

Obsah

Zájmy klubu přátel hornických tradic - Kladno o.s., K. Melichar	2
Káva od Porazilů chutnala i prezidentu Masarykovi, PhDr. Zdeněk Kuchyňka	4
Kladensko-nučická dráha, K. Melichar	9
65 let od největší důlní katastrofy, ing. V. Neliba	11
10 let od ukončení těžby na Dole Mayrau a Ronna, ing. V. Neliba	14
Poslední vůz těžby na Dole Mayrau, Dušan Piederma	22
Technické zajímavosti skanzenu Mayrau: Karlíkův tachograf, ing. V. Neliba a Josef Chládek	24
Záchrana malého těžního stroje, V. Pravda, P. Malý	27
Ve štole Josef je věda nad zlato, PhDr. B. Hrdinová	29
Vápenné pece v Kladně mohou být kulturní památkou, T. Voldráb	31
Umouněné vzpomínky: Josef Janouš - poslední vedoucí ohňářů na Mayrovce, J. Grubner	36
Představujeme kolektivní členy Klubu přátel hornických tradic (KPHT) Kladno o.s., Metrostav a.s., PhDr. B. Hrdinová, Timex Zdice s.r.o., RNDr. Olga Bubníková Zavos s.r.o., ing. J. Mynařík,	39
Setkání kolektivních členů na Dole Mayrau, ing. V. Neliba	45
Muzejní noc ve skanzenu Mayrau, J. Grubner	47
Hlubka dětského pohledu, P. Žvachtová	49
Mezioborová konference v Kladně, Dagmar Šubrtová	52
Seznam kolektivních členů KPHT - Kladno o.s.	55

za obsah článků odpovídají autoři

vydává: Klub přátel hornických tradic (KPHT) - Kladno o.s.
redakční rada: J. Grubner, K. Melichar, V. Neliba, D. Šubrtová, T. Voldráb
redakce: Hornický skanzen Mayrau, č.p. 56, Vinařice 273 07,
tel: 312 273 067, email: mayrau@centrum.cz
tisk: A centrum Kladno s.r.o
za finanční podpory kolektivních členů KPHT Kladno o.s.

foto na předchozí straně: Řetězková šatna Hornického skanzenu Mayrau,
Tomáš Voldráb

Zájmy klubu přátel hornických tradic - Kladno o.s.

Chtěli bychom, aby náš zpravodaj přinášel příspěvky, které by mohly uspokojit širší zájmy našich členů. Nosným programem stále bude nový pohled na širokou oblast hornické historie, zvláště z Kladenska, ale nejen odtud.

Mimo klasické hornictví bychom chtěli přiblížit i ostatní odvětví pracující v hornickém prostředí. Materiálů je sice relativně dost, ale jejich zpracování není tak jednoduchá záležitost. Byli bychom rádi, kdyby se toho zúčastnil širší okruh dopisovatelů.

Nejprve práce horníků spočívala ve vyhledávání a těžbě užitkových nerostů, hlavně rud drahých kovů, ale i ostatních rud. Později, po jejich vyčerpání blízko povrchu, se muselo postupovat stále hlouběji a rozšířilo se dobývání i na jiné horniny a minerály. Také povrchové dobývání je hornická činnost, která nás zajímá. U nás v 19. a 20. století objemově převažovalo uhelné hornictví.

Hornictví jako takové bylo a je v podstatě destrukční činnost a důlní díla byla budována jako díla dočasná, sloužící po dobu než byly vytěženy užitkové horniny a minerály. I v hlubinném hornictví se vytvářely určité stavby inženýrského charakteru, jako byly odvodňovací štoly (pro své dlouhodobé budování a používání zvané „dědičné“). V pozdějších obdobích to byla velkoprostorová díla čerpacích stanic, rozvoden elektrického proudu, remiz důlních lokomotiv a opravářských dílen důlního zařízení.

Již od počátku byl i mezi odborníky rozpor, jestli jsou výše jmenovaná důlní díla nebo podzemní stavby inženýrského charakteru. Na rozdíl od důlních děl je celá škála podpovrchových inženýrských staveb hornického charakteru, které se budují na dlouhou dobu ne-li natrvalo. Mohou a musí se zde uplatňovat moderní architektonické prvky podzemního urbanismu. Mezi tyto podpovrchové stavby zařazujeme stavby dopravní, např. železniční a silniční tunely, metra a různé druhy podchodů. Stavby: kanalizační stoky, vodovodní tunely, spojovací kanály, přivaděče k turbinám hydroelektráren, v neposlední řadě podzemní kolektory inženýrských sítí apod. Toto vše můžeme v širším smyslu považovat za předmět hornických tradic, tedy práce v hornickém prostředí, hornickým způsobem.

Naléhavé problémy rozvoje velkých měst vyvolaly potřebu jejich řešení v podzemní úrovni. Celosvětově je trend vylidňování venkova a nárůst měst a městských aglomerací. Pro budování infrastruktury, tj. staveb veřejného zájmu, jsou uvnitř měst k dispozici většinou jen podzemní prostory.

Nebráníme se ani zařazování hornických kulturních tradic, připomínajících život horníků v určitém období. Málokdo v Kladně ví, že v letošním roce proběhne již 11. Setkání hornických měst a obcí, tentokrát v Horním Slavkově a pořádají je i daleko menší města než je Kladno. Ať chceme nebo ne, s Kladnem je spjat slogan „Město uhlí a železa“, i když je

to dnes již minulost. Věříme, že někdy v nejbližší budoucnosti se i Kladno stane hostitelem tohoto reprezentativního a slavnostního setkání zástupců hornických měst.

Několik poznámek o budování podzemních drah v Evropě:

První metro bylo vybudováno již v letech 1860 – 1863 v Londýně, mělo až do roku 1890 parní pohon. Dnes má 270 stanic a na 400 km tratí. V roce 1896 bylo metro vybudováno v Budapešti, v roce 1898 ve Vídni a roce 1900 v Paříži.

V současné době má pražské metro délku 54 700 m s 54 stanicemi a zahájilo provoz v roce 1974, před 33 lety. V současnosti je tento dopravní systém zaveden ve více jak 95 velkoměstech po celém světě.

Karel Melichar

Káva od Porazilů chutnala i prezidentu Masarykovi

Dlouhá, Královská, Masarykova, Hlavní, Československé armády a znovu Masarykova. Všechny tyto názvy vystřídala během jednoho a půl století ulice vedoucí z kladenského náměstí přes někdejší Rakovnické předměstí k rozdělovské cestě a je tak jedním ze svědků proměny nevelkého městečka obklopeného lesy v jedno z významných průmyslových center habsburské monarchie a poté i Československa.

Začněme tím, jak vypadalo Kladno v polovině 19. století. Až do té doby vymezovaly městské hradby a brány jen prostor dnešního náměstí Starosty Pavla a zástavby v prostoru mezi jeho jižní stranou a dnešním Poštovním náměstím. Na severní straně k náměstí přiléhal hospodářský dvůr břevnovských benediktinů. Tak vidíme Kladno i na známé kresbě Karla Springlera, kterou vytvořil coby ilustraci k článku kladenského faráře a regionálního historika Josefa Mottla.¹ Není divu, že se někteří historikové dodnes ptají, proč vlastně v roce 1561 král Ferdinand I. Habsburský na žádost Jiřího Žďárského ze Žďáru povýšil Kladno na městys. Zjevně to byl výraz dobrých vztahů mezi panovníkem a majitelem kladenského panství, nikoli velikosti a významu samotné osady.² Zda mělo Kladno už před tímto panovníkovým aktem charakter města s pravidelným čtyřúhelníkovým náměstím, jak tvrdil D. Líbal, zůstává ale i nadále otázkou. Nástupce Jiřího Žďárského ze Žďáru, jeho synovec Ctibor Tiburci spolu s manželkou Sibylou Hradištskou z Hořovic pak u cesty za Rakovnickou branou zřídil špitál a chudobinec. U něj pak další z majitelů kladenského panství Florián Jetřich Žďárský ze Žďáru založil v roce 1630 kapli zasvěcenou svému patronu sv. Floriánovi a patronce jeho manželky Alžběty Korony z Martinic sv. Alžbětě. Kromě špitálu a kaple pak podél cesty vyrůstaly jen stodoly, seníky a sušárny.

Rakovnické předměstí se začalo proměňovat až za nových majitelů kladenského panství, jimiž byli od roku 1705 břevnovští benediktini. V roce 1769 souhlasil břevnovsko-broumovský opat Bedřich Grundtmann s výstavbou osmi domků v Bukovce a obec pak povolila další výstavbu na tomtéž severním svahu, čímž byl dán základ k nynějšímu Podprůhonu (dříve též nazývanému Podskalí). V polovině 19. století uvolnil požár stodol prostor pro výstavbu dělnické čtvrti s hustou sítí uliček jižně od dnešní třídy T. G. Masaryka. To byla i doba, kdy byla zbořena Rakovnická brána a předměstí se spojilo s městysem v jeden celek. Zanedlouho začala mezi

¹ MOTTL, Josef: *Kladno za pánů Žďárských ze Žďáru (Od r. 1543 – 1670)*. In: *Výroční zpráva českých měšťanských i obecných škol na Kladně za školní rok 1879 – 1880*. Praha b. d., s. 3-25.

