.

Současně je prováděna i evakuace mužů, kteří jsou od šestnácti let výše odváděni do Horákova statku. Kontrola mužů se provádí důkladně, nikdo nesmí chybět. Celkem 173 mužů bylo shromážděno na dvoře Horákova statku, aniž by tušili co je čeká a proč?

Z prázdných domů je na náves vynášén nábytek, šicí stroje, kola, dětské kočárky, motocykly a různé jiné věci. Na celý průběh akce dohlíží šéf kladenského gestapa Weismann. O nestydatosti a bezcitnosti tohoto muže hovoří i to, že přikázal řidiči, který některé z těchto věcí nakládal na nákladní automobil, aby naložil i jeden dětský kočárek, že si ho sám vyzvedne. A také vyzvedl! Žena Weismanna se pak ani trochu nestyděla, když se pouze několik dní po lidické tragédii, projížděla po Kladně s kočárkem, který byl za tak hrozných okolností ukraden v nešťastné obci.

Sprostá krádež a žhářství bylo úvodem k hromadné vraždě, která v zápětí následovala. Ke zdi stodoly Horákova statku jsou z domů vynášeny slavníky aby se kulky neodrážely. V počtu 30 mužů nastoupila i popravčí četa. Muži jsou přiváděni po deseti a na každého tak míří tři členové popravčí čety.

V 7 hodin ráno zazněly první v ý s t ě l y

Po návratu kladenského gestapa byl v gymnasiu okamžitě proveden soupis žen. Celkem 184 těchto žen bylo určeno pro transport do koncentračního tábora v Ravensbrücku. Všechny děti jsou po vyplnění dotazníků s osobními daty soustředěny do jedné třídy v prvním poschodí.

T o b y l o n a p o s l e d y , c o v i d ě l y s v ě m a t k y !!!

Ženy odvezlo sedmnáct nákladních automobilů. Děti pak 12. června odvezly dva autobusy. V prvním sedělo 46 dětí a v druhém 48 dětí. Těchto 94 dětí je nejprve odvezeno do Prahy, dále do Lodže v Polsku a odtud do Chelma. Po vybrání dětí schopných poněmčení“ bylo 2. července 1942 odevzdáno 82 dětí gestapu, které je vydalo tak zvanému „Sonderbehandlungu“ - „Podle svědeckých výpovědí tyto děti odvezly dva nákladní automobily. Jsou známa i čísla těchto vozů, jsou známa i jména

osob, které o osudu dětí rozhodly. Cíl cesty se však nikdy nepodařilo zjistit. Existuje však velmi oprávněné a důvodné podezření, že jediným cílem této cesty bylo hromadné povraždění těchto dětí v zaplňovaných autech. Sonderbehandlung v nacistické teorii znamenal obvykle smrt, pouze způsob vraždy býval různý“. - /St.archiv Praha/ - Toto hrozné podezření se později bohužel potvrdilo. Bylo zjištěno, že „speciálně upravená“ auta s dětmi jezdila 20 minut pouze po paloučku v Chelmu! Mezi těmito dětmi byla i tehdy patnáctiletá Věra Marie Průchová, dcera Antonína Průchy a Julie Průchové.

Zde bych mohl ukončit smutný příběh rodiny Průchovy z Lidic. Šťastnou náhodou se však podařilo zachránit synovi Antonína a Marie Průchových Aloise Průchovi. Tento muž se v listopadu 1941 oženil a šest týdnů před lidickou tragedií se s manželkou odstěhovali z Lidic do obce Běloky, kde se museli podle tehdejších předpisů do tří dnů přihlásit k trvalému pobytu. Pouze touto šťastnou náhodou unikl Alois Průcha jisté smrti v Horákově statku.

Manželkou Aloise Průchy byla v té době paní Božena Průchová. Žena, která dnes bydlí v Brandýsku a která jen šťastnou náhodou unikla koncentračnímu táboru v Ravensbrücku, mi vyprávěla o strastiplné cestě životem za okupace, kdy častou změnou pobytu se jim dařilo utajit svoji lidickou spojitost. Z Bělok se odstěhovali do Hostovic a odtud se dostali až do vesnice Jince – Velce u Příbrami, kde zůstali až do konce války. Později se přestěhovali do Vrapic a oba začali v roce 1954 pracovat na dole Zápotocký v Dubí. Vychovali čtyři děti. Dva chlapce a dvě dívky.

Nejmladší z dívek Věra, nese jméno po Věře Marii Průchové, která zemřela rukou fašistických šílenců ve věku nedožitých 16 let. Dne 10. června 2007 uplyne od těchto událostí 65 let. Paní Božena Skolilová (Průchová), které každý na dole Zápotocký v Dubí jinak neřekl než „Boženka z kantýny“ oslavila 24. února 2007 své 82 narozeniny.

Jaroslav Grubner



Pomník dětských obětí války v Lidicích, autorka: Marie Ulrychová, foto archiv autora

Hornické kalendárium pro rok 2007

Rok 1817 (190 let) byla vyhloubena jáma Starý Jan v Dubí. Byla situována poblíž výchozu uhelné sloje, hluboká jen 9 sáhů.

27. 4. 1827 (180 let) se narodil Páter Josef Mottl. Na Kladně působil nejprve jako kaplan, později jako farář. Proslavil se publikacemi: „Kdo nejprve hledal uhlí na půdě Kladenské“ a „Kladno, město a statek v pražském kraji“. Zemřel 8. 8. 1884 v Kladně.

Rok 1837-38 (170 let) v těchto letech prováděla Buštěhradská vrchnost rozsáhlý geologický průzkum na uhlí v prostoru od Cvrčovic, přes Vrapice a Dubí až po Dříň.

30. 9. 1847 (160 let) zakládá Václav Novotný a Vojtěch Lanna společnost Pražské uhelné doly u Kladna.

8. 4. 1847 (160 let) se narodil Karl Wittgenstein. V roce 1886 se stal generálním ředitelem Pražské železářské společnosti a v roce 1889 založil Poldinu huť. Zemřel 20. 10. 1913.

Rok 1847 (160 let) Novotného společnost začala hloubit jámy Václav a Layer v Kladně.

28. 7. 1857 (150 let) byla založena Pražská železářská průmyslová společnost (PEIG). Později bylo slovo průmyslová vypuštěno (PŽS).

Rok 1857 (150 let) touto společností byla hloubena neúspěšná jáma Zippe v prostoru nynějšího náspu přemostění u železniční zastávky Kladno - město.

Rok 1857 (150let) hloubena Kolečská jáma v Kolči Společností státní dráhy. Byla to první jáma na Kladensku hloubená v kruhovém průřezu. V témže roce zahájily i hloubení jámy Průhon v Kladně stejného průřezu.

Rok 1857 (150let) v tomto roce byla také dohloubena jáma Layer v Kladně do hloubky 242,7 metrů.

Rok 1857-58 vybudována Kladensko-nučická dráha v délce 3 poštovní míle (tj. 22,7 km) s normálním rozchodem 1,435 m.

Rok 1867 (140let) v tomto roce byla založena jáma František Josef v Dubí. Byla to největší a nejmodernější jáma Císařských buštěhradských dolů.

20. 11. 1867 (140let) narodil se v Litomyšli Dr. Ing. Antonín Paďour, báňský ředitel Pražské železářské společnosti. Zemřel ?

Rok 1877 (130 let) bylo dokončeno hloubení jámy Mayrau ve Vinařicích. Důl těžil nepřetržitě plných 120let do roku 1997. Byla to první jáma na Kladensku, která v tomto roce překročila hloubku 500 metrů.

15. 6. 1877 (130let) narodil se Jindřich Hejna v Kladně. V roce 1918 byl náčelníkem technického oddělení československého vojska v Rusku. Po válce sloužil v armádě. Od roku 1921 se stal generálním ředitelem báňských závodů v Kladně. Zemřel 13. 4. 1932 tamtéž.

Rok 1887 (120 let) dohloubena jáma Jan I. v Libušíně do hloubky 502 m. Hloubilo ji Mirošovsko-libušinské těžařstvo.

Rok 1887 (120 let) na Dole Thinnfeld v Kladně bylo na povrchu zavedeno elektrické osvětlení.

8. 7. 1897 (110 let) bylo zahájeno hloubení jámy Theodor ve Pcherách Společností státní dráhy.

Rok 1897 (110 let) začátek hloubení jámy Tragy, jako výdušné jámy pro důl František Josef. Tehdy již Společností buštěhradské dráhy.

Rok 1907 (100 let) začátek hloubení jámy Anna v Rynholci, pozdější důl ČSA I.

Rok 1907 (100 let) přikročeno k rekonstrukci jámy Michael v Brandýsku včetně nové ocelové těžní věže, která dosud stojí. Rekonstrukce nebyla dokončena.

8. 1. 1907 (100 let) na Dole Jan v Libušíně byla založena první Báňská záchranná stanice na Kladensku.

26. 9. 1907 (100 let) došlo na Dole Felix v Otavovicích k průvalu důlních vod, při kterém zahynulo šest horníků. V roce 1908 byl důl prodán Společnosti státní dráhy a přejmenován na Jan.

11. 6. 1907 (100 let) narodil se Karel Neset, pozdější profesor důlního měřičství na Vysoké škole báňské v Ostravě. Za II. světové války pracoval jako důlní měřič na Dole Prago v Dubí, původně Důl František Josef. Zpracoval doktorskou disertační práci „Základy důlních map dolů Prago“. Zemřel v roce 1993.

Rok 1917 (90 let) ukončena těžba na jámě Ferdinand ve Cvrčovicích. Těžba byla svedena překopem k jámě František Josef v Dubí.

Rok 1937 (70 let) jáma Max v Libušíně byla prohloubena na 4. patro v hloubce 582 m. Včetně jámové tůně dosáhla hloubku 606 m, což bylo první překročení hloubky 600 m na Kladensku. V témže roce byl proražen spojovací překop mezi Doly Max a Mayrau.

Rok 1937-38 (70 let) zabudován nový těžní stroj firmy Škoda na Dole Max v Libušíně. Bylo také vybudováno moderní uhelné těžkokapalinové prádlo na tomto dole.

Rok 1937 (70 let) Karel Čapek vydal publikaci z hornického prostředí „První parta“. Před tím navštívil některé kladenské doly.

Rok 1947 (60 let) v tomto roce byla postavena visutá lanová dráha od jámy Prago 4 (Antonín 4) ve Vrapicích na hlavní závod v Dubí v délce 1 700 m.

Rok 1947 (60 let) poprvé se na kladenských dolech používala ocelová TH výztuž (systém Toussaint-Heintzmann).

24. 4. 1947 (60 let) v soudním procesu byl vynesen rozsudek trestu smrti nad „šesti lidickými gestapáky“, který byl následujícího dne vykonán.

Rok 1957 (50 let) začátek hloubení jámy č. 16 Uranových dolů Příbram, Na Hájích u Příbrami. Na tom by nebylo nic zvláštního. Byla jednou z mnohých jam. V roce 1975 však dosáhla hloubky 1838,4 m a stala se tak nejhlubší jamou v Čechách, ale i ve Střední Evropě, což platí patrně dosud.

30. 5. 1957 (50 let) narodila se PaedDr. Irena Veverková, regionální historička, mimo jiné autorka knihy „Procházky Kladnem“.

Rok 1957-58 v těchto letech dorubal Důl Nosek separátní pánvičku u Malých Přílepech na Berounsku, odkud vytěžil 105 406 t uhlí.