² ŠIMŮNEK, Robert: *Žďárští ze Žďáru (1543–1670/1705) a povýšení Kladna na městys (1561)*. In: *Historický atlas měst. 16. Kladno*. Praha 2007 (v tisku).

rozdělovskou cestou (dnes Čs. armády) a Podprůhonem vyrůstají další čtvrti nazvaná Nové Kladno, v němž byly ulice označovány nikoli jmény, ale číslovány římskými číslicemi I až XVI. Dobové fotografie nám ukazují, jak se nízká spíše venkovská stavení s krámkou a dílničkami řemeslníků začala v poslední čtvrtině 19. století měnit v patrové měšťanské domy, jejichž přízemí zaujímaly obchody a hostince a v dalších částech domů měli své provozovny živnostníci nejrůznějších profesí. Podle adresářů, které vycházely od roku 1895 do roku 1935, si můžeme udělat představu o tom, jak se měnili majitelé domů a jaké živnosti se v těchto domech provozovaly.³

Největšího rozkvětu dosáhly podnikatelské aktivity ve druhé polovině třicátých let 20. století, jak se pozná při procházce touto ulicí rekonstruovanou podle dobových adresářů a vzpomínek pamětníků. Výjimkou nebylo, že v jediném domě bylo několik obchodů a živností. V roce 1935, z něž pochází poslední předválečný adresář, držel v tomto směru prvenství dům čp. 96, kde byl koloniál Vojtěcha Jelínka, modistství Františky Jelínkové, obchod s dámskou konfekcí Jindřicha Jelínka, výroba prádla a předtisky vzorů ručních prací Marie Löflerové, papírnictví Františka Krause a komerční kancelář Julia Soukeníka. Dnes je v tomto domě jediná firma SAT – AN EC Group s. r. o. Více firem bylo také v domě čp. 268, a to autoprodějna a autoopravna Auto Praga, fotoateliér Josefa Richtera, obchod galanterním a módním zbožím Boženy Holubové, modistství Julie Šubrtové, prodejna obuvi a pneumatik firmy Baťa a dámská konfekce Anny Vojkovské. Dnes v tomto čísle popisném najdete šest firem – Mobil Blue, Alpine Pro, Krachcen, Fornetti, Dámská a pánská móda a Casino.

Děti samozřejmě lákaly především obchody s cukrovinkami a hračkami. Miroslav Porazil, potomek staré kladenské obchodnické rodiny, například ještě dnes vzpomíná na cukrárníčku na rohu náměstí a dnešní Olbrachtovy ulice, kde prodávali do papírových kornoutků zmrzlinu a k ní přidávali malé aluminiové lžičky. Mnohé děti právě kvůli těmhle lžičkám chodily kupovat zmrzlinu jenom tam. I když je nyní Masarykova třída součástí pěší zóny, musejí se na ní chodci čím dál častěji vyhybat projíždějícím nebo parkujícím autům. Dávno pryč jsou idylické doby, kdy podle vzpomínek Miroslava Porazila touto ulicí projelo jedno, dvě auta, takže tam místní kluci mohli hrát bez obav ze střetu s autem fotbal.

Miroslav Porazil je jedním z mála potomků kladenských podnikatelů, který se po roce 1989 rozhodl obnovit tradici rodinné firmy, jejíž historie je od konce 19. století spojena s domem čp. 97. Dům se zavedeným

³ VESELÝ, Václav: *Adresář královského horního města Kladna. Kladno 1898*; STEJSKAL, Karel: *Adresář královského hor. města Kladna. Kladno 1905–6*; STEJSKAL, K.: *Adresář královského horního města Kladna. Kladno 1911*; *ADRESÁŘ HORNÍHO MĚSTA KLADNA. Kladno 1922*; *ADRESÁŘ HORNÍHO MĚSTA KLADNA. Kladno 1932*; SOUKUP, František: *Orientační kniha Kladenska. Policejní obvod Kladno, Kročehlavy, Dubí a Rozdělův s přilehlými obcemi Motyčín – Hnidousy. Kladno 1935.*



Zakladatel rodinné obchodní tradice Eduard Porazil s vnukem Josefem, kolem 1910



Průčelí obchodu Josefa Porazila ve 30. letech 20. století

koloniálním obchodem na tehdejší Královské třídě koupil v říjnu roku 1898 Eduard Porazil od manželů Jana a Anny Beránkových. I když název obchod se zbožím koloniálním naznačoval, že je v něm k dostání zboží dovážené z tehdejších kolonií (např. kofení a čaj), převážnou většinu sortimentu tvořily nejběžnější potraviny. Eduard Porazil ale tento běžný sortiment ozvláštnil zřízením vlastní pražírny kávy. Inspirátorem této inovace byl zřejmě starší syn Josef, který po otcově smrti v roce 1912 vedl – vzhledem k předčasné smrti ale jen dva roky – rodinný obchod. Protože staršímu Josefově synovi bylo v době otcova úmrtí jen osm let, vedla obchod matka Kristina Porazilová, a to až do roku 1928, kdy ho převzal Josef Porazil mladší. V této době došlo ke specializaci obchodu na prodej pražené kávy, čajů, vybraných druhů vín a alkoholických nápojů, sladkostí a lahůdek, tedy sortimentu, který obchod nabízí i dnes. Díky této specializaci se měnili i zákazníci. Obchod začaly pravidelně navštěvovat majetnější vrstvy obyvatel, kterých bylo v té době v Kladně díky hospodářské prosperitě už dostatek. Ostatní lidé přicházeli do obchodu k Porazilům při svátečních příležitostech.

Ačkoli na počátku 30. let zasáhla také české země hospodářská krize, Porazilův závod ji překonal bez větší újmy a v roce 1934 mohl jeho majitel dokonce přistoupit k přestavbě domu a novému zařízení interiéru obchodu. Základem sortimentu se stala vlastní pražená káva, které obchod nabízel 45 druhů. Káva se také dostala do nového obchodního znaku podniku – jsou jím tři černoušci ve fezech a širokých kalhotách, z nichž dva

nesou šálky s kouřící kávou a třetí konvici. K proslulosti kávy od Porazilů přispěla v polovině 30. let vyjížďka prezidenta T. G. Masaryka z Lán do Kladna. Na hlavní třídě nesoucí už tehdy jeho jméno si prohlížel výklady obchodů a zastavil se u výkladní skříně Porazilova obchodu, kterou majitel právě upravoval. Vzhled obchodu i rozhovor s jeho majitelem uspokojil prezidenta natolik, že Josefu Porazilovi nabídl, aby podával kávu v zámeckém parku v Lánech při setkání legionářů. Tohoto úkolu se Josef Porazil zhostil s velkým úspěchem a díky tomu se podstatně rozšířil okruh zákazníků jeho firmy. Například každé pondělí odesílala firma Porazil do Grandhotelu Pupp v Karlových Varech dva žoky čerstvě pražené kávy, každý po 50 – 70 kilogramech. Podnik, kde v počátcích stával za pultem jen sám majitel, se rozrostl až na 5 zaměstnanců, 2 až 3 obchodní příručí a 2 učedníky.