13. 11. 1957 (50 let) zemřel v Praze Antonín Zápotocký, předseda vlády a v letech 1953-57 prezident republiky, narozen 19. 12. 1884 v Zákolanech.

Rok 1967 (40 let) zrušeno hornické učiliště v Libušíně, jako vyvrcholení krize v hornictví té doby.

16. 1. 1967 (40 let) zemřela Marie Majerová, spisovatelka a překladatelka se vztahem ke Kladnu. Díla např. „Siréna“, „Havířská balada“. Narodila se 1. 2. 1882 jako Marie Bartošová.

2. 4. 1967 (40let) zemřel Franz Hummelberger, doktor technických věd, vrchní inženýr, od roku 1932 generální ředitel POLDI. Od roku 1935 převzal vedení PŽS. Narodil se 11. 12. 1883.

8. 1. 1997 (10 let) proraženo „Dílo století“ spojovací překop mezi Doly Tuchlovice a Schoeller v Libušíně.

30. 6. 1997 (10 let) ukončena těžba na Dole Mayrau ve Vinařicích a na Dole Ronna ve Švermově-Hnidousích.

zpracoval Karel Melichar



Důl Prácheň (Důl Zápotocký), foto archiv Sládečkova vlastivědného muzea v Kladně

10 let od ukončení těžby na Dole Mayrau a Ronna

30. června letošního roku si připomeneme okamžik, kdy na dvou nejstarších dolech v Kladenském revíru byla ukončena těžba. S vytažením posledních vozů se však život na obou dolech nezastavil. V podzemí probíhaly rabovací a zajišťovací práce a teprve v prosinci se kola na těžních věžích definitivně zastavila. Připomeňme si proto v krátkosti historii obou dolů, které po celá desetiletí zajišťovaly obživu mnoha rodinám.

Jako první je zde uveden popis Dolu Ronna, který by v letošním roce oslavil 125 let od svého založení. Popis Dolu Mayrau bude uveden v příštím čísle.



Důl Ronna

Jmenovaný důl náležel do skupiny nejbohatších dolů na Kladensku a během své těžební periody požíval zvláštní péče vedoucích kruhů dolující společnosti, aby ve zdokonalování a modernizaci strojního vybavení, stále kráčet v duchu doby.

Hloubení bylo započato v červenci 1882 a již v lednu 1886 bylo započato s uhelnou těžbou, ovšem ve skromném množství. Při zakládání tohoto dolu byly veškeré projekty na vybudování strojního zařízení

stanoveny na roční těžbu 300 000 tun. Těžba uhlí v počátečních letech, až do roku 1889 včetně, obnášela pouze 181 533 tun. Samotného roku 1889 se vytěžilo 74 133 tun.

Hloubení a současné vyzdívání kruhového šachetního profilu o průměru 4,6 m bylo provedeno do hloubky 423 m v době od července 1882 do června 1885, tedy během 3 let, což byl na tehdejší dobu rekordní výkon. Pro hloubení byl až do hloubky 30 m použit ruční jeřáb a později, až do hloubky 115 m, parní lokomobila se 2 lanovými bubny. Vytěžené horniny ze šachetního komínu se dopravovaly do té doby za pomoci železných okovů. Po dosažení uvedené hloubky se používal již definitivní parní těžní stroj a místo okovů se těžilo s 2 klecemi po jednom vozíku. Takto byla vyhloubena celá jáma až na konečnou hloubku 452 m.

K odvodňování šachetního komínu během hloubení sloužila jedna pumpa o průměru pístu 30 cm a jedna pumpa o průměru pístu 20 cm, která byla zavěšená na ocelovém laně a spouštěná podle potřeby parním jeřábem na dno hloubení. Obě pumpy byly poháněny stabilním vahadlovým parním strojem. Ve 107 m hloubky jámy byla postavena ve zvlášť k tomu vyraženém prostoru, 3 parní ležaté tlakové pumpy, další parní pumpa byla umístěna ve 220 m hloubky. Přítok důlních vod během hloubení nepřesáhl 500 litrů za minutu.

Výstroj šachetního komínu byla provedena z „U“ želez, ve vzdálenosti po 2 m. Střední část jámového profilu o rozměrech 2,2 x 3,45 m sloužila pro těžní oddělení a byla opatřena dřevěnými průvodnicemi. Západní část segmentu o ploše 3 m² byla určena pro větrání dolu a jižní část sloužila pro lezní oddělení. V rozměrné východní části profilu byly umístěny Rittingerovy šachetní pumpy. V celém šachetním komínu se nalézaly, po definitivním uspořádání 4 vyzdžené výklenky s šachetními pumpami.

Větrní oddělení bylo zapaženo železným plechem o síle 5 mm, jednotlivé tabule byly snýtovány a na šachetní výstroj přišroubovány úhelníky. Na stranách byly obě strany plechové stěny zapuštěny do zdiva a zacementovány. Tato větrní přepážka sloužila až do roku 1970. Po převedení větrání na důl Kübeck byla odstraněna.

Těžní věž byla provedena v železné konstrukci, 22 m vysoká až ke středům lanovnic. Lanovnice měly průměr 4 m a zpočátku byly určeny pro plochá lana. Váha celé těžní věže činila 37 000 kg. Výjezdné patro se nalézalo v šachetní budově ve výši 5 m od úrovně ohlubeně a bylo zhotoveno ze silného plechu vyztuženého silnými žebry.

Původní těžní klece byly provedeny jako dvouetážové, v každé etáži po dvou vozech za sebou. Váha klece činila 2960 kg, 4 vozy s uhlím 2400 kg. Závěs klece vážil původně 290 kg a byl opatřen pérováním. Závěs klece byl uprostřed hlavního nosníku na tzv. královské tyči, což bylo s ohledem na větší délku klecí nevýhodné a při různém nákladu vozů

Foto vlevo: Důl Ronna v roce 2001, ventilátor, archiv ing. Vlastimil Neliba

za sebou se klec při jízdě kymácela.¹ Délka klecí byla o 200 mm delší, než vyžadovaly dva za sebou naražené vozy.

Z uvedeného důvodu se roku 1905 provedla nová konstrukce klecí se závěsnými řetězy v rozích klece, podle vzoru na dole Max. Původní délka klecí se zkrátila o 185 mm, takže bylo nutno naplátovat dřevěná vodítka v jámě. Všechny klece se běžně vyráběly a opravovaly v mechanických dílnách na dole Thinnfeld.

Parní těžní stroj byl dodán firmou Breittfeld v Praze roku 1883. Nejmenší navíjecí průměr lana byl 3 m, největší navíjecí průměr činil 6 m. Jeden buben byl nastavitelný. Těžní stroj byl vybaven parní brzdou, manévrovací brzdou a potřebným zajišťovacím zařízením. Původní těžní stroj na plochá lana, který byl v činnosti od roku 1883, potřeboval důkladné opravy a kromě toho nestačil daným podmínkám uložených koncentračním programem. Na základě podrobných studií byl dodán roku 1911 ležatý parní stroj pro kulatá těžní lana, jehož nevýhodou však bylo dvojité posazování klecí na stavítka. Tento parní těžní stroj byl v činnosti až do roku 1972, kdy byl nahrazen elektrickým těžním strojem.

Definitivní čerpání důlních vod se provádělo parním povrchovým strojem o nominálním výkonu 600 koňský sil.

Důlní ventilátor byl dodán roku 1889 a průměr oběžného kola činil 9 m. Výkon ventilátoru byl 1000 m³/min, deprese 22 mm vodního sloupce. Pohon ventilátoru byl zajištěn ležatým parním strojem. Maximální výkon ventilátoru činil 1800 m³ vzduchu za minutu při podstatně zvýšeném výkonu parního stroje.

Po provedené elektrifikaci dolu byl ventilátor poháněn třífázovým motorem za pomoci otevřeného řemenu. Elektrický pohon ventilátoru byl instalován 18.10.1904

Na dole Ronna byly během jeho těžební činnosti postaveny troje úpravny uhlí, jejichž popis je dále uveden.

a) Původní suchá třídírna byla postavena na 10 hodinový výkon 500 tun a nacházela se na nakládací rampě západně od šachetní budovy. Zde byly umístěny prosévací síta, výklopníky, drtič prorostlého uhlí, dva korečkové výtahy, vybírací pasy atd. Pohon byl zajištěn ležatým parním strojem.

¹ V lednu roku 1906 při prohlubování šachetního komínu do hloubky 496 m (3. patro) došlo z neznámé příčiny k přetržení lana u jedné klece těsně nad závěsem. Klec se nezachytila na vodítkách, vytrhla jejich naplátování, řítila se volným pádem dolů, přičemž narazila na protijedoucí klec, která se rovněž utrhlá od lana. Obě klece se zřítily na silné ochranné povaly vybudované pod nárazištěm II. patra. V době neštěstí pracovalo v hloubení 5 horníků. Několik metrů nad pracovištěm byl vyláman v boku jámy prostor, kam nešťastnou náhodou vylezli 2 horníci krátce před utržením klecí. Tito horníci byli tlakem vzduchu odhozeni a na následky zranění zemřeli. Neprodleně bylo zahájeno vyšetřování této nehody, nebyla však prokázána vina odpovědných pracovníků.

Budova třídírny byla dřevěná. Zařízení bylo zprovozněno v březnu 1890 a bylo provozováno do roku 1902.

b) Druhá třídírna, kombinovaná s uhelným prádlem, byla postavena roku 1902 na východní straně, v bezprostřední blízkosti výjezdové plošiny ze šachetní budovy. Rozměrná budova třídírny s přilehlou budovou pro umístění pracích aparátů, byla provedena v železné konstrukci. Nad nakládací rampou se nalézaly železné bunkry pro přímé nakládání do vagónů. V suché třídírně byly umístěny výklopníky, třídící síta, hlavní korečkový pas, vynášející uhlí ze spodního zděného bunkru na třídící síta, vybírací pas, drtič uhlí a korečkové pasy do jednotlivých bunkrů nad nakládací rampou. V uhelném prádle se nalézaly 4 dvojité prací aparáty o šířce žlabu po 320 mm s příslušnými centrifugálními pumpami a s přístrojem na odkrupičkování kalné vody z odpadu. Tříděné uhlí, určené ke praní, se dopravovalo ze suché třídírny ve žlabech vodním proudem. Prané uhlí se dopravovalo do nakládacích bunkrů korečkovými pasy podobně jako u suché třídírny. Uvedená třídírna a uhelné prádlo bylo poháněno elektrickými motory a byla zprovozněna 25.8.1902.

c) Třetí výstavba úpravny uhlí byla provedena na přelomu roku 1911/1912 v souvislosti se soustředěním uhelné těžby z dolů Kübeck, Barré, Theodor a později i z Engerthu na ústřední důl Ronna. Zde byl zvolen tehdy moderní způsob úpravy: napřed prát a potom třídít, který upřednostňovala firma Baum z Vestfálska, která dodala celé zařízení prádla včetně konstrukce budovy a nakládacího zařízení v prádle. Strojní zařízení dodaly Škodovy závody v Plzni. Výstavba prádla a třídírny byla provedena v místech, kde byla roku 1890 postavena původní suchá třídírna.

Do třídírny přicházely z jámy vytěžené vozy řetězovou drahou k 2 výklopníkům, kde vysypané uhlí padalo na níže ležící třídící síta, oddělilo se střední a kusové uhlí, které se samostatně nakládalo rovnou do vagónů. Ostatní směs propadla do spodního zděného bunkru o obsahu 40 vagónů. Z tohoto bunkru se směs dopravovala korečkovými pasy na síta opatřená 2 sériemi třídících sít; vrchní síto o velikosti otvorů 25 mm, spodní síto o velikosti ok 6 mm. Zrno nad 25 mm a zrno o velikosti 6 – 25 mm se společně dopravovalo proudem vody na hlavní prádla. Propadlé zrno pod 6 mm tvořilo uhelný mour a přímo odpadalo od síta do velkého plechového bunkru a odtud bylo nakládáno přímo do vagónů. Dále bylo možné oddělit z mouru zrna pod 4 mm a ta nakládána do vagónů jako krupička III velmi čistého zrna.

Hlušina z prádla byla vynášena korečkovým pasem do betonového bunkru. Prorostlé uhlí se dopravovalo na drtící mlýnek a odtud uhlí zpět proudem vody na prádla. Odpadní voda byla svedena do otáčivého drátěného bubnu, kde se zachytily veškeré drobné částičky uhlí, stržené proudem vody. Vyprané uhlí přicházelo proudem vody na třídící síta pro stanovené druhy uhlí podle velikosti zrna. Tato velikost byla jednotně stanovena pro všechny doly v Kladenském revíru.

Obě Baumova prádla byly později za účelem zvýšení výkonu a čistoty pracího procesu vybaveny patentními sázecími rošty, které byly zamontovány v roce 1936. Rovněž v roce 1936 byl zprovozněn jehlový drtič, jehož účelem bylo snížení množství uhlénného moutu, který vznikl při drcení prorostlého uhlí na drtiči deskovém.

Uvedená třídírna a prádla byla v provozu, byť s menšími obměnami, až do roku 1979. V uvedeném roce došlo k propojení dolu Ronna s dolem Mayrau a těžba byla částečně převedena tímto spojovacím překopem a překopem mezi dolem Mayrau a Schoeller na posledně jmenovaný důl, kde byla společně s ostatní těžbou tříděna. Část podsítného byla nadále dopravována na Důl Zápotocký k vylepšení kvality těžby základní sloje.

Stále zmenšující se těžba na dolech STEG (Kübeck, Engerth, Barré a Ronna) zavinila nedostatečné využití kapacity třídírny (suchá třídírna 140 tun za hodinu, prádla 90 tun za hodinu) a vzniklá situace byla řešena tak, že byla vyřazena celá odpolední směna v třídírně a uvolněné dělnictvo bylo převedeno na jiné, produktivní práce. Před třídírnou byl v roce 1933 postaven rozměrný betonový bunkr o obsahu těžby celé odpolední směny a tato těžba byla v následující ranní směně přidávána k těžbě ranní směny. Současně tímto opatřením byly odstraněny dřívější nesnáze s deponováním těžby na šachetním nádvoří v případě poruchy. Při této příležitosti byl velmi prospěšně doplněn a zčásti i nově zřízen automatický oběh plných a prázdných vozů mezi třídírnou a nově postaveným bunkrem. Mechanický odvoz hlušin od třídírny, z prádla a přímo vyvezených přímo z jámy, byl též velmi bolestivý bod neproduktivních výloh. Původně se odvoz hlušin konal výhradně manuálně, což na dlouhé dráze k odvalu bylo velmi namáhavé a nákladné.

Hlavní nesnáz při tom však byla ta skutečnost, že v případě špatného počasí nenastoupilo potřebné mužstvo a k odvozu hlušin museli být převedeni dělníci z dolu, což způsobovalo snížení těžebního výkonu. Proto byla v roce 1924 postavena visutá lanová dráha asi 790 m dlouhá, která vynášela veškeré hlušiny od třídírny, prádla a jámy na odval. Obsluhu lanové dráhy zajišťovali 2 dělníci, při dřívějším způsobu odvozu hlušin bylo potřeba 42 dělníků.

V souvislosti s koncentračním programem byla roku 1912 postavena spojovací lanová dráha mezi doly Ronna a Theodor, určená k dopravě vytěženého uhlí na dole Theodor a jeho úpravě na dole Ronna. Výkonnost této lanovky byla 50 t/hod a v protisměru bylo dopravováno touto lanovkou potřebné palivo pro kotelnu elektrické centrály na dole Theodor.

Nedostatek trhavin v období 1. světové války dal popud zřídit roku 1916 na dole Ronna výrobu tekutého vzduchu, který se transportoval na místo určení ve dvojstěnných nádobách. Menší množství tekutého vzduchu se přenechávalo též sousedním dolům. Trhací účinky při dobývání však nebyly uspokojivé, proto ihned po skončení války byla výroba tekutého vzduchu zrušena.

Pro výrobu potřebné páry sloužilo celkem 9 parních válcových kotlů o výhřevné ploše po 79 m². Uhlí určené pro kotelnu se dováželo po železném mostě od třídírný. Odvoz popele na odval byl prováděn sklopnými vozy, které se vytahovaly na úroveň mostů parním elevátorem, který roku 1912 nahradil elektrický výtah.

Postavením nového těžního stroje na soustředěnou těžbu z dolů Kübeck, Engerth, Barré a Ronna byla na jih od stávající kotelny v roce 1912 vybudována nová kotelná s pěti parními kotli o výhřevné ploše po 150 m². Doprava uhlí se konala jako dříve po mostě od třídírný, ale před každým kotlem se nacházel plechový zásobník uhlí, ze kterého se palivo skluzem svádělo na rošty.

Náraziště prvního patra dolu Ronna bylo zaraženo v hloubce 398 m, vyzděno a vyklenuto po obou stranách šachetního komínu pro průrazovou dopravu těžních vozů do klecí. Důl Ronna byl již od roku 1889 spojen překopem s dolem Kübeck a to za účelem, aby v případě potřeby mohly být svedeny důlní vody z dolu Kübeck na I. patro dolu Ronna a odtud společně čerpány na povrch.

Prohloubení a vyzdění šachetního komínu do hloubky 496 m tj. na úroveň III. patra bylo provedeno v letech 1904 - 1907. Jednostranné náraziště však nepřišlo do používání, jelikož v důsledku soustředění veškeré těžby se stalo používání III. patra bezpředmětné. Původně mělo sloužit k odtěžení Severního pole a k podzemnímu spojení s Dolem Theodor ve Pcherách. Toto se po změně koncepce neuskutečnilo. Těžba z dolů Kübeck, Engerth a Barré byla dopravována k nárazišti II. patra v hloubce 443 m, elektrickými lokomotivami, jezdícími po nově vybudovaných překopech k jmenovaným dolům. Těžba ze severního pole dolu Ronna byla dopravována k nárazišti hlavní úklonnou lanovkou. Poháněcí stanice se nacházela v blízkosti náraziště II. patra. Velmi důmyslně byla vyřešena lanovka pro dopravu těžby z jižního pole. Původně se po této úpadní z jižního pole dopravovaly vozy elektricky poháněným vrátkem, ale výkon nestačil pro směnovou těžbu z uvedeného pole. Proto byla roku 1913 postavena nová lanovka, umístěná rovněž v blízkosti náraziště II. patra.

Na II. patře se doprava prázdných a plných vozů se vykonávala průrazově při narážení do klecí v jednom směru a to od severu k jihu. Proto bylo nutno zde zřídit mechanický oběh prázdných i plných vozů. K tomu účelu sloužily dvě řetězové dráhy s křídlem západním, pro přicházející a odcházející vozy z dolů Kübeck, Engerth a Barré a s křídlem východním, pro vozy z jižního pole dolu Ronna. Plné vozy, přicházející ze severního pole, byly naráženy v přímém směru do klecí. Obě řetězové dráhy byly opatřeny elektromotorem.

Důl Ronna se označoval místně „Na Borku“, v roce 1890 byl pojmenován podle tehdejšího ředitele statků, dolů a továren a člena správní rady bývalé společnosti STEG, která byla pod francouzským vedením. Podobně byly pojmenovány i jiné doly uvedené společností.

Těžba na dole Ronna byla ukončena po ranní směně dne 27. 6. 1997 vytěžením posledních 44 vozů uhlí. Čerpání důlních vod bylo ukončeno 10. 12. 1997; 13. 12. 1997 byly z jámy vytaženy těžní klece a elektrický těžní stroj byl odstaven.

Ze zásypem jámy Ronna bylo započato 2. 3. 1998 a zásyp byl dokončen (na úroveň 5 m pod ohlubní jámy) dne 22. 9. 1998.

ing. Vlastimil Neliba

Použitá literatura:

Alois povolný, *Hornické dolování Společnosti státní dráhy na Kladensku, 1855-1936, Kamenouhelné doly koncern Kladno, Historie a současnost č.2/1982, str. 57-70*



Důl Mayrau a Robert, foto archiv Hornický skanzen Mayrau



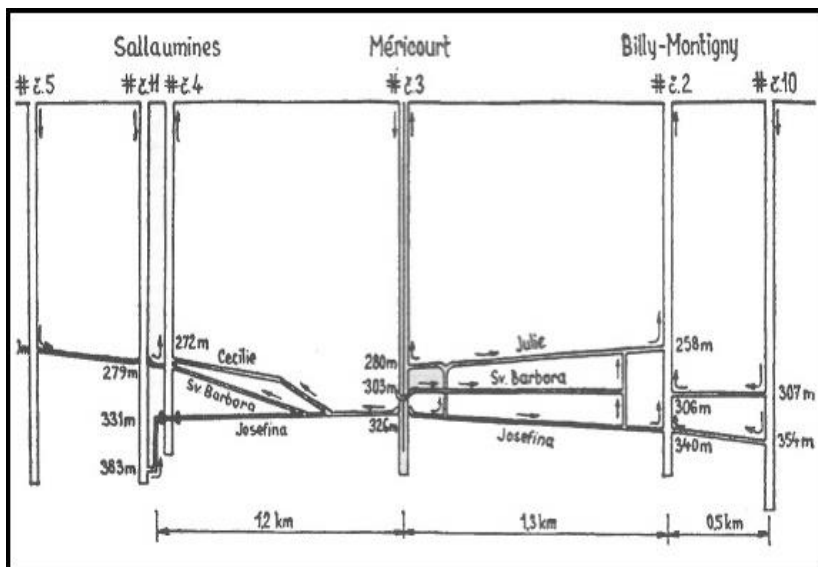
Courrieres před 101 lety

Dne 10. března letošního roku uplynulo 101 let od jedné z největších katastrof v dějinách uhelného hornictví, výbuchu na kamenouhelných dolech v departementu Arras v severní části Francie. Při výbuchu zde přišlo o život 1099 horníků a šetření dalo podnět k rozsáhlému přehodnocení nebezpečí, se kterým se hornictví musí zákonitě s rozvojem těžby setkávat. Záchranné práce jsou rovněž prvním příkladem poskytnutí mezinárodní pomoci.

Počátkem dvacátého století vlastnily jednotlivé doly v revíru Pas-de-Calais různé těžařské společnosti a tyto doly vytvářely uzavřená důlní pole. Havárií dne 10. března 1906 byly postiženy celkem tři doly, které patřily courrierské důlní společnosti. Tyto doly se nacházely v blízkosti železniční trati z Lens do Donai a jednalo se o tyto doly: Důl Billy-Montigny, Méricourt a Sallaumines. Důl v Billy-Montigny měl dvě jámy označené jako č. 2 (jáma výdušná) a č. 10 (jáma vtažná). Ve vzdálenosti 1,3 km se od něj nacházel důl Méricourt s jamou č. 3 (jáma vtažná i výdušná, neboť byla rozdělena zděnou příčkou) a ve vzdálenosti 1,2 km od jámy č. 3 se nacházely jámy č. 11 (jáma vtažná), č. 4 (jáma výdušná) a jáma č. 5 (jáma vtažná) dolu Sallaumines (viz obrázek na následující straně).