Zájem o praženou kávu přiměl majitele firmy, aby si v roce 1938 pořídil automatickou linku na pražení kávy od firmy Janka v Radotíně, moderní zařízení, kterých bylo i v rámci republiky v provozu jen minimum. Bohužel, tuto velkou investici zmařily události následujících let. Náš stát nejprve v říjnu 1938 přišel o pohraničí, kde zůstal i Grandhotel Pupp v Karlových Varech, a válka, která vypukla o rok později, znamenala i konec obchodu s kávou. Všechny zásoby kávy, jejíž produkční centra byla mimo dosah Velkoněmecké říše, byly zkonfiskovány a místo nich obchody nabízely pouze kávové náhražky. Sortiment Porazilova obchodu se změnil na běžné potraviny prodávané na přiděl, a ani těch nebyl dostatek. Rychlou změnu k lepšímu ale nepřinesl ani konec války. Přídělový systém na lístky zůstal a s kávou a čajem se lidé v prvních poválečných letech setkávali jen v dodávkách organizace UNRRA⁴ a při slavnostních příležitostech. A když opět začaly přicházet dodávky kávy, pražírna u Porazilů už svůj provoz neobnovila. Káva se pražila v několika velkých podnicích tzv. balárnách a do drobného prodeje byla dodávána už upražená v balíčcích. Byla to jedna z předzvěstí likvidace živnostníků u nás, která naplno začala po převzetí moci komunisty v únoru 1948. Ti okamžitě přistoupili k vyvlastňování drobných výrobců a obchodníků a 1. července 1949 došlo také na firmu Porazil. Obchod i dům byl rodině zkonfiskován a jeho původní majitel Josef Porazil ml. vykonával nyní ve státním obchodě funkci vedoucího. Ale jen do konce roku 1949. Poté byl přeložen do koloniálu na rohu Olbrachtovy ulice a Poštovního náměstí, ale i tam mohl spolu s manželkou Marií setrvat

⁴ UNRRA = *United Nations Relief and Rehabilitation Administration, organizace vytvořená z iniciativy prezidenta USA F. D. Roosevelta ještě před koncem druhé světové války proto, aby bylo možno zajistit základní prostředky pomoci a obnovy zemím zničeným válkou. Do 31. července 1947 bylo do ČSR dodáno např. 780.378 tun potravin, tuků, oleje, krmiva a tabáku, 8.602 tun lékařského materiálu a potřeb, 60.125 tun šatů, textilu a obuvi včetně surovin, na obnovu průmyslu byla ČSR prostřednictvím UNRRA přidělena částka téměř 872 miliónů dolarů. Údaje převzaty z knihy UNRRA V ČESKOSLOVENSKU. Praha 1948.*

jen dva roky. Manželka byla přeložena do prodejny potravin v Kročehlavech a on sám kvůli zdravotnímu stavu pracoval až do odchodu do penze jako skladník v n. p. Průmstav. Návratu domu i obchodu rodině se už Josef Porazil nedočkal. Zemřel 24. května 1989.

Dům i s obchodem byly rodině vráceny v restituci v roce 1991 a nástupcem rodinné obchodnické tradice se stal Josefův mladší syn Miroslav, v té době pracující v technicko – obchodní funkci v Poldi Kladno. Po základní adaptaci byl obchod v srpnu 1991 otevřen a záhy se podařilo z něj opět vytvořit špičkový obchod s kávou, čajem a dalšími pochutinami a lahůdkami. Dotvrdila to první cena v soutěži firmy Teekanne o nejlepší prodejnu čaje v ČSFR. První obchodní úspěchy vytvořily předpoklad i k razantnější obnově obchodu, jehož výkladní skříně dnes připomínají secesi, tedy období, kdy obchod na tehdejší Královské třídě vznikl, a zařízení interiéru 30. léta, kdy prožíval největší rozkvět. Dnes, bohužel, situace obchodu u Porazilů připomíná období první republiky, kdy zákazníci přicházejí většinou jen při svátečních příležitostech. Cenami totiž takovýto obchod nemůže konkurovat super- a hypermarketům či diskontům. Najdete tu ale něco jiného, co vám ony obchodní řetězce nabídnout nemohou: pocit, že stejně jako v době první republiky platí heslo: Náš zákazník, náš pán. A pokud přicházíte nerozhodnutí, co byste chtěli koupit, u Porazilů vám vždy poradí se znalostí věci.

PhDr. Zdeněk Kuchyňka



Návrh reklamního diapositivu firmy Porazil z 30. let 20. století, archiv Sládečkova vlastivědného muzea v Kladně

Kladensko-nučická dráha

Před 150 lety 28. července 1857 byla založena Pražská železářská společnost, původně označovaná německy Prager-Eisen-Industrie Gesellschaft (PEIG). Vznikla spojením Kladenského těžářstva (od roku 1848), Kladenského železářského těžářstva (od roku 1854) a přistoupením několika dalších podílníků. Například firmy Florentina Roberta, vlastníciho doly Ludvík, Naděje a Vítek-Václav, mezi Dubím a Cvrčovicemi. Dále to byl Herrmann Ditrich Lindheim, vlastníci některé doly v Západních Čechách a Heřmanovu huť ve Vlkyši u Nýřan.

Bezprostředním opatřením této nově vzniklé společnosti byla urychlená výstavba železničního spojení s jejich železorudnými doly v oblasti Nučic, rovněž pak s vápencovými lomy u Tachlovic. Bylo zřejmé, že vyřešení dopravy rudy a vápence je rozhodující otázkou rozvoje železářství, jemuž dosavadní povoznický způsob dopravy již nedostačoval.

Dráha začínala ve stanici Staré Kladno, v prostoru mezi Vojtěšskou hutí a dolem Václav v Újezdu pod Kladnem. Sem již koncem roku 1855 byla dovedena Buštěhradská dráha ze stanice Dubí. Po poměrně mírných stoupáních v areálu pozdějších hutí následoval úsek se značným stoupáním, kterému se někdy říkalo „Kladenský semerink“. Další stanicí byla „Vejhybka“, podle a poblíž stejnojmenného nádraží na Pražsko-lánské konězpřežce, v prostoru nynější Americké ulice v Kladně-Kročehlavech. Později byla tato stanice rozšířena na rozsáhlé „šrotiště“ železáren.

Zde byla také propojka do nádraží „Vejhybka“ na konězpřežce, která v době výstavby již patřila Buštěhradské dráze, ale teprve v roce 1863 byla přeměněna na parní trakci. Bylo to mezi lety 1858 - 1872 jediné spojení mezi dvěma částmi Buštěhradské dráhy.

Teprve v roce 1872 byla otevřena spojka Buštěhradské dráhy ze stanice Dubí do stanice „Vejhybka“ (nynější Kladno - hlavní nádraží), kolem dolů Kúbeck, Thinnfeld, Engerth a Bresson.

Kladensko-nučická dráha pokračovala směrem Pletený Újezd. Určitou raritou tratě, možná v té době dokonce i evropskou, byla úroňová křižovatka, v době výstavby ještě s koněspřežnou u Pleteného Újezda. Kladensko-nučická dráha byla druhou dopravní společností na Kladensku, provozující parní železniční dopravu a byla ve vlastnictví Pražské železářské společnosti. Konězpřežka přešla od roku 1863 na parní trakci. Přednost v jízdě Kladensko-nučické dráhy na úroňové křižovatce údajně zůstala.

Tratě pokračovala mezi Pavlovem a Unhoštěm do Červeného Újezda a přes Úhonic do Hořelic, kde byla na 20. km železniční stanice. Dále byla na 21,2 km odbočka k nučickým železorudným dolům v délce 1,6 km. Konečná stanice byly Tachlovice ve vzdálenosti 22,7 km od počátku. Právě tento údaj je zajímavý, neboť představuje vzdálenost tehdy používaných tří poštovních míl, (jedna poštovní míle = čtyři zeměpisné míle, zeměpisná míle = 1 896,5 m). Tratež byla postavena již s „normálním“ rozchodem

1 435 mm, tehdy se ovšem říkalo čtyři stopy a osm a půl palce anglické míry.

Již v červnu 1858 byl zahájen provoz na této trati, některé prameny uvádějí, že to bylo již dříve. Osobní vlaky, resp. přídatný osobní vagon, začaly jezdit až v roce 1864. Trať sloužila převážně k dopravě železné rudy z Nučicka a vápence z oblasti Mořiny. Zpět se také dopravovalo surové železo do Hořelic, odtud pak po ose (povozy) ke zkujňování do Západních Čech.

Kladensko-nučická dráha přispěla významně k rozvoji kladenských železáren. V období deseti let od roku 1857 do roku 1867 vzrostla výroba surového železa z asi 90 000 tun na 250 000 tun za rok. Pražská železářská společnost se především svými kladenskými závody a doly, se zázemím železných rud, stala jedním z nejdůležitějších podniků v našich zemích.

Od 1. srpna 1864 byl Důl Amálie v Kladně, patřící Pražské železářské společnosti, připojen železniční vlečkou o délce 2390 m s Kladensko-nučickou dráhou. Vlečka Kladensko-nučické dráhy na Důl Max v Libušíně (PŽS) byla vedena od Amálské vlečky v prostoru u dnešního zimního stadionu v délce 4,42 km. Poblíž nemocnice vedla vlečka po přemostění přes spojku Buštěhradské dráhy Kladno-Dubí. Celková délka vlečky z Dolu Max na nádraží „Vejhybka“ byla 6,81 km. Byla zprovozněna od 13. 8. 1890, dva měsíce po skončení hloubení jámy Max. Vlastní vlečka na Důl Amálie skončila provoz v roce 1896, kdy skončila i těžba tohoto dolu.

Jamou Max se od roku 1890 do roku 1974 vytěžilo 34 334 000 tun uhlí. Ne všechno bylo odvezeno po vlečce. Kdyby tomu tak bylo, představovalo by to 85 835 vlaků o dvacetitunových vagoněch. Obrazně řečeno, byl by to vlak po 50. rovnoběžce přes půl zeměkoule, v délce asi 17 000 km.