Hlavními dobývanými slojemi v tomto dolovém poli byly sloje Svatá Barbora (průměrná mocnost 1,8 m), Josefína (2,8 m) a Marie (průměrná mocnost 2,1 m). V menší míře byly dobývány i další uhelné sloje, označené jako Cecílie, Julie, Adéla a Matylda. Vzhledem ke skutečnosti, že doly byly neplynující, bylo k osvětlení použito lamp s otevřeným plamenem; bezpečnostní benzinové lampy, stejně tak i bezpečnostní trhaviny, byly používány jen zcela výjimečně. Dále nutno podotknout, že všechny dobývané sloje byly velmi náchylné ke tvorbě uhelného prachu.

Přibližně půldruhé hodiny po zahájení ranní směny dne 10. 3. 1906, mezi 6.³⁰ a 6.⁴⁵, došlo k mohutné explozi, která byla doprovázena řadou dalších výbuchů. Z jednotlivých jam se vyvalily kouře a bylo vidět i plameny. Tlakovou vlnou byla na dole Méricourt vyhozena těžní klec až k lanovnicím a zděná příčka v jámě byla zcela rozmetána, což mělo za následek zkrat ve větrání. Proto bylo okamžitě přistoupeno k zastavení provozu ventilátoru a do jámy byl puštěn proud vody, aby bylo docíleno proudění větrů do dolu. Rovněž na jámě č. 11 dolu Sallaumines byla těžní klec vyhozena k lanovnicím a vzápětí se z jámy vyvalily husté černé kouře. Tlaková vlna se projevila i na jámě č. 4 a vyžádala si první oběť katastrofy mezi dělníky na povrchu, kteří v blízkosti jámy pracovali. Na dole v Billy-Montigny nebyl z počátku projev exploze ve výdušné jámě č. 2 pozorován, ale již po chvíli hlásil dozorce z druhého patra dolu, že pocítil silnou tlakovou vlnu a objevily se kouře. Zhruba jednu hodinu po explozi byla situace na jámě č. 2 taková, že vzhledem ke značnému množství kouřů, které se z jámy valily, bylo téměř nemožné použít jámu ke vstupu do dolu.



Neprodleně po explozi přistoupilo vedení courrierské společnosti k záchraně horníků z jednotlivých dolů a vedení záchranných prací bylo svěřeno generálnímu inspektorovi severofrancouzských dolů p. Delafondovi. První pokusy proniknout do dolu za pomoci lezního oddělení a nouzového těžního zařízení byl podniknut na dole Méricourt. Celou situaci ztěžovala skutečnost, že na severofrancouzských dolech v té době nebyla organizována záchranná služba a nebyly zde k dispozici ani dýchací přístroje.

Po zastavení proudu vody do jámy se zachránci lezním oddělením dostali do hloubky 70 m, v dalším postupu jim zabránila skutečnost, že v důsledku výbuchu bylo dále lezní oddělení zničeno. Proto bylo rozhodnuto, že bude odříznuto těžní lano od klece a okovem se zachránci spustí do dolu. I tento pokus však skončil neúspěchem, zachránci se dostali do hloubky 100 m a v dalším postupu jim bránila poškozená výstroj jámy a napadané zdivo ze zničené větrní přepážky. S velkým úsilím se zachránci do večera dostali až do hloubky 160 m, ale pak byly záchranné práce zastaveny, neboť se naskytla možnost dostat se do dolu Méricourt od jámy č. 10 v Billy-Montigny.

Souběžně s těmito pokusy proniknout do dolu byly vedeny záchranné práce jamou č. 2 a č. 10 v Billy-Montigny. Navečer se jamou č. 2 dalo dostat až k jámě č. 3, odkud dozorce s jedním horníkem vyvedli 17 osob. Z jámy č. 10 byly podniknuty záchranné práce směrem k jámě č. 2, odkud se podařilo zachránit 11 horníků a současně bylo zjištěno,

že proniknout spojovacím překopem na důl Méricourt je nemožné. Při záchranných pracích zde zahynuli v důsledku otravy dva zachránci. Záchranné práce bylo zcela nemožné kvůli hustým kouřům vést z jámy č. 4 dolu Sallaumines a jáma proto byla na povrchu uzavřena poklopy. Záchranné práce byly tedy vedeny z jámy č. 11 a pětičlenná skupina zachránců se při sestupu lezním oddělením setkala s třemi horníky, kteří se vlastními silami zachránili z patra 383 m, na něm byl, dle jejich sdělení, otevřený oheň a velké množství obětí. Rovněž na patře 331 m zachránci našli pouze mrtvé. Do večera 11. března se podařilo touto jamou zachránit 25 horníků.

V tento den bylo přistoupeno ke změně ve větrání dolů – reverzací ventilátoru na jámě č. 3 v Méricourt bylo docíleno, že tato jáma se stala jamou výdušnou a jamou č. 2 v Billy-Montigny začaly čerstvé větry proudit do dolu. Větrní systém ostatních jam zůstal nezměněn. Po průzkumu jamou č. 2 byl zjištěn rozsáhlý požár na úrovni patra 340 m, který znemožnil další postup. V tento den na důl Sallaumines přijelo také 10 pařížských hasičů s dýchacími přístroji a pomoc nabídl i ředitel Meyer z dolu Shamrock v Porúří.

Skupina 25 záchranářů z dolů Shamrock a Rheinelbe s novými dýchacími přístroji dorazila odpoledne 12. března a již na večer zahájila záchranné práce postupem do jámy č. 2 v Billy-Montigny. Společně s francouzskými zachránci, které v průběhu prací zaučovali v používání dýchacích přístrojů, pronikli pak na patro 340 m, odkud první den akce vyprostili 45 obětí a v následujícím dni pak 150 obětí a na patře 306 m lokalizovali a uhasili rozsáhlý požár.

Večer 13. března odjíždí skupina 15 německých záchranářů zpět a na místě zůstává 10 záchranářů z dolu Shamrock, kteří se zúčastní záchranných prací až do konce března. Až do 30. března objevovala záchranná družstva pouze desítky obětí v různých částech jednotlivých dolů, avšak tento den se na nárazišti patra 306 m jámy č. 2 objevila skupina 13 horníků, kteří zázračně přežili výbuch a útrapy pobytu v podzemí.

Všichni zachránění horníci patřili k osazenstvu dolu Méricourt a nehodu přežili jen díky tomu, že se v době výbuchu nacházeli v oblasti, která nebyla zamořena povýbuchovými zplodinami. Záchrana této skupiny dala podnět k novému usilovnému pátrání v oblasti dolu Méricourt, avšak bezvýsledně. Poslední horník, který nehodu přežil, byl nalezen 4. dubna v oblasti jámy č. 4 dolu Sallaumines a další pátrání po přeživších hornících již bylo bezvýsledné.

V den nehody sfáralo na jednotlivých dolech celkem 1664 horníků, z tohoto počtu se jich však zachránilo pouze 565. V prvních hodinách po výbuchu se různými cestami podařilo z dolů uniknout 326 horníkům; převážná většina z nich se na povrch dostala jamou č. 10, která zůstala výbuchem nedotčena. Z výpovědí zachráněných bylo zřejmé, že k první explozi došlo v dole Méricourt.

Důl	Počet fárájících	Počet zachráněných	Počet obětí	Počet nalezených
Sallaumines	665	159	506	504
Méricourt	482	53	429	420
Billy- Montigny	517	353	164	162
Celkem	1664	565	1099	1086

Záchranné práce pokračovaly stále obtížněji a zúčastnilo se jich celkem 650 pracovníků dolů. Do 1. dubna bylo nalezeno 194 obětí, do 1. května 502 obětí, do 1. června 713, do 1. července 980 a do 24. srpna, kdy byly záchranné práce ukončeny, bylo nalezeno 1086 horníků. Těla zbývajících 13 horníků nebyla nikdy nalezena. Většina horníků zahynula přímo následkem exploze, ostatní zahynuli při pokusu o svou záchranu na následky otravy povýbuchovými zplodinami. Práce na znovuoobnovení provozu jednotlivých dolů trvaly ještě téměř celý rok. Na dole Sallaumines byl sice provoz obnoven 5. srpna 1906, ale na dole Billy-Montigny až v lednu 1907 a na dole Méricourt dokonce až koncem roku 1907.

Kromě 1099 obětí a smrti 2 záchranařů a dělníka na povrchu, došlo na courrierských dolech také ke značným hmotným ztrátám. V důlním, poli o rozloze cca 400 ha, bylo zničeno cca 110 km důlních chodeb a finanční ztráty vyčíslila společnost na 7 miliónů franků. Těžba společnosti značně poklesla a to nejen v důsledku vyřazení dolů z provozu, ale i v důsledku velkých stávek, které si po katastrofě vynutily vznik organizované báňské záchranné služby podle německého vzoru. Katastrofa se projevila i v pohledu obyvatel departementu Arras na hornictví jako na zdroj obživy, neboť řadu let po katastrofě, byl v této oblasti nábor do dolů velice obtížným.

Příčiny katastrofy

Již v prvních dnech po katastrofě byla nehoda, vzhledem k tomu, že se v courrierských dolech téměř nevyskytoval, jednoznačně hodnocena jako výbuch uhelného prachu. Za příčinu výbuchu uhelného prachu byl nejprve považován důlní požár v dole Méricourt na úrovni patra 326 m. Tento požár, který byl zjištěn ve stařinách sloje Cecílie v noci z 6. na 7. března 1906 byl lokalizován uzavřením cihlovými hrázi a práce na uzavření požářiště byly ukončeny v ranních hodinách 10. března, těsně před výbuchem. Na základě zjištění, že uzavírací hráze byly vyraženy směrem do požářiště, byl důlní požár jako možná příčina katastrofy vyloučen. Jako další

možné ohnisko výbuchu bylo považováno pracoviště podvojně chodby v severní části dolu Méricourt ve sloji Josefína. Chodba byla ražena za pomoci brázdíčky Sullivan a trhací práce bez použití bezpečnostních trhavin. Tepelné i mechanické účinky v této chodbě byly neobyčejně silné. Nalezené roztržené lutny vedly nejprve k domněnce, že příčinou výbuchu uhelného prachu byla trhací práce. Po nálezů rozbušek však byla tato domněnka vyvrácena. Možnost zapálení metanu otevřeným plamenem od důlních lamp byla pomínuta tvrzením, že se zde metan nikdy nevyskytoval. Vyšetřovatelé se nakonec přiklonili k názoru, že nejpravděpodobnější příčinou vzniku výbuchu, podle nalezených následků, byl malý výbuch uhelného prachu ve sloji Marie na úrovni patra 326 m dolu Méricourt.

Tento malý výbuch, jehož iniciace nebyla nikdy uspokojivě vysvětlena, způsobil druhotnou explozi v podvojně chodbě ve sloji Josefína. Názor, že se jednalo čistě jen o výbuch uhelného prachu, potvrzovaly nálezy koksových perliček a zjištění, že následky výbuchu se neobjevily v místech, kde bylo uhelného prachu málo, nebo kde byl vlhký či smíšen s kamenným prachem. Co však bylo zdrojem neštěstí, nebylo nikdy vysvětleno. Velký rozsah katastrofy byl způsoben především značným množstvím uhelného prachu v dolech, který nebyl likvidován, ale byl i zaviněn složitým větráním dolů. Všechny doly byly mezi sebou propojeny tak, že již při malé poruše větrání docházelo ke zvratu větrů ve větrní síti a tím i k ohrožení osádek jednotlivých dolů. Celá situace byla rovněž umocněna zničením větrní přepážky dolu Méricourt.