Doprava z Hořelic do Kladna byla zastavena v roce 1968. V šedesátých letech minulého století se začaly uplatňovat motorové lokomotivy. Poslední parní lokomotiva na Kladensko-nučické dráze dojezdila v roce 1980. Vlečka na Důl Max v Libušíně byla v provozu do roku 1974, do doby kdy přestala tato jáma těžit. V roce 1990 byl zastaven provoz i v posledním úseku Semmerink Kladno - Vejhybka.

Karel Melichar

Použitá literatura:

KREJČÍŘ, Mojmír: Po stopách našich železnic, 1990

ŠOREL, Michal a kol.: 150 let parostrojní železnice na Kladně, 2005

65 let od největší důlní katastrofy

V letošním roce uplynulo pětadesát let od tragédie, která se smutně zapsala do historie světového hornictví. Dne 26. dubna 1942 zahynulo 1550 horníků a 224 bylo těžce zraněno při výbuchu metanu a uhelného prachu na dole Honkejko v černouhelném revíru Pehn-Sih v tehdejším státě Mandžusko.

Jedná se o největší důlní katastrofu v dějinách světového hornictví a to jak počtem obětí, tak i počtem zraněných. Po 36 letech předstihla do té doby nejotřesnější nehodu na severofrancouzských dolech společnosti Courrières v kamenouhelném revíru Pas-de-Calais, kde při výbuchu uhelného prachu dne 10. března 1906 zahynulo 1 099 horníků.

Zde je nutno poznamenat, že údaje o počtu usmrcených a zraněných se poněkud rozcházejí. Výše uvedený údaj vychází z toho, že první zpráva o zásahu záchranářů uváděla, že z dolu bylo vyneseno 268 poraněných, z nichž v dalších dnech 22 podlehl následkům svých zranění. V další zprávě bylo uvedeno 1 527 vyproštěných obětí. V první zprávě byla též zmínka o jedné oběti na povrchu dolu. V jámové budově byl tlakovou vlnou z dolu usmrcen jeden pracovník. Spory jsou rovněž o přesném datu nehody, neboť některé zdroje uvádějí i 26. únor 1942. Nepřesnostem napomohlo i to, že tato událost byla dlouho utajována jak před světovou veřejností, tak i před japonskou vládou.

Dnešní čínská provincie Chejlung Tiang se nachází na severovýchodě Číny, jižně od hranic s Ruskou federací, na řece Amur. Mandžuoové patří k mongoloidním obyvatelům, kteří do této části Číny přišli z Mongolska v 17. století. Od roku 1900 do roku 1902 bylo toto území obsazeno Ruskem a po rusko-japonských válkách bylo v roce 1907 rozděleno mezi obě, předtím mezi sebou válčící, strany. V roce 1932 obsadili území Mandžuska Japonci a vytvořili zde loutkový stát, který byl pak proklamován jako císařství, v jehož čele stál i nominálně poslední čínský císař. Okupace Mandžuska Japonskem trvala až do jedné z posledních operací 2. světové války – mandžuské operace, která se uskutečnila v období od 9. do 25. 8. 1945. Definitivní uspořádání Mandžuska se však datuje až od roku 1948. Když Japonci obsadili Mandžusko, bylo jejich hlavní snahou získat zde pro své cíle nerostné suroviny z bohatých nalezišť a hlavně dostatek kvalitního koksovatelného černého uhlí. Těžba se tak v Mandžusku během deseti let zvýšila ze 7,5 na 30 milionů tun. V dolech pracovali převážně cizinci, vesměs váleční zajatci. Technický dozor zde zajišťovali Japonci.

Těžba uhlí v černouhelném revíru Penh – Sih byla zahájena v sedmdesátých letech 19. století. Na dole Honkejko bylo v roce 1941 dobýváno velmi plynující koksovatelné uhlí s obsahem 18% prchavých látek. Japonské vedení dolu však nepokládalo důl za nebezpečný výbuchem

metanu ani uhelného prachu, a proto zde nebyl uhelný prach nijak zneškodňován. Bylo však známo, že zde v dřívějších dobách došlo k několika místním výbuchům a vzplanutím metanu i uhelného prachu. Těžba v roce 1941 dosahovala výše 900 000 tun a v dole pracovalo celkem 4 400 horníků. Dobývány byly čtyři sloje s úklonem okolo 20°. Poruby byly vedeny směrným stěnováním se základkou. Vytěžené uhlí bylo z porubů dopravováno hřeblovými dopravníky na hlavní těžní chodbu, kde bylo nasypáno do vozů. Vozy pak byly odtěženy lanovkami s nekonečným lanem až k úpatí čtyř úklonných jam. Zde bylo uhlí přesypáno na pasové dopravníky a dopravováno na povrch. Větrání dolu zajišťovaly čtyři hlavní ventilátory, které byly umístěny na povrchu u větrných komínů. Za účelem stabilizace větrání byly v dole rovněž nainstalovány pomocné ventilátory.

V kritický den 26. dubna 1942 bouře doprovázená silným větrem způsobila několik poruch na přívodním elektrickém vedení k dolu. Z tohoto důvodu vydal japonský závodní dolu příkaz k vypnutí přívodu elektrické energie do dolu a nařídil opravy škod způsobených větrem. Do dolu však nebyla o odstávce přívodu energie podána žádná informace. Po dobu oprav byly hlavní i pomocné ventilátory zastaveny. Po asi jednohodinovém přerušení dodávky elektrické energie byla celá energetická síť opět uvedena do provozu. V okamžiku zapojení elektrické energie do dolu se z hlubin ozvala hromová rána a z jedné těžní úklonné jámy vyrazila na povrch tlaková vlna doprovázená zplodinami výbuchu. Jámová budova nad ústím této jámy byla rozmetána a v troskách zahynul i jeden povrchový pracovník.

Závodní dolu se v okamžiku výbuchu nacházel nedaleko od zničené budovy, viděl jak její destrukci, tak i usmrcení pracovníka. Jeho první reakcí byl proto příkaz k okamžitému zastavení právě se rozbíhajících čtyř hlavních ventilátorů. Svě rozhodnutí později odůvodňoval tím, že tak chtěl zabránit šíření požáru, jehož vznik po výbuchu v dole předpokládal. S vlastním zahájením záchranných prací však závodní dolu stále otálel. I když ihned po výbuchu vyšel vlastními silami z dolu jeden horník, nebyl vyslechnut a byl poslán domů. Teprve za dvě a půl hodiny byla do dolu vyslána první záchranná četa v dýchacích přístrojích. Ta se však pro nefunkčnost dvou přístrojů v krátké době vrátila z úklonné jámy. Po několikahodinovém vyčkávání a nerozhodnosti dal závodní dolu příkaz k opětovnému spuštění hlavních ventilátorů a k obnovení dodávky elektrické energie do dolu, aby tak byly do chodu uvedeny i podpurné ventilátory v podzemí. Záchranné práce pak pokračovaly ze strany vtažných větrů bez dýchacích přístrojů. Naštěstí nevznikl po výbuchu v dole žádný požár. Při prvních záchranných pracích bylo z dolu vyvedeno a vyneseno 268 zraněných a přiotrávených horníků, z toho 246 bylo zraněno těžce. Na následky zranění v nejbližších hodinách 22 horníků podleho. Započalo náročné zmáhání následků tragického výbuchu. Během deseti dnů bylo na povrch dopraveno 1 527 těl obětí. Mnoho z nich bylo otráveno oxidem uhelnatým a na jejich těle nebyly zjištěny žádné stopy popálení nebo mechanických zranění. Většina obětí byla nalezena v chodbách vedoucích

k těžním vtažným jámám. Pozdější vyšetřování potvrdilo, že pokud by nebylo větrání záhy po výbuchu zastaveno, měli tito horníci reálnou šanci na záchranu vlastními silami únikem na povrch.

Vyšetřování příčin a okolností vzniku výbuchu probíhalo současně s vyprošťovacími pracemi. Bylo prokázáno, že došlo k výbuchu místního nahromadění metanu u elektrického stykače pohonu porubového hřeblového dopravníku. Spínač stykače byl nalezen v otevřené poloze s volnými neizolovanými konci vodičů přívodního kabelu. Podle výpovědi horníka obsluhujícího hřeblový dopravník v jiné směně, byl tento stykač často v poruše. Proto byla vyslovena oprávněná domněnka, že horník obsluhující pohon hřeblového dopravníku se po výpadku elektrické energie domníval, že došlo k obvyklé poruše a tu se snažil opravit sám, jak to udělal již několikrát předtím. Otevřel skříň stykače a náhodně ponechal konce vodičů v takové vzdálenosti, že při obnovení dodávky elektrické energie mezi nimi přeskočila elektrická jiskra.

Hodinové přerušení větrání umožnilo místní nahromadění směsi metanu se vzduchem ve výbušné koncentraci. Vzniklý elektrický oblouk pak snadno tuto směs zapálil a inicioval tak primární výbuch. V dole, kde nebyl zneškodňován uhelný prach, došlo při lokálním výbuchu metanu působením vzdušné rázové vlny k jeho rozvíření a následným šlehnutím plamene byl iniciován i výbuch uhelného prachu. Výbuch se přenesl až na povrch, neboť v dole nebyly instalovány žádné protivýbuchové uzávěry. Povýbuchové zplodiny s vysokým obsahem oxidu uhelnatého a s malým obsahem kyslíku pak již jen tragédii završily.

Tragédie na Honkejku je, nehledě na moderní zabezpečovací techniku a zlepšené pracovní podmínky, dodnes vážným mementem. Mimořádné události z posledních let svědčí o tom, že k souběhu rizikových situací při selhání lidského činitele může dojít i v současnosti.

Ing. Vlastimil Neliba

Použitá literatura:

HÁJEK, L.: Největší důlní katastrofa v dějinách světového hornictví, časopis Záchranář č. 3/1997

10 let od ukončení těžby na Dole Mayrau a Ronna

30. června letošního roku jsme si připomněli okamžik, kdy na dvou nejstarších dolech v Kladenském revíru byla ukončena těžba a v minulém čísle jsme se věnovali popisu Dolu Ronna, který by v letošním roce oslavil 125 let od svého založení. V tomto čísle Zpravodaje se budeme věnovat historii patrně nejnámějšího dolu v Kladenském revíru a to Dolu Mayrau.

Velká konjunktura koncem šedesátých a začátkem sedmdesátých let devatenáctého století přinesla další rychlý růst kladenské uhelné pánve. Poptávka po uhlí v prudce se rozvíjející Praze, v nově budované železniční síti a v kladenských hutích rostla tak rychle, že i prudký vzestup těžby na kladenských dolech ji těžko mohl uspokojit. Z tohoto důvodu byly urychleně otevírány další uhelné zásoby a byl vybudován základ komplexu zdejších dolů, který byl později doplněn jen několika jamami na severozápadě a západě revíru. Celková těžba tří zdejších uhelných společností (Buštěhradské císařské doly, Společnost státní dráhy, Pražská železářská společnost) vzrostla od roku 1865 do roku 1871 dvojnásobně. Předstihovala těžbu ostravského revíru a představovala téměř třetinu veškeré těžby černého uhlí v českých zemích. Na vzestupu těžby v kladenském revíru se původně podílela rovnoměrně všechna zdejší těžařstva. Avšak od druhé poloviny osmdesátých let devatenáctého století se díky dolům Engerth, Bresson a Barré do čela dostává Společnost státní dráhy. V roce 1880 tato společnost vykazuje těžbu 629 000 tun, Buštěhradské císařské doly vykazují těžbu pouze 381 000 tun a doly Pražské železářské společnosti dokonce jen 317 000 tun. Tento nepoměr těžby v ostrém konkurenčním boji donutil vedení Pražské železářské společnosti k tomu, aby včas přistoupila k rozsáhlému vrtnému průzkumu na svých důlních polích směrem na západ od Kladna. Když za 40 000 zlatých zakoupila další uhelné pole patřící doposud Společnosti státní dráhy (která předpokládala, že v této tektonicky složitě oblasti bude těžba nerentabilní), dala se do hloubení svého největšího dolu u obce Vinařic - Dolu Mayrau. Těžbou na tomto vydatném dole předstihla Pražská železářská společnost ostatní těžaře a na dlouhou dobu si zajistila první místo v těžbě v celém kladenském revíru.

První pokusy nalézt uhlí v okolí obce Vinařice byly učiněny již v roce 1852, kdy mlynář J. Šašek hloubí štolu u cesty vedoucí na vrch Syrovátka. Tento pokus skončil neúspěchem, neboť po 36 metrech naráží na čedičovou vrstvu. Neúspěchem končí i pokus Pražské železářské společnosti o hloubení jámy na úpatí kopce Syrovátka z období listopad 1871 - duben 1872. Jáma byla vyhloubena do hloubky 30 m, z ní byl prováděn vrtný průzkum, a protože uhelná sloj nebyla zastřižena, bylo další hloubení zastaveno a jáma zasypána. Po zakoupení dolových polí od Společnosti státní dráhy byl proveden nový vrtný průzkum a 1. srpna 1874 se dělníci



Těžní věž Dolu Mayrau, sočasný stav, foto: ing. Vlastimil Neliba



průřezu, při hloubení této jámy byl již zvolen moderní kruhový profil se zděnou výstrojí. Hloubením jámy byl pověřen ing. J. Karlík, který měl s touto činností značné zkušenosti nejen z hloubení jámy Stehelčeves, ale i z německých revírů. Světlost jámy v celé hloubce byla 5, 848 m. Jáma byla hloubena a současně zděna a po dosažení hloubky 12,8 m byla

postavena těžní věž s lanovnicemi. Nutno poznamenat, že v pevných horninách byla jáma hloubena o hrubém průměru 4,583 m. Při dosažení měkkých hornin byl průměr rozšiřován, aby bylo možno použít dostatečně silnou vyzdívku jámy. Rozpojené horniny byly do hloubky 6 m těženy ručním vrátkem a koncem srpna 1874 byla dána do provozu lokomobila. Do konce roku 1874 bylo vyhloubeno a vyzděno 80 m jámového komínu. Dvojitý parní vrátek byl uveden do provozu v březnu 1875 a téhož roku byl nahrazen těžním strojem na ploché lano, který sem byl převezen z jámy Stehelčevy. Do hloubky 64 m se odvodňování jámy provádělo ručními čerpadly, která obsluhovalo devět mužů. Přítok vody do hloubení však stále stoupal a tak bylo v jámě umístěno dvojité pístové parní čerpadlo. Na odvodňování byly přibližně po 50 m zaráženy výklenky pro umístění čerpadel. V červenci 1875 bylo parní pístové čerpadlo umístěno na již zhotoveném III. patře, kam bylo zavedeno parní potrubí a dva řády výtlačného potrubí pro čerpání vod. Zvláštní větrání čelby pracoviště při hloubení zaváděno nebylo, bylo zde využíváno toho, že vzduch byl ohříván od parního potrubí a v důsledku ohřevu cirkuloval.

Uhelná sloj byla odkryta v hloubce 515,2 m dne 28. září 1877 a tato událost byla patřičně oslavena. Nový důl byl slavnostně pojmenován po předsedovi správní rady Pražské železářské společnosti, JUDr. Kajetánu Mayerovi, svobodnému pánu z Mayrau, který se především zasloužil o zakoupení nových dolových polí od Společnosti státní dráhy západně od Dolu Barré. Hloubení dolu bylo ukončeno 8. října 1877 a konečná hloubka činila 527,5 m. Důl Mayrau měl celkem 4 patra, která zde byla číslována poněkud netypicky podle příbramského vzoru. Třetí patro se nacházelo v hloubce 152 m, páté v hloubce 254 m, sedmé ve 400 m a desáté v hloubce 520 m. Třetí a páté patro sloužilo pro umístění čerpadel a později při hloubení jámy Robert. V roce 1878 byly pro důl objednány hlavní vodotěžné stroje podle návrhu prof. Riedlera z vídeňské polytechniky. Za účelem hospodárného vytěžení dodatečně zjištěných uhelných zásob a zlepšení větrání, přistoupilo vedení Pražské železářské společnosti v letech 1881 – 1884 k hloubení druhé jámy. Tato jáma, která se nachází o padesát metrů východněji, byla hloubena o průměru 3 m a byla pojmenována po Florentinu Robertovi, spoluzakladateli Pražské železářské společnosti. Tato jáma byla jako první v revíru hloubena oboustranně. Přestože bylo vše pečlivě vyměřeno, došlo k odchylce, která se projevila malým lomem v šachetním komínu. Jáma Robert sloužila jako jáma vtažná a byla vybavena dvouetážovým těžním zařízením. Jáma Mayrau byla jamou výdušnou a byla vybavena třietážovým těžním zařízením. Kromě třietážových klecí bylo ve východní části jámy zabudováno tzv. malé těžní oddělení, které sloužilo pouze pro dopravu dřeva do dolu. Velikost klecí byla na jámě Robert i Mayrau jednotná – do každé etáže se vešel 1 vůz těžby nebo 6 osob. Po dohloubení obou jam nastává další technické zdokonalování, k dolu byla zavedena železniční vlečka, která spojovala důl s tratí Kladno – Kralupy nad Vltavou. Roku 1896 byl postaven na místo