Vyšetřovací komise zkoumala nejen příčinu neštěstí, ale zabývala se i kontrolou správnosti přijatých opatření bezprostředně po katastrofě. Zejména bylo kritizováno pozdní obrácení větrání v jámě Méricourt a skutečnost, že záchranné práce neřídili inženýři znalí poměrů v tamějších dolech, ale generální inspektor Delafonde se svými úředníky, kteří se situací v dolech seznamovali až po katastrofě. Předmětem kritiky se však nestala naprostá nepřipravenost dolů proti vzniku a šíření výbuchu ani skutečnost, že na severofrancouzských dolech nebyla organizovaná záchranná služba. Soudní řízení proti těžařské společnosti bylo v létě 1907 nakonec zastaveno, neboť nebylo prokázáno žádné pochybení vedení společnosti...

Tato katastrofa, která ani po 101 letech nemá obdoby, byla vážným varováním pro všechny těžařské společnosti, aby se začaly mnohem důkladněji zabývat bezpečností hornického provozu. Od této katastrofy se také datuje výzkum opatření proti výbuchům uhelného prachu a důsledky katastrofy ovlivnily také výnosy revírních báňských úřadu v Čechách a na Moravě. Mezi povinná opatření, která po katastrofě byla zavedena, patří všeobecná povinnost zneškodňování uhelného prachu, zákaz používání jam s větrní přepážkou ke společnému vedení vtažných a výdušných větrů, omezení propojení dolů do jednoho větrního systému a oddělení jednotlivých dolů výbuchovzdornými objekty, zákaz používání otevřeného

světla k osvětlování v plynujících dolech, zákaz používat při trhací práci v uhlí jiné trhaviny než bezpečnostní a všem těžařským společnostem byla uložena povinnost udržovat v pohotovosti dýchací přístroje pro práci v nedýchatelném ovzduší a mít k dispozici osoby vycvičené pro takovéto práce.

Všechna přijatá opatření, která po katastrofě zavedlo francouzské hornictví, postupně převzaly i ostatní státy a jakkoliv se nám dnes tyto požadavky zdají samozřejmé, na počátku 20. století to byly změny revoluční, které ovlivnily další vývoj bezpečnosti práce v hornictví.

ing. Vlastimil Neliba

Literatura:

A. Parma, *Důlní katastrofa courrierská*, *Báňský svět* č. 3, 1931, L. Hájek, *Courriers* 1906, *Záchranář* č. 3, 1971, P. Fastez, *Courriers* 10.3.1906, *Záchranář* č. 2, 2006

Technické zajímavosti skanzenu Mayrau, unikátní těžní stroj Ringhoffer

Zajímavým technickým exponátem skanzenu Dolu Mayrau je určitě těžní stroj od firmy Ringhoffer Smíchov. Byl vyroben v roce 1905 a je zabudovaný na jámě Mayrau. Sté výročí uvedení stroje do provozu jsme si připomněli 4. června 2006.

Podívejme se na zajímavosti tohoto dnes již historického stroje, na jeho historii a změny, které na něm byly provedeny od jeho uvedení do provozu až po ukončení těžby na Dole Mayrau v roce 1997.

Tento původně parní stroj byl vyroben pro Bulharsko a určen pro pohon námořní lodě. Z dodávky stroje, z nám neznámých důvodů, ovšem sešlo. V roce 1905 se firma Ringhoffer rozhodla stroj vystavit na světové průmyslové výstavě v Paříži. Ing. Jan Karlík, závodní dolu Mayrau, ho tam objevil a moc se mu zamlouval. Proto doporučil vedení Pražsko-železářské společnosti (PŽS), aby stroj zakoupila. Po dohodě mezi PŽS a firmou Ringhoffer byl stroj zakoupen a jeho cena se pohybovala přibližně okolo 100 000 Kč. Po zakoupení byl stroj neprodleně převezen na Důl Mayrau a bylo započato s jeho montáží. U jeho montáže asistoval vrchní montér pan Helmut Brandt od firmy Ringhoffer. První vozy s uhlím byly tímto těžním strojem vytaženy z dolu na povrch v pondělí 4. 6. 1906 a prvními strojníky byli: Julius Pospíšil, Karel Grund a Václav Vydra.

Vzhledem k výkonu nového těžního stroje musela být dále od jámy Mayrau postavena nová strojovna a vztyčena příhradová těžní věž. V části staré strojovny bylo zřízeno tzv. malé těžní oddělení, vybavené parním těžním strojem značky MAG Ruston Praha (systému Koeppel), taktéž z roku 1905.

Na těžním stroji Mayrau bylo během jeho provozu provedeno několik změn, které byly zaměřeny hlavně na zvýšení bezpečnosti provozu. První změnou byla úprava činnosti pojistné brzdy, kterou navrhl jeden z největších odborníků na parní pohony a těžní stroje, doc. Ing. Dr. Jaroslav Smrž. Závaží pojistné brzdy se původně zvedalo ručně stavěcím šroubem, uvádělo v činnost pákou ze stanoviště strojníka a mechanismem pro hlídání přejezdu umístěném na hloubkoměru. Úprava spočívala v tom, že pod závaží byl umístěn válec s pístem, ovládaný dvěma trojcestnými ventily. Ke zdvihu závaží bylo použito páry přiváděné pro pohon stroje. Odpadlo tak zdoluhavé zvedání závaží, zvýšila se účinnost brzdy a nastavením výpustního ventilu válce bylo docíleno potřebného tlumení účinnosti závaží, které v původním provedení způsobilo náraz.

Druhou změnou bylo převedení parního stroje na pohon stlačeným vzduchem. K této změně došlo v situaci, kdy plamencová kotelná, po zhruba šedesátiletém provozu, začala tzv. dosluhovat. V uvedeném období se začalo s budováním kompresorovny pro pohon strojů a nářadí pro stlačený vzduch. Jaroslav Smrž navrhl provést zkoušky na provoz těžního

stroje pohonem místo páry stlačeným vzduchem. Podrobně zpracoval veškerou dokumentaci, charakteristiku výkonu parního motoru a navrhl potřebné úpravy. Roku 1940 se pod jeho vedením uskutečnily první úspěšné zkoušky. Kompresorovna byla v té době vybavena pouze dvěma rotačními kompresory značky Demag, o výkonu 20 m³ za minutu a nestačila pokrýt spotřebu dolu i těžního stroje. Proto byl těžní stroj definitivně převeden na pohon stlačeným vzduchem až roku 1942, kdy byl v kompresorovně instalován první pístový kompresor značky Škoda III, o výkonu 120 m³ za minutu.

Do roku 1960 byl stroj provozován s původním zabezpečovacím zařízením. To spočívalo v mechanickém zabezpečení přejezdu, mechanickém hlídání maximální rychlosti a dojezdu pomocí dvou strojníků. To, že tu dnes můžeme vidět parní těžní stroj v původní strojovně, je malý zázrak. V roce 1965 mu hrozila rekonstrukce na elektrický pohon. Roku 1968 se uvažovalo o jeho úplné likvidaci z důvodu uzavření dolů na Kladensku. V dalších letech po několika nátlacích nadřízených orgánů hrozil zákaz dopravy lidí a provozu těžního stroje. Ve všech případech se na těžním stroji udělala taková opatření, aby byl stroj schopen fungovat až do konce provozu. Podle nových bezpečnostních předpisů bylo nutno přistoupit k základní rekonstrukci zabezpečovacího zařízení. Byl instalován bezpečnostní obvod, elektromagnet pro ovládání pojistné brzdy, dojezdová kontrola a další. Proto, aby vyhovoval všem předpisům, byly prakticky tyto úpravy prováděny až do ukončení těžby v dole do 7. 11. 1997, kdy byl stroj odstaven z provozu.

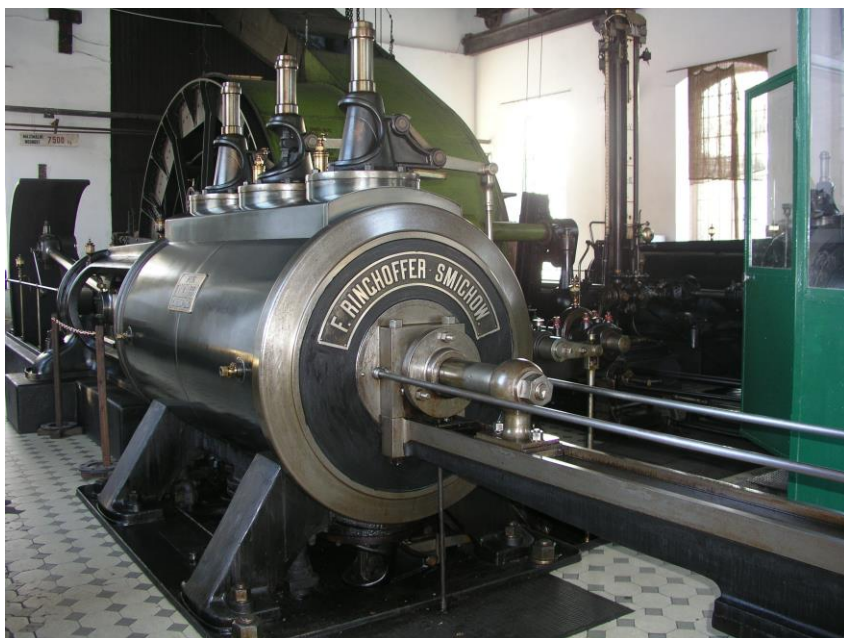
Avšak nezastavil se nadlouho. Od prvních dnů, kdy se stal skanzen Dolu Mayrau součástí Hornického muzea OKD, vedení skanzenu, především jeho bývalý zaměstnanec ing. Drahomír Tichý, považovalo znovuvvedení těžního stroje do provozu za jednu ze svých priorit. Realizace tohoto záměru se uskutečnila 27. 11. 2003 a návštěvníci skanzenu mají tedy opět možnost vidět tento unikátní stroj v provozu. Stroj však není poháněn stlačeným vzduchem, jako tomu bylo v minulosti, ale elektromotorem. Nynější rychlost stroje je několikanásobně nižší než když byl v provozu. Vidět těžní stroj v pohybu opravdu stojí zato.

V roce 1994, u příležitosti 120. výročí založení Dolu Mayrau, byl těžní stroj Ringhoffer vyhlášen za kulturní technickou památku České republiky.

Základní technické údaje:

- Průměr válců: 780 mm Zdvih pístů: 1500 mm
- Rozvod ventilový s excentry a reverzační systém "Radovanovič"
- Výkon: 450 HP
- Průměr bubnů 5 m, šířka 1,35m
- Rychlost jízdy: 14 m/s při těžbě; 6 m/s při jízdě mužstva

zpracoval ing. Vlastimil Neliba a Josef Chládek



Těžní stroj Ringhoffer a jeho 100letá oslava v roce 2006, foto Dagmar Šubrtová

Za ing. Stanislavem Vopaskem...

Na ustavující schůzi našeho Klubu přátel hornických tradic – Kladno o.s., jsem se zmínil o smutné události, která nás vloni postihla, o náhlém úmrtí našeho spolužáka a kolegy ing. Stanislava Vopaska. Zemřel po nerovném boji se svým těžce nemocným srdcem, dne 3. června.

Pohřeb se konal v obřadní síni ve Slezské Ostravě dne 8. června.