provizorní třídírny moderní úpravárenský komplex od firmy Schüstermann & Kremer z Bochumu. Úpravna a uhelné prádlo měly kapacitu 55 tun uhlí za hodinu a v provozu byly až do roku 1940, kdy těžba byla převedena spojovacím překopem na Důl Max. Definitivně byl úpravárenský komplex na Dole Mayrau zbourán v roce 1955. Další technické zdokonalování dolu nastává v roce 1901, kdy byla na dole vybudována vlastní elektrická ústředna a pokračuje především 4. června 1906, kdy byl původní těžní stroj na jámě Mayrau nahrazen nově zakoupeným těžním strojem od firmy Ringhoffer Smíchov. Zdokonalování se týká i čerpání vod; v roce 1916 je vybudována nová podzemní čerpací stanice nedaleko od jámy Robert a v ní je umístěno první elektrické vysokotlaké odstředivé čerpadlo. Druhé čerpadlo je sem instalováno v roce 1927 a pocházelo z již uzavřeného Dolu Jan v Libušině. Modernizace čerpání vod pak byla dokončena v roce 1934 a původní parní čerpadla byla vyřazena z provozu. Vzhledem k neustálému rozšiřování a modernizaci dolu elektrická ústředna již nepostačovala a proto byl důl v letech 1926 – 1928 elektrickým dálkovým vedením propojen se železárnami PŽS a s elektrárnou Dolu Schoeller. Současně bylo přistoupeno k elektrifikaci podzemí dolu a na úrovni 7. patra byla vybudována nová strojovna pro ventilátory, které sem byly v roce 1933 nainstalovány. Tyto ventilátory o výkonu 1600 m³/min byly na dole v provozu až do sedmdesátých let dvacátého století, kdy byla na povrchu naproti jámě Mayrau postavena ventilátorovna s novým ventilátorem. Původní těžní stroj na jámě Robert byl v roce 1933 nahrazen elektrickým těžním strojem, vyrobeným Škodovými závody v Plzni. V roce 1936 zakoupila Pražská železářská společnost veškeré akcie Společnosti státní dráhy a od 1.1. 1937 získává do svého majetku doly Engerth, Barré, Kúbeck, Theodor a Jan v Otvovicích. Ještě předtím, přibližně od poloviny roku 1936, je započato s ražbou spojovacího překopu mezi Doly Mayrau a Ronna a část uzavřeného pole Robert I, byla Dolu Ronna předána k dobývání.

V protokolu sepsaném v roce 1935 revírním báňským úřadem ve Slaném se mimo jiné uvádí, že dolové pole Dolu Mayrau má rozlohu 6 658 205 m² a nachází se v severní části kladenské uhelné pánve na katastru obcí Vinařice, Motyčín, Třebichovice a v menší míře zasahuje na katastry obcí Kladna a Hnidous. Nadloží je 500 – 540 m mocné a skládá se z pískovců, slepenců, břidlic a jíllů. V dolovém poli je vyvinuta jedna uhelná sloj o mocnosti 3 až 9 m a je porušena velkou poruchou ve směru od jihovýchodu k severozápadu. Tato porucha shazuje uhelnou sloj o 80 m a dělí tak důlní pole na dvě části, z nichž jihozápadní část tvoří vlastní pole Mayrau a část severní pole Robert. V severovýchodní části pole Robert je sloj porušena čedičovou průrvou stejného směru jako výše uvedená porucha. Jak v poli Robert, tak i v poli Mayrau, je uhelná sloj porušena silurskými hřbety, pni a čedičovými žilami. Podloží uhelné sloje je tvořeno převážně břidlicemi a místy je vyvinuta základní kladenská sloj, která však

kvůli znečištění je téměř nerubatelná. Pole Robert bylo otevřeno severním překopem, pole Mayrau pak překopem západním.

Původně byl důl Mayrau ucelenou a samostatnou jednotkou a to jak po stránce správní, tak i po stránce technologické. Neexistovala koncentrace těžby, úpravy, expedice a způsob provozu dolu se tak zásadně lišil od stavu, který mnozí z nás pamatují. V srpnu 1939 přikročila Pražská železářská společnost k zásadnímu kroku a to ke koncentraci těžby na dolech Mayrau a Max. Od roku 1940 je uhlí, které bylo na Dole Mayrau vytěženo, dopravováno spojovacím překopem na Důl Max a od roku 1973 je dopravováno až na Důl Schoeller. Vybavení dolu na začátku dvacátého století odpovídalo tehdejšímu stavu báňské techniky. Hlavní pohonnou energií pro těžbu a čerpání byla původně pára. Pro zajímavost uvádím, že v tomto období stará kotelna Dolu Mayrau byla vybavena 19 kotli. Budovaný elektrický rozvod měl atypický kmitočet 21, později 25 Hz. Doprava v dole je prováděna lanovkami a hojně se využívá i důlních koní, kterých bylo v podzemí přibližně 70. Poslední koně byli na povrch vytaženi až v prosinci 1957 a jmenovali se Karel a Baron.

Klasickou dobývací metodou na Dole Mayrau bylo původně tzv. kladenské pilřfování plně mocnosti na zával. V dosud celistvých a nerozrušených dolových polích byly i dobré stropní podmínky, takže vyrubané prostory dosahovaly nevídaných rozměrů. S postupnou modernizací dolu byly postupně zaváděny a zkoušeny i jiné dobývací metody. Tak např. v archivních materiálech dolu se uvádí, že v roce 1932 z důvodu zamezení záparů, zvýšení bezpečnosti práce a pro zmenšení poklesu nadložních vrstev, byla zaváděna metoda stěnování s plnou foukanou základkou za pomoci strojní soustavy BEIEN. Větší spotřeba vzduchu (cca 85 m³/min) si na povrchu dolu vyžádala postavení dalších kompresorů o celkovém výkonu 344 m³/min. Touto dobývací metodou uhelná sloj byla rubána ve dvou až třech lávkách vysokých okolo 2 metrů. Postup dobývání byl odspodu nahoru. Po vyrubání a zafoukání spodní lávky bylo přikročeno k rubání lávky vrchní. K přípravě základky byl v roce 1934 na odvalu dolu nainstalován kuželový drtič na drcení hlušiny. Tato dobývací metoda ovšem nepřinesla očekávaný a žádoucí efekt neboť části uhelné sloje tvořily poměrně malé bloky s velkým množstvím starých důlních děl. Vzhledem ke značné náchyllosti uhlí k samovznícení docházelo často v nepřístupných dílech k záparům a tím k uzavření celého porubu. Dalšími dobývacími metodami, které na Dole Mayrau byly použity k dobývání, jsou:

- Zátinkování se zpětným sestřelem - tato dobývací metoda se na Dole Mayrau používala až do konce životnosti dolu
- Zátinkování s použitím hydraulických stojek
- Pilřfování s použitím škrabákového nakladače a individuálních hydraulických stojek

- Hydromechanizace – s ověřovacím provozem této dobývací metody na Dole Mayrau a na Dole Max bylo započato v letech 1959 až 1960. Prvně vytryskl proud vody z hydromonitoru pod tlakem 50 - 60 atm na Dole Mayrau v revíru 183. svážná a hydromechanizace pro dobývání byla používána až do června 1976.
- Stěnování za použití posuvné výztuže 2 MKE a dobývacího kombajnu KŠ – 1KG

Z uvedených způsobů dobývání je zřejmé hledání a ověřování nových metod a střídání metod v závislosti na konkrétních podmínkách. Od řady dobývacích metod bylo ustoupeno pro velmi nepříznivé podmínky ve spodních lávkách, kdy častá vyhlučení, nesoudržné stropy a množství starých chodeb nedovolovaly potřebné využití modernějších dobývacích metod.

Nejkritičtějším obdobím ve 123-leté historii dolu bylo období 1940 až 1945. V tomto období byly rubány ty nejlepší a nejpřístupnější uhelné partie. Stěnování probíhalo i v ochranném pilíři jam bez ohledu na to, jaké následky to bude mít pro příští hospodárné dobývání uhlí na dole. Stav dolu po ukončení války nebyl tedy nikterak valný, a proto byla tehdejšími ministerstvem paliv a energetiky uvolněna určitá finanční částka a pracovní síly pro sanaci dolu. Smysl této sanace byl vyřadit a zazdít veškeré nepotřebné chodby, obplavit stařiny a požářiště, rozšířit profily hlavních a výdušných chodeb a na místo dřevěné výztuže použít výztuž ocelovou - TH. V souvislosti se zvýšeným používáním záplavu v podzemí byla provedena modernizace i vodního hospodářství.