Jen pro připomenutí: Standa se narodil 7. května 1935 v Kostelní Lhotě poblíž městečka Pečky. Tedy v Polabské nížině. V roce 1950 nastoupil, s ostatními desetitisíci zájemci, do hornictví. Byl ubytován v Srbech (sdružená obec s Tuchlovicemi), vyučil se na Dole Nosek.

Po vyučení a po přijímacích zkouškách jsme se sešli v jedné ze tříd Hornické průmyslovky v Kladně. Během studií byl Standa členem smíšeného pěveckého souboru zdravotní a průmyslové školy hornické. Vedle úspěšných studií hrál Standa závodně mezinárodní házenou, která v té době vytlačila tzv. házenou českou. Po maturitě nás šest odešlo studovat do Ostravy na Vysokou školu báňskou. Standa si sebou vzal i svou budoucí manželku Věrku, se kterou se již nedožil jejich zlaté svatby. Vedle sportovních aktivit, které provozoval na Kladně, přibýly v Ostravě volejbal a košíková. Stal se zároveň odborným asistentem prof. Řimana na katedře hlubinného dobývání naší ostravské Alma mater.

Během studií, jak na průmyslovce, tak na vysoké škole, se u něj projevovalo kreslířské nadání. Dokázal ilustrovat své poznámkové sešity z jednotlivých předmětů. Tyto ilustrace svědčily o chápání studijní látky a později se jimi stal proslulým ilustrátorem svých přednášek. Také různé odborné zprávy či články byly zaměřené stále více ke shromažďování památek jakéhokoliv druhu týkajících se hornictví. To je mu také stalo jeho celoživotním povoláním.

Naše cesty se poté na několik let rozešli. Standa zůstal z rodinných důvodů věrný Ostravě a Karvině, mimo jiné i proto, že si oblíbil Beskydy. Na Kladensku se objevil až v polovině 70.let. Sháněl na svém mateřském dole jednu z posledních funkčních lanovek, které byly u nás v revíru velmi rozšířeny. Navíc věděl, kde řadu desítek let fungovala. Byl překvapen, že zůstala na místě v chodbě 14. úpadní. Lanovku sháněl pro již vznikající Hornické muzeum pod Landekem. A samozřejmě, že u nás uspěl. Při fárání na místo a při diskusích jsem se od něj poprvé dopodrobna dozvěděl, jak jsou daleko s Hornickým muzeem a jaké těžkosti provázely celou výstavbu prakticky za provozu.

Poté se staly naše kontakty opět pravidelnými. Standa se vždy přihlásil: „Tu havíř z východní Gubernie, máš doma sekretářku?“. Nu a když vznikala Pobočka přátel Hornického muzea v Ostravě – Důl Mayrau, byl se svými kolegy u toho. Vydutně nám při prvních krocích i s kolegy pomáhal.

Ještě o jedné naší společné aktivitě bych se na závěr tohoto vzpomínání chtěl zmínit. Důl Nosek byl totiž jako celek zařazen mezi

Průmyslové památkové objekty v naší republice, jenže následným vývojem se tento záměr stal nerealizovatelným. Chtěli jsme proto dosáhnout alespoň toho, aby vedle obou vinařických těžních věží Mayrau a Robert, získala statut industriální památka také těžní věž Dolu Nosek (výrobek ČKD Slaný). Jednali jsme spolu písemně s ministrem kultury s panem Pavlem Dostálem. Ten však sám onemocněl a jeho spolupracovnice trvaly na původních zamítavých stanoviscích. Takže tato naše snaha zůstala nenaplněna.

Přesto mohu říci, že ing. Vopasek byl do posledních chvil zaníceným fandou našeho povolání. V myslích pamětníků zůstane jeho přednáška o hornických symbolech, kterou zahajoval naši činnost v areálu Hornického skanzenu v roce 1996.

Říkává se, že dobří lidé za sebou zanechávají nesmazatelnou stopu. A věřte, že Standa tím dobrým člověkem opravdu byl!

ing. Vladimír Čuřík



Stanislav Vopasek na Mayrau, foto Dagmar Šubrtová

Vážení čtenáři,

redakční rada Hornického zpravodaje pro Vás připravila cyklus o zajímavých lidech, kteří se v průběhu uplynulých let objevili na kladenských šachtách a kteří zaslouží trochu pozornosti a úcty. Chceme tak připomenout některé zaměstnance ať z podzemí, nebo z povrchu dolů, jenž byli se svou šachtou propojeni tím nejužším poutem. Pro většinu z nich byla práce na dole nejenom zdrojem výdělků, ale mnohdy i srdeční záležitostí.

Kladenský spisovatel pan František Stavinoha takového „obyčejné“ lidi nazval velmi výstižně „Figurky ze šmantů“. Tak bychom chtěli nazvat i lidi z našich příběhů. Redakce však musela použít jiný název, jako nejvýstižnější nám připadá titul „Umouněné vzpomínky“. Ať tedy v našem zpravodaji ožijí umouněné vzpomínky na bývalé pracovníky kladenských dolů a s nimi na dolování černého uhlí na Kladensku.

„Zdař Bůh!“

Umouněné vzpomínky:

Ing. Ladislav Szegény - 50 let mé měřičské práce na Dole Nosek v Tuchlovicích a Generální ředitelství Kladenských dolů

Pan Ladislav Szegény nastopil na Důl Nosek v Tuchlovicích po absolvování Střední průmyslové školy hornické v Báňské Štiavnici – obor důlní měřičství a geologie, v roce 1956 jako důlní měřič. V roce 1965 využil nabídky k dálkovému studiu na Vysoké škole báňské v Ostravě, kde po šesti letech náročného studia obhájil v roce 1971 svoji diplomovou práci na téma: Návrh odkrývky, přípravy a dobývání lupků v oblasti Pecínovské štolý závodu Hořkovec. Po absolvování vysoké školy báňské, začal pracovat na Dole Nosek v Tuchlovicích, jako hlavní měřič v oboru důlního měřičství a geologie.

V roce 1977 nastoupil na Generální ředitelství Kladenských dolů Kladno k ing. Klepišovi a k ing. Horákovi, kteří byli pověřeni otvírkou Dolu Slaný. Pro tuto otvírku připravoval měřičské podklady a mapovou dokumentaci. Po roce práce mu byla nabídnuta funkce vedoucího odboru hlavního měřiče a geologa, kterou vykonával až do roku 1990, kdy odešel do důchodu.

„Letos mi bude 70 let. Často se ohlédnu zpět a připomenou si tak oněch pět desetiletí strávených zde na Kladně. Jako teď vidím před sebou Karla Hlavsu a tehdejšího náměstka ředitele ing. Štěpána, kteří mě přijímali na Důl Nosek. Vzpomínám i na tragický den 23. září 1960, kdy při důlním neštěstí zahynuli dva moji kamarádi - měřiči: Tomáš Wastl a Jaroslav

Řeřicha. Často si vybavuji i hektické porady o výstavbě Dolu Slaný, kde jsem působil jako gestor fondu geologicko průzkumných prací, či na prověřkovou činnost v rámci výrobně hospodářské jednotky. Když jsem nedávno stál nad zasypanými jamami Dolu Slaný, uvědomil jsem si , kolik investic a lidské námahy bylo vynaloženo zcela zbytečně. Na druhou stranu si často vzpomenu na bouřlivou diskusi, ve které jsem proti svým kolegům uhájil zákaz těžby uhlí pod centrem Kladna (Důl Amálie), což by v důsledku ohrozilo domov mnoha obyvatel.

V roce 2000 jsem podstoupil několik těžkých operací. I v těchto chvílích, stejně jako v celém mém životě, v práci i v nemoci mě věrně podporovala moje manželka, která bohužel v roce 2005 zemřela. Tíživá samota po smrti mé manželky na mě velice dolehla a tak jsem využil nabídky ing. Kružíka a vrátil se k tomu, co jsem vlastně dělal nejraději – k měřičské práci a „níveláku“.

Ve svém životě vděčím mnoha lidem za mnohé. Děkuji proto svým kolegům a přátelům v profesi, kteří mě byli pomoci a inspirací, v neposlední řadě dřívějšímu řediteli Základní školy v Jelenci, panu Hubáčovi, který mě jako vyjukaného kluka z vesnice vyslal na Střední průmyslovou školu v Báňské Štiavnici.“

Redakční rada Hornického zpravodaje blahopřeje panu Ladislavu Szegényimu k jeho významnému životnímu jubileu a přeje mnoho zdraví a stálý životní optimismus do dalších let tvůrčího života.

Redakční rada Hornického zpravodaje



Měření vodovodů a kanalizací v Lánech, foto archiv autora

Představujeme kolektivní členy Klubu přátel hornických tradic (KPHT) Kladno o.s.

Subterra a.s.

Historie společnosti Subterra se začala psát v září roku 1964, kdy byl proveden první odpal na pokusné ražbě štolového přivaděče pitné vody ze Želivky do Prahy. To byl začátek vývoje podniku, který se od samostatného útvaru Uranových dolů Příbram přes odštěpný závod Želivka, národní podnik Podzemní inženýrské stavby, koncernový podnik Výstavba dolů uranového průmyslu, státní podnik Subterra, přeměnil na základě privatizačního projektu 1. dubna 1992 až na dnešní akciovou společnost Subterra.

Do roku 1964 u nás zažíval obor podzemního stavitelství určitou stagnaci. Zájem se oživil až právě v souvislosti s řešením nového zdroje pitné vody pro Prahu. Podniky resortu stavebnictví tehdy neměly prakticky žádné tunelářské kapacity, takže nabídka Uranových dolů Příbram na vybudování 50 km štol v reálném čase a za přijatelnou rozpočtovou cenu umožnila velkorysé řešení problému, které bylo nakonec přijato a realizováno. Štola délky 51,1 km, světlého průměru 264 cm, kruhového tvaru, s ostěním z monolitického betonu, s projektovanou kapacitu 6000 l/sec dodnes patří mezi evropské unikáty.

V dalším období se na základě pozitivních zkušeností získaných z výstavby Vodního díla Želivka objevily nové projekty jako štolové přivaděče na vodárenských soustavách, podzemní objekty na přehradách, ražené kanalizace, kolektory, podzemní čistírny odpadních vod, pražské metro, podzemní přečerpávací elektrárna i silniční a železniční tunely. Vznikly nové specializované firmy na podzemní stavby, Subterra ve své původní podobě však byla první.

Odborná připravenost společnosti významně přispěla také k rozvoji tunelářských technologií. V prostředí československého uranového průmyslu, který patřil mezi prioritní odvětví, dokázala pořídit technicky vyspělé moderní technologie. Zaměstnanci dnešní společnosti Subterra zase dostali příležitost, naučit se s moderními mechanismy a technologiemi pracovat, ovládnout je a podle těchto vzorů vyvinout i zařízení vlastní. Pozvedli tak technickou úroveň československého podzemního stavitelství na stupeň srovnatelný se západním světem.