V roce 1976 pokleslo množství vytěžitelných zásob na 1 177 000 tun a životnost dolu byla odhadována do roku 1987. V této souvislosti byl zahájen geologický průzkum starých již dobývaných prostor s cílem maximálního využití všech zásob v dříve zanechaných spodních lávkách a v ochranných a izolačních pilířích. V roce 1977 byla prozkoumána tektonická porucha oddělující pole Mayrau od pole Robert, avšak s negativním výsledkem. Samostatnou kapitolu tvoří pak investiční otvírka zbytkových zásob na demarkaci dolů Max, Mayrau a Engerth, která byla zahájena v roce 1982. Jednalo se o ražbu výdušného překopu na úrovni 7. patra dolu a dovrchního vtažného překopu, který byl ražen ze spojovacího překopu Mayrau – Schoeller na 10. patře. Po propojení větrního okruhu bylo započato s rozsáhlým průzkumem a s následnou těžbou, která v tomto revíru byla ukončena v dubnu 1996.

Tak jako v roce 1974 horníci z Dolu Max byli převedeni na Důl Mayrau a odtud dojížděli na svá pracoviště spojovacím překopem, byli i horníci z Dolu Mayrau v únoru 1997 převedeni na Důl Schoeller a na Mayrovku začali dojíždět spojovacím překopem. V důsledku značné dojezdové vzdálenosti na pracoviště dochází k poklesu těžby a stále se

zhoršující stav důlních děl v důsledku tlakových poměrů přináší počátkem června 1997 rozhodnutí o ukončení těžby na Dole Mayrau. Poslední vůz z dolu, který za svých 123 let existence vytěžil téměř 35 milionů tun kvalitního černého uhlí, byl vytěžen 30.6.1997. Ovšem vytěžením posledního vozu s uhlím život na dole nekončí. V podzemí probíhaly rabovací práce, které byly ukončeny postavením ochranných mříží v okolí obou jam 10. 12. 1997.

Kola na těžní věži se definitivně přestala otáčet 14. 12. 1997, kdy byl zastaven hlavní ventilátor a klece na jámě Robert byly vytaženy na povrch. Ještě po několik dní bylo možno pozorovat, jak teplý vzduch vycházející z dolu se sráží v páru, poslední známka života dolu, který člověk vyhloubil, aby z hlubin dostal černé bohatství, byl u konce.

Ing. Vlastimil Neliba

Použitá literatura:

STEHLÍK, Václav: Stoletá šachta slavných tradic

UVÁČEK, Jan: 120 let dolu Mayrau

Kolektiv autorů, Dobývání uhlí na Kladensku, 2006



foto: Josef Seifert



foto: Josef Seifert



foto: archiv Dušana Piedermana

Poslední vůz těžby na Dole Mayrau

Je tomu už 10. let od zastavení těžby na Dole Mayrau. V pátek 13. června 1997 jsme se dozvěděli rozhodnutí správní rady Českomoravských dolů (ČMD). Rada stanovila den ukončení těžby na naší starobylé krasavici a „kurva šachtě“ - jak jsme jí také mezi sebou říkali, na 30. června 1997.

Od poloviny února jsme již fárali na Dole Schoeller a vláčkem jsme jezdili těžít ochranný pilíř Mayrovky. Cesta vlakem trvala asi půl hodiny, kolem Maxovky až na Mayrovku. Koleje už ani nevedly k jamám, ale končily asi 400 m od nich. Pěšky jsme došli na základnu kolem „šibíku“ do výklenku rovnačky úseku Mayrau (později revíru Ohradník).

V pondělí 30. června na odpolední směně jsme již všichni věděli, kam a na který úsek Dolu Schoeller nastupujeme. Nálada byla hodně mizerná, protože jsme věděli, že rozhodnutí od „zeleného stolu“ nebylo správné. Původně počítalo s těžbou minimálně do roku 2001. Střelmistři vyjeli pro střelivo, protože sklad travin na Mayrau vydával do posledního dne. Mezitím jsem rozdělil lidi na jednotlivá pracoviště, ale bylo to více méně jenom symbolické gesto. Bylo jasné, která bije. Vědělo se, že nám vedení ČMD není nakloněno a Mayrovka musí předčasně padnout.

Havíři se zvolna rozcházel na svá pracoviště, uvědomili jsme si, že to po 120 letech těžby padlo na nás. Za chvíli zahouká výstražný pasový signál a pasy se rozjedou. Nahlásil jsem se dispečerovi a vydal se na kontrolu revíru. Všechny pracoviště už se stahovaly – bylo povoleno „chodbicování“. Proběhl jsem revír, s řemeslníky, naposledy zkontroloval čerpadla, zastavil se nahoře na „šibíku“ (šibík byl 17m dlouhý zásobník, z něhož se uhlí sypalo do vozů) u fotobuňky. Těžba běžela a já na základně zaevidoval směny. Žádná větší kvalita uhlí po pasech neběžela a tak jsem vyrazil opět na obchůzku. Ani jsem se nedostal na všechny pracoviště, když kolem 19. hodiny jsem začal potkávat havíře, kteří se stahovali na základnu. Jenom jsme vztekly mávli rukou a bylo nám jasné - je konec.

Na základně bylo jako po pohřbu. Osádka posedávala, občas padlo jadrné slovo. Po 20. hodině jsme se pomalu zvedali a odcházeli k vláčku, kde jsme jen mlčky čekali až bude čas k odjezdu.

Po těch deseti letech už si nepamatují, kolik vozů se nasypalo, ale byla to bída. Tehdejší vedoucí závodu se ani nenamáhal připravit slavnostní „poslední vůz“. Já jsem u násypu popsal křídou poslední vůz a sedl si také do vlaku. Ten poslední vůz jsem ještě příští týden viděl na Dole Schoeller ve vlaku plném vozů, ale už obíhal revíry jinde. Za pár dnů se křída smazala. O nedůstojném konci Mayrovky se při náhodném setkání s bývalými havíři už ani nebavíme.

Pár lidí – „rabovací parta“: ti kteří demontovali stroje a zařízení z dolu, pracovali do prosince 1997. Poté také přestoupili na Důl Schoeller v Libušíně. Poslední svůj štajgrovský notes jsem nezahlodil, mám

jej schovaný a díky tomu známe jména havířů z poslední těžební směny na Dole Mayrau:
Souček, Roubal, Čečko, Srba, Nenáhlo, Patejřík, Lefner, Strejc, Janků, Pfeifer, Cingroš, Hnědkovský, Marek, Hažlinský, střelmistři: Král, Nosek, Horák, revírník: Piederman.

Dušan Piederman

Technické zajímavosti skanzenu Mayrau, Karlíkův tachograf

V minulém čísle Hornického zpravodaje jsme našim čtenářům představily unikátní těžní stroj od firmy Ringhoffer a v tomto čísle se budeme věnovat popisu přístroje, bez něhož by byl provoz těžního stroje takřka nemyslitelný – tachografu.



Jednoduše řečeno tachograf je přístroj, který je součástí těžního stroje a ukazuje a zaznamenává rychlost těžních nádob v jámě v každém okamžiku jízdy. Tachografů je několik systémů, nejrozšířenějším je však druh tachografu, který si nechal patentovat na začátku dvacátého století Ing. Jan Karlík, závodní Dolu Mayrau. Na vývoji tachografu však Ing. Karlík nepracoval sám, ale vyvíjel jej společně s panem Vojtěchem Šarochem, tehdejším zámečnickým mistrem Dolu Mavrau.

Zpočátku byly tachografy vyráběny přímo v dílnách na Dole Mayrau, později, když jejich výroba zaostávala za poptávkou, byla jejich výroba zadávána do strojírenské dílny Michl ve Slaném. Tachografy byly nakonec vyráběny v továrně, kterou Ing. Karlík založil a která sídlila v Praze Dejvicích. Zhotovené tachografy jsou odesílány na místa, kde mají být zabudovány a vlastní montáž a seřízení provádí pan Šaroch. V roce 1901 jsou tachografy nasazovány nejen v revíru kladenském, ale i v revíru severočeském a v ostravsko-karvinském. Zpráva o vynálezu tachografu se rozšířila i do ciziny a tachografy jsou montovány na těžních strojích v Německu, Belgii, Francii, Rusku. Jak uvádí časopis Hornické listy z roku 1915 „tachograf zdomácněl i v Americe, Africe, Číně, Japonsku a v Austrálii“.

Základní součástí Karlíkova tachografu je trojramenná litinová nádoba v podobě lyry, která je do poloviny naplněna rtuť. Nádoba je umístěna v ložisku rámu a je opatřena řemeničkou. Pohon tachografu pak zajišťoval kožený řemínek z hlavní hřídele těžního stroje. Při otáčení lyry vzniká odstředivá síla a dochází ke zvedání hladiny rtuť v obou postranních nádobách, v prostřední nádobě pak hladina rtuť klesá. V prostřední nádobě je umístěn plovák, spojený systémem páček a táhel s ručičkou ukazatele rychlosti a zapisovacím perem v registračním systému tachografu. Průměry kanálků ve spojitých nádobách jsou vypočteny tak, aby ručička rychloměru a zapisovací perko registračního zařízení lineárně ukazovaly průběh rychlosti. Velkou výhodou Karlíkova tachografu je ta skutečnost, že stupnice a ukazatel rychlosti jsou dost velké na to, aby je strojník těžního stroje mohl dobře sledovat. Registrační zařízení je tvořeno plechovým válcem o obvodu jednoho metru a šířky třiceti centimetrů. Tento válec se záznamovým

papírem je umístěný na svislé hřídeli se závitem, pohon je zajištěn hodinovým strojkem a pohybuje se rychlostí jeden centimetr za minutu; svislý pohyb válce směrem dolů je zajištěn vlastní vahou válce.