Do roku 1975, tedy prvních deset let své existence, pracoval podnik téměř výhradně na zakázkách pro odběratele nespádající do oboru uranového průmyslu. Výjimku tvořily vlastní investice bytového a sociálního charakteru. Transformací oborového podniku na koncern v roce 1976, která spadla do začátku období posledního rozmachu Československého uranového průmyslu (ČSUP), dostal podnik nový název a současně nové

úkoly pro mateřský koncern. Koncernový podnik Výstavba dolů uranového průmyslu (VDUP) zaměstnával zkušené pracovníky zvyklé pracovat v nejrůznějších přírodních podmínkách včetně velkých hloubek. Z toho důvodu byl orientován na hloubení nových průzkumných a těžebních jam. Ale nejen to. Dnešní společnost Subterra si připsuje na svůj vrub stavby, které budou oceňovat další a další generace. Za stavbou, která byla vyhlášena jako jedním z divů ČR – podzemní přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně, stojí Subterra. Propracovaná síť kolektorů v Praze, Brně a Ostravě, jenž je obdivována i ve vyspělých zemích je práce zkušených inženýrů společnosti Subterra. V roce 1998 byla zahájena další stavba městského silničního tunelu v Praze - tunel Mrázovka. Ve veřejné soutěži na tuto stavbu zvítězila Subterra, tentokrát ve sdružení s Metrostavem. To je pouze hrubý výčet významných staveb, které společnost za dobu své více než 40leté existence zrealizovala.

V době svého největšího personálního rozvoje zaměstnával VDUP více než 3000 zaměstnanců působících zhruba na 140 stavbách v sedmi krajích. Pro ně disponoval 1036 byty, z nich téměř polovinu postavil jako generální dodavatel.

Velké zkušenosti z důlních stavebních prací přispěly k tomu, že již v roce 1989 získala Subterra zakázku na provedení důlních děl ve španělské Asturii. Subterra byla úspěšná také svými stavebními pracemi v Německu, zejména na výstavbě silničního tunelu Lowenherz.

Vývoj situace na stavebním trhu v 90. letech si vynutil značnou diverzifikaci výrobního programu společnosti. Subterra začala postupně rozšiřovat své aktivity do všech oblastí podzemního i pozemního stavitelství. V současnosti nabízí inženýrské, dopravní, vodohospodářské, ekologické, průmyslové, občanské a bytové stavby. Bezesporná vysoká kvalifikace a odborná zkušenost pracovníků společnosti je pro investory jasnou zárukou při výběru dodavatele těch nejsložitějších staveb všech oborů. Jistou zárukou je i to, že se Subterra stala členem skupiny DDM Group - jednoho z největších stavebních uskupení operujících nejen v Čechách a na Slovensku, ale i v některých koutech Evropy.

Za největší přínos podniku pro české stavebnictví však lze považovat roli společnosti Subterra v rozvoji oboru podzemního stavitelství.

Štěpán Sedláček, Subterra a.s.

Výstava hornických památek Kladenska

Reprezentativní výstavu dokumentující historii hornictví a život horníků na Kladensku uspořádala Národní odborová ústředna zaměstnanecká v prostorách kladenského gymnázia v době letních prázdnin. Velkoryse pojatá akce zahrnovala tři části: dějiny hornictví na Kladensku, různosti a umělecká díla. V rámci dějin hornictví se návštěvníci mohli seznámit s unikátními hornickými písemnostmi a tiskovinami, s havířským nářadím, s cechovními památkami, starými pohlednicemi, dobovými kresbami, havířskými stejnokroji, rodinnými a skupinovými fotografiemi, spolkovými doklady, atd. Různosti zahrnovaly výrobky havířů samouků. Umělecká část potom obsahovala díla z oblasti literatury, výtvarného umění, hudby, divadla či filmu, která byla inspirována hornictvím.

Svým obsahem a pojetím se jednalo o jedinečný souhrn historie a žité dělnické kultury Kladenska - bohužel, s jednou velkou vadou na kráse, psal se rok 1944, uhlí se stalo primární strategickou surovinou a v dolech chyběly pracovní síly...

použité prameny:

Horník, červenec - srpen 1944, č. 7 – 8, s. 1 a 15

Fotografie: Sbírkový fond Sládečkova vlastivědného muzea v Kladně, sign. H 198-223

zpracovala Pavla Žvachtová





4. Mezinárodní bienále industriální stopy

17. – 24. 9. 2007

Praha - Kladno - Liberec - Ostrava

Projekt bienále Industriální stopy se uskuteční již počtvrté. Od prvního ročníku v roce 2001 představuje téma průmyslového dědictví širší veřejnosti, k její větší informovanosti, ve svém důsledku i k ochraně hodnot významných industriálních areálů. Po čtyři ročníky bienále se představují odborné konference, výstavy a kulturní akce v industriálních objektech. Například v bývalé kanalizační čistírně odpadních vod v Bubenči (dnešní Ekotechnické muzeum), v Hornickém skanzenu Mayrau nebo v předloňském roce například v Kladně, v bývalém areálu Vojtěšské hutě - Koněvu. Tyto akce pomáhají oživit místa, která mnohdy zůstávala okolí nepovšimnutá, časem zapomenutá někdy i dobově zavržená.

Dědictví průmyslových staveb se týká celé společnosti. Každý z nás si vzpomene minimálně na jednu opuštěnou továrnu, sklad nebo těžební areál s opuštěnou těžní věží. Je dobře, že to, co se ještě nedávno jevilo jako velký problém, se pomalu začíná měnit k obdivu průmyslové architektury.

Průzkum a zvýšení popularity těchto areálů je kousek od možnosti využití objektů s průmyslovou minulostí k novým účelům. V některých případech se již počali objevovat například soukromí investoři, kteří v bývalých výrobních halách a skladech budují kanceláře, galerie nebo nové formy bydlení. Na jednotlivých akcích je situace průmyslového dědictví České republiky představována v kontextu obdobných snah ve světě. Účast zahraničních hostů především na odborné konferenci (viz. Program) a důraz na prezentování zahraničních příkladů a zkušeností je důležitým motivem proměny vztahu veřejnosti k tomuto dědictví.

Akce bienále a prezentace tématu na veřejnosti jsou příležitostí k získání dalších finančních zdrojů na výzkum, na mapování objektů s industriální minulostí, na budování centrálního Registru průmyslového dědictví, což je hlavním posláním převážně Výzkumného centra průmyslového dědictví při Českém vysokém učení technickém v Praze (VCPD), hlavního koordinátora akcí patřícím k samotnému bienále. Díky získaným prostředkům je také možné výsledky publikovat, například formou tištěných přehledů či průvodců.

Statutární město Kladno v tomto směru nezůstává pozadu. V předloňském roce vydalo ve spolupráci s VCPD publikaci „Industriální cesty českým Středozápadem“, která je mimo jiné k dostání v informačních střediscích města Kladna. Po velkém úspěchu bude v letošním roce vydána mapa a CD-rom s názvem Industriální cesty Českým Středozápadem. Obsahuje pět map umístěných v PVC obalu, z něhož bude moci turista oddělit část obalu, pověsit si jej na krk a cestovat. Druhým komponentem je

CD-rom, na němž jsou umístěny textové informace, fotografie a plány celého regionu v návaznosti na industriální minulost. V neposlední řadě projektu bude v turisticky označeném místě umístěn informační panel, seznamující s projektem v celém regionálním rozsahu. Na webu města Kladna budou všechny informace projektu zveřejněny v grafické podobě. Křest průvodce se uskuteční 20. 9. 2007 v 19:30 v Hornickém skanzenu Mayrau. Následovat bude slavnostní kulturní program, koncert Hornického pěveckého sboru v řetízkových šatnách.

Předběžný program celého bienále: podrobnější informace můžete získat na webových stránkách www.industrialnistopy.cz nebo www.mayrau.wz.cz

Konference

„Průmyslové dědictví kulturním potenciálem trvale udržitelného rozvoje“

datum: 19. - 20. 9. 2007

místo: Praha

Obsahem konference bude:

- přehled příkladů a zkušeností, tvůrčích konverzí a revitalizace brownfields, upadajících průmyslových areálů, měst a regionů
- dvoudenní mezioborové setkání s vyzvanými příspěvky k realizovaným tématům se zaměřením na témata - objekty a areály průmyslového dědictví krystalizačními místy urbanistického rozvoje, objevované prostory pro uměleckou tvorbu, orientační milníky industriální turistiky a propojování jejich tras směrem k zemím nově připojeným k EU
- konference bude probíhat v češtině a angličtině
- čtvrtek 20. 9. 2007 - po skončení druhého dne konference: Exkurze do Kladna, volitelná prohlídka výstav, společenský večer

Konference

„Minulost a budoucnost Kladna“

datum: 15. 6. 2007

místo: Poldi Hütte, Kladno, Průmyslová 1373, budova vrátnice 1

Konference se bude týkat otázek souvisejících s vývojem Kladna, průmyslových zón, technických památek a technických objektů na území Kladenska:

- jednotliví specialisté upozorní na hodnoty města či představí plánované projekty
- ochrana technicky zajímavých staveb: užité budovy, pro které v současné době chybí využití povahy industriální nebo architektura, která se vztahuje k Pražské železárenské a Poldi Hütte (1850 - 1945). Soupis upozorní na urbanistické a přírodní celky jako jsou např. hornické kolonie či významné haldy
- haldy, které podle posledních výzkumů jsou významnými ekologickými biotopy a měly by se stát vědomou a reflektovanou součástí města

- vytvoření poměrně jednoduché, ale dlouhodobé vize města a jeho strategického plánování.
- příklady v Čechách a zahraničí
- konference bude probíhat v češtině a němčině

příhlášky na www.mayrau.wz.cz

Výstavy

místo: Praha, Liberec a Ostrava

- záznamy - výstava fotografií současného stavu industriálních objektů, k připravované publikaci VCPD
- výstava souboru unikátní dobové fotografické dokumentace ze sbírek Národního technického muzea
- alternativní projekty a studie studentů škol architektury na téma nového využití průmyslových areálů a objektů
- zaniklé industriální symboly Liberecka, k připravované publikaci VCPD
- výtvarná díla a scénografické návrhy v industriálním prostředí

Výstavy v Kladně:

Dole tma, nahoře světlo

výstava a mezinárodní umělecký workshop

datum 8. 9. - 30. 11. 2007

místo: Hornický skanzen Mayrau, Vinařice

Krásná, černobílá Poldi

Josef Hoffmann, evropský architekt v Kladně

výstava fotografií, plánů, kreseb upozorňující na spolupráci architekta Josefa Hoffmanna a Poldiny hutě v letech 1902 - 1930

datum : 17. 9. - 24. 9. 2007

místo : Poldi Hütte, Kladno, Průmyslová 1373, budova vrátnice 1

Hutníci

výstava fotografií Jiří Hanke

datum: 5. 9. - 2. 10. 2007

místo: Česká spořitelna v Kladně - Malá galerie

Vinařice - místo, kde bydlím

projekt - výstava

datum: 1. 6. - 30. 9. 2007

místo: Hornický skanzen Mayrau, Vinařice

In Dust Ry Star

výstava fotografií Tomáše Lébra

datum: 12. 9. - 8. 10. 2007

místo: Klubko 55 - výstavní síň, Kladno

Provoz ukončen

výstava grafik Tomáše Voldrába

datum 17. 9. - 24. 9. 2007

místo: strojovna Dolu Kúbeck, Kladno

Consymatum. Est. - dokonáno jest

výstava fotografií Jiřího Pergla

datum: září 2007

místo: kavárna - vinárna ATELIÉR, Kladno

Industriální stopy otisklé do knih

výstava knih

datum: září – říjen 2007

místo: Středočeská vědecká knihovna Kladno – Malá galerie

Koncerty:**Hornický pěvecký sbor**

U příležitosti slavnostního předání projektu „Industriální cesty Českým Středozápadem“

datum : 20. 9. 2007

místo: Hornický skanzen Mayrau, Vinařice

Michal Pavlíček, kytarová fusion exhibice**a Abraxas**

datum : 21. 9. 2007

místo : Hornický skanzen Mayrau, Vinařice

Exkurze

Vados a Lamos, Hornickou rivierou až na Mayrovku, aneb poznávací zájezdy po perlách kladenské černouhelné deprese

Projekt divadla V. A. D. a divadla Lampion, individuální trasa autobusů, dle spec. jízdního řádu, návštěva industriálních objektů,

22. 9. 2007 **Jaroslav Dušek** a jeho návštěva dolu Jaroslav v Tuchlovicích

datum : 17. 9. - 22. 9. 2007

místo : Kladensko

Místo konání IV. Bienále industriální stopy 2007

- Praha (Stará kanalizační čistírna v Praze Bubenči, průmyslové haly v Praze Vysočanech a Karlíně, Staroměstská radnice v Praze)

- Kladno (Důl Mayrau a vybrané objekty v okolí)

- Liberec (Textilka v Chrastavě)

- Ostrava

Pořádá Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT ve spolupráci s Kolegiem pro technické památky ČKAIT & ČSSI, s Českým národním

komitétém ICOMOS, Národním památkovým ústavem, Národním technickým muzeem a Akademií múzických umění v Praze. Předpokládána účast dalších spolupřadatelů podle zapojení navazujících akcí.

Za přímé finanční podpory Mezinárodního Visegrádského fondu (IVF), Statutárního města Kladna, Ministerstva kultury ČR a Hornického muzea v Ostravě. Záštitu nad 4. bienále převzal předseda Senátu České republiky a prezident Hospodářské komory České republiky. Bienále bude součástí akcí a aktivit konaných při příležitosti 300. výročí založení Českého vysokého učení technického v Praze. Je připraveno vydání řady publikací, průvodců a sborníku vystavených prací.

Příklad záchrany technické stavby a průmyslového dědictví:

Stará čistírna odpadních vod v Praze-Bubenči byla postavena jako součást stokového systému budovaného v letech 1895 až 1906 podle projektu anglického inženýra Williama H. Lindleye. Zatímco se v okolních evropských městech, snad i díky větší péči o čistotu vody, podobné čistírny už před lety bořily a nahrazovaly novými, ta pražská přežila jako rarita a unikát včetně nedotčených podzemních prostor a technologie. V provozu zůstala do poloviny šedesátých let 20.století. Pak sice zvolna chátrala, ale chyběly peníze na přestavbu, zbourání či uskutečnění zpočátku radikálních a spíš devastujících projektů nového využití (třeba i jako aquapark).

Památkovou ochranu objektu i technologického zařízení se podařilo prosadit až v roce 1991. Bylo vlastně štěstím a věcí náhody, že představy plánovačů ani ctizádostivé projekty nikdo nestačil realizovat, na areálu se nepodepsalo jako jinde tak obvyklé řemeslnické bastlířství uplynulých desetiletí. Nezaniklo to nejcennější - autentická atmosféra a dnes až nostalgicky vnímané poselství technických ambicích a síly stavitelského umu. Jsme svědky v mnohém paradoxní, pro vývoj názorů na průmyslové dědictví charakteristické situace.

zpracovala Dagmar Šubrtová
ze zdrojů VCDP a Statutárního města Kladna

Akce s hornickou tradicí v roce 2007

- * **1. 5. - 30. 9. 2007**, výstava Vinařice – místo, kde bydlím, Hornický skanzen Mayrau, ve spolupráci se Sládečkovým vlastivědným muzeem v Kladně a ZŠ Vinařice
- * **1. 5. - 31. 10. 2007**, výstava Zlato u Čeliny, Muzeum Špýchar, Prostřední Lhota, pořádá Hornické muzeum Příbram
- * **10. 5. - 30. 9. 2007**, Museen stellen sich vor-Bergbau, Stadt und Bergbau, Hornické muzeum Příbram
- * **13. 5. 2007 17:00 hod.**, koncert, Příbramský smíšený sbor, kostel sv. Prokopa, Spolek Prokop Příbram
- * **22. 5. 2007 15:00 hod.**, přednáška, téma: Báňské záchranné stanice na území ČR, Hornický skanzen Mayrau, přednáší: ing. Vlastimil Neliba, Klub přátel hornických tradic - Kladno o.s.
- * **18. 5. 2007**, Mezinárodní den muzeí, Příbram-Březové Hory, Hornické muzeum Příbram, prohlídka všech expozičních areálů
- * **19. 5. 2007 8:00 hod.**, Setkání sběratelů, Hospoda „Na Marii“, Spolek Prokop Příbram
- * **19. 5. 2007 16 - 24 hod.**, Festival muzejních nocí, Březové Hory, Hornické muzeum Příbram, noční jízdy hornickým vláčkem, důl Anna a Prokopská štola
- * **19. 5. 2007 20 - 24 hod.**, Muzejní noc a Strašidelné podzemí, Hornický skanzen Mayrau, program pro děti i dospělé, koncert pěveckého sboru Jasoň v řetízkových šatnách
- * **31. 5. 2007**, 115. výročí důlní katastrofy na dole Marie, Příbram, Cech příbramských horníků a hutníků
- * **1. 6. 2007 9 - 12 hod.**, Dětský den, Hornický skanzen Mayrau
- * **2. 6. 2007 10:30 hod.**, Shromáždění k 115. výročí důlní katastrofy Důl Marie, Spolek Prokop Příbram
- * **9. 6. 2007** Hornické slavnosti Rudolfova, Společnost přátel Rudolfova, středověké tržiště, žongléři, kouzelník, fakír, tanečnice, hry, řemesla, divadla, koncerty
- * **16. 6. 2007 10:00 hod.**, Pietní vzpomínka na vypálení obce Lidice při pomníku Lidických horníků, Hornický skanzen Mayrau
- * **16. 6. 2007 15:00 hod.**, 10 let po ukončení těžby na Dole Mayrau, Hornický skanzen Mayrau
- * **17. 6. 2007 16:00 hod.**, koncert a veřejné shromáždění, 10. výročí úmrtí Msgre. Korejse, Důl Marie, Spolek Prokop Příbram
- * **23. 6. 2007 8.00 hod.**, Setkání sběratelů, Hospoda Na Marii, Spolek Prokop Příbram
- * **30. 6. 2007, 15:00 hod.**, 18. Prokopská pouť a V. sjezd občanů přátel Březových Hor, Březové Hory, Spolek Prokop Příbram
- * **1. 7. 2007 9:00 hod.**, 18. Prokopská pouť a V. sjezd občanů přátel Březových Hor, Březové Hory, Spolek Prokop Příbram

- * **21. 7. 2007 8:00 hod.**, Setkání sběratelů, Hospoda „Na Marii“, Spolek Prokop Příbram
- * **18. 8. 2007 8:00 hod.**, Setkání sběratelů, Hospoda „Na Marii“, Spolek Prokop Příbram
- * **8. 9. 2007**, Den památek ve Stříbře, Hornicko historický spolek slavnostní otevření provozní budovy, Stříbro
- * **8. 9. - 9. 9. 2007**, Dny evropského dědictví (EHD), Březové Hory a Hornické muzeum Příbram
- * **8. 9. 2007 14:00 hod.**, Den horníků, Hornický skanzen Mayrau zahájení výstavy a uměleckého workshopu Dole tma nahoře světlo
- * **8. 9. 2007**, Den horníků, Hornické muzeum OKD a Lanek park, Ostrava
- * **15. 9. 2007, 11. setkání hornických měst, Horní Slavkov, Hornicko historický spolek Stříbro a Město Horní Slavkov**
- * **18. 9. 2007, 15:00 hod.** přednáška na téma: Stavby městského okruhu v Praze, přednáší: ing. Butovič, Hornický skanzen Mayrau, spolupráce s Klubem přátel hornických tradic-Kladno o.s.
- * **17. 9. - 24. 9. 2007, IV. Bienále Industriální stopy Praha-Kladno-Liberec-Ostrava, Hornický skanzen Mayrau**, výstavy, divadla, koncerty
- * **20. 9. 2007 v 19:30 hod.**, koncert Hornického pěveckého sboru, Hornický skanzen Mayrau, za podpory Statutárního města Kladna
- * **21. 9. 2007v 20:00 hod.**, Michal Pavlíček a Abraxas, Hornický skanzen Mayrau
- * **22. 9. 2007 8:00 hod.**, Setkání sběratelů, Hospoda „Na Marii“, Spolek Prokop Příbram

zpracovala Společnost přátel Rudolfova, Mgr. Jaroslava Čurdová
upraveno redakcí

Příspěvkový řád schválen

Posláním Klubu přátel hornických tradic-Kladno o.s. (KPHT), je vytvářet podmínky pro pravidelné setkávání zájemců o hornickou historii, zastánců hornických tradic a všech ostatních příznivců zachování industriálních památek v Kladensku a Slánském regionu.

Dle jeho stanov a součástí jeho činnosti je rovněž podílet se na ochraně kulturních hodnot, zejména technických a turisticky zajímavých památek hornické činnosti na Kladensku. Klub přátel hornických tradic je nezávislou dobrovolnou zájmovou organizací působící na území ČR. Sdružuje fyzické i právnické osoby se zájmem o udržení a podporu hornických tradic. Současně čítá 118 členů.

Na ustavující schůzi dne 20. 2. 2007 KPHT ve smyslu článku VI. Stanov jsou příspěvky členů stanoveny takto:

Individuální členství:

- členové klubu v aktivním pracovním poměru 200,- Kč/ rok
- členové klubu důchodci a studenti 100,- Kč/ rok

Kolektivní členství:

- organizace ve smyslu čl. IV. Bod B stanov 10 000,- Kč org./ rok

Členské příspěvky stanovené v tomto příspěvkovém řádu představují minimální hranici a jednotlivým členům se ponechává na vůli si příspěvek dle svých možností případně zvýšit. V současné době se ke kolektivnímu členství přihlásilo 12 významných průmyslových a kulturních organizací.

Jan Uváček



Krásné vozy, spolehlivé komplexní služby



Autosalon v Kročehlavech

- Prodej nových vozů
- Autobazar
- Komplexní servis
- Lakovna
- Karosárna
- Pneuservis
- Autoelektro
- Náhradní díly

Na Zelené 2351
Kladno - Kročehlavy
312 685 140 - 3, www.nevecom.cz
e-mail: info@nevecom.cz

Myčka Nevecom

Nová technologie šetrného
mytí a čištění,
výměny olejů,
výměny autoskel,
servis klimatizací
pro **všechny vozy**

NEVECOM

celý život vozů Škoda

Nelze-li Váš objekt založit plošně a potřebujete speciální založení nebo zajištění stavební jámy či stávajícího objektu

Realizujeme:

Vrtané piloty

Mikropiloty

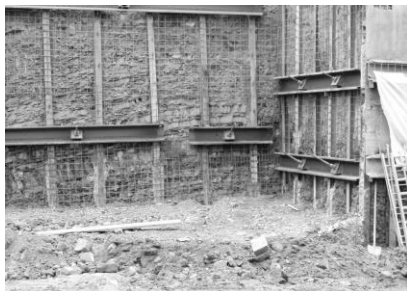
**Stěny pilotové, záporové
a mikrozáporové**

Zemní a skalní kotvy

Hřebíkování zemin

**Těsnicí pilotové
stěny**

Stříkané betony



Naši **projektanti a statici** jsou připraveni navrhnout tu nejoptimálnější variantu. Při své práci využívají moderní metody a trendy a zároveň využívají bohatých zkušeností firmy s nejrůznějšími projekty.

www.geoindustrie.cz