Jako každé zařízení tak i tachograf byl několikrát vylepšen. Jedním z prvních vylepšení spočívalo v zabudování druhého registračního pera, ovládaného dvěma cívkami, které zapisovalo signály z hlavního a spodního náraziště dolů. Při signalizaci z horního náraziště se pero vychýlilo nahoru, při signalizaci ze spodního náraziště pak směrem dolů. Nevýhodou tohoto vylepšení však bylo to, že na záznamním papíru většinou nešlo rozeznat počet daných signálů, neboť zapsané čárky spolu splývaly. Dalším vylepšením tachografu bylo zabudování hrotového doteku na táhlu plováku. V případě překročení povolené rychlosti dotek sepnul signální zvonek na tachografu a strojníka na překročení rychlosti upozornil.

Dalším vývojovým typem tachografu byl typ vyvinutý v roce 1960 a označený jako „tachograf 600“, výrobek podniku Laboratorní přístroje Praha, Novinkou zde bylo nové registrační zařízení se svítkem registračního papíru o délce přibližně 16 metrů. Důvodem k tomuto vylepšení bylo naplnění stále přísnějších bezpečnostních předpisů o provozu těžních strojů. Záznam obsahoval diagram rychlosti a průběhu jízdy, přesný počet signálů pomocí vpichů a záznam dalších šesti údajů o provozu těžního stroje. Lyra a stupnice ukazatele rychlosti zůstala tak, jak byla navržena v prvním tachografu autora patentu Ing. Jana Karlíka. S dalším zdokonalením přichází podnik Laboratorní přístroje Praha v roce 1970 a tento typ je označován jako typ 607. V tomto typu již není použita původní tzv. Karlíkova lyra, ale na hlavním hřídeli těžního stroje je zabudováno tachodynamo. Otáčením hřídele vzniká v tachodynamu stejnosměrný proud, který se přivádí do registračního přístroje. Diagram průběhu jízdy, registrace signálů a dalších šesti funkcí zůstávají stejné jako u předešlého typu. Tachograf byl v tomto období většinou doplněn magnetofonovým záznamem telefonních hovorů mezi obsluhou jámy a strojníkem těžního stroje. Poslední těžní stroje na Dole Schoeller a na Dole Tuchlovice již byly vybaveny nejmodernější řídicí technikou a počítačový systém řídil nejen jejich automatický provoz, ale i monitoroval všechny funkce těžního stroje.

Všechny tři těžní stroje Dolu Mayrau byly původně vybaveny tachografy s Karlíkovou lyrou a jako první byl tachograf použit pro těžní stroj jámy Robert. V současné době můžeme původní Karlíkovy tachografy zhlédnout ve strojovně těžního stroje jámy Mayrau. Nejstarší tachograf, který je zde vystaven, pochází z roku 1900 a byl původně součástí těžního stroje na Dole Kübeck. Dalším je pak přístroj z dolu Max, vyrobený v roce 1930. Na vlastním těžním stroji Ringhoffer můžeme nyní shlédnout tachograf typu 600, vyrobený v roce 1960, ve strojovně jámy Robert tachograf s tachodynamem typu 607. Původní Karlíkuv tachograf je možno spatřit ve strojovně těžního stroje Koepe.

Ing. Vlastimil Neliba a Josef Chládek



Nejstarší tachografy ve strojově těžního stroje na jámě Mayrau, vlevo tachograf z Dolu Kúbeck, vpravo z Dolu Max, foto: V. Neliba

Použitá literatura:

Hornické a hutnické listy, 1907, str. 105

SMRŽ, J.: Šachetní a těžní zařízení, 1934

Záchrana malého těžního stroje

V opuštěné úvodní štole Magdalena bývalého skarnového dolu na těžbu železné rudy - magnetitu ve Vlastějovicích u Zruče nad Sázavou byl instalován původní malý těžní stroj z období exploatace tohoto ložiska v první polovině 20. století.

Stroj, určený pro dopravu materiálu v úklonné jámě o sklonu 45 stupňů byl poháněn stlačeným vzduchem a byl umístěn v záhlaví této jámy ve vyražené podzemní strojovně.

Z technického hlediska lze stroj charakterizovat jako dvojčinný, dvojčítý pístový vzduchový stroj, s ležatými písty se šoupátkovým rozvodem a válcovým lanovým bubnem. Pro konstrukci byla převzata koncepce parního stroje a upravena pro pohon stlačeným vzduchem. Pro Pražskou železářskou společnost ho vyrobila v letech 1915-1918 firma Královodvorské železářny u Berouna a na tuto lokalitu byl instalován v období okolo roku 1939. Do té doby byl v provozu na jiné lokalitě PŽS, pravděpodobně na některém ložisku sedimentárních železných rud v okolí Berouna. Stroj je v dnešní době svoji konstrukcí již unikátní a bylo nepřijatelné připustit jeho zničení.

Při postupu těžby v lomu společnosti Tarmac CZ a.s., majitele lomu a důlního díla se předpokládá, že při provedení dalšího těžebního řezu v nejvyšší části lomu dojde k odtěžení skalního masivu pomocí clonových odstřelů i v místě štol Magdalena a tím i k likvidaci komory, kde se stroj nacházel. Vzhledem k jeho historické hodnotě bylo rozhodnuto požádat zástupce firmy Tarmac CZ a.s. o pomoc a pokusit se o záchranu tohoto zařízení provedením jeho demontáže a vyvezením na povrch.

Proto ve dnech 11. až 13. května 2007 proběhla akce na záchranu tohoto stroje z hlubin země. Celé akci předcházela projektová příprava, zpracování provozní dokumentace a konzultace s vedením společnosti Tarmac CZ a.s. a místně příslušným OBÚ Kladno.

V pátek dne 11. května bagr uvolnil ústí štol, pracovníci báňsko-historické společnosti Montanika o.s. provedli zajištění portálu výdřevou, obtrhání a vyčištění díla až do podzemní strojovny a ve štole bylo nainstalováno el. osvětlení. Jako zdroj el. energie sloužil generátor, a to nejen pro osvětlení, ale i pro pohon el. nástrojů.

Před zahájením vlastních demontážních prací bylo v souladu s technologickým postupem provedeno zajištění zhlaví úpadní jámy před pádem pracovníků kolektivním zabezpečením – lanovou sítí.

Poté byl stroj očištěn, zdokumentován pomocí schemat a fotografií, rozmontován na bezpečně transportovatelné montážní celky a vyneseno na denní světlo. Překvapením byla snadná demontáž strojních dílů, kdy i po téměř 70 letech bylo možno většinu šroubových spojů bez problémů rozebrat a zjištění, že stroj je v podstatě v provozuschopném stavu.

Největším oříškem bylo vyproštění lanového bubnu, protože se ho vlivem koroze dílů nepodařilo rozebrat. Při dopravě na povrch pomocí válečků na dřevěných saních, byl buben tak natěsný, že bylo nutno provést prohloubení počvy v ústí štoly a šířka chodby v betonové fálkové výztuži byla jen o cca 2 cm větší, než byl průměr bubnu.

Veškeré transportní práce bylo nutno provádět ručně, protože v díle nejsou po likvidaci těžby koleje. Celá akce byla úspěšně ukončena v neděli 13. května ve večerních hodinách likvidací ústí štoly v souladu s předpisy. Stroj bude po celkové rekonstrukci vystaven v prostorách nově zřizovaného hornického skanzenu v Jílovém u Prahy.

Montanika o.s.
Hledíková 191
252 42 Jesenice - Osnice

V. Pravda, P. Malý



foto: P. Škácha, J. Brožek

Ve štOLE Josef je věda nad zlato

Před léty opuštěná experimentální štola Josef u obce Chotilsko na Příbramsku se opět probudila k životu. Část téměř 9 kilometrů dlouhého podzemního komplexu, který byl v 80. letech minulého století postupně budován v rámci geologického průzkumu zlatonosných ložisek Čelina a Mokrsko, mohla být zpřístupněna díky akciové společnosti Metrostav, jež na vlastní náklady zajistila a pro užívání Fakulty stavební ČVUT v Praze náležitě vybavila přibližně 600 metrů dlouhý úsek podzemního labyrintu. Škole a dalším institucím budou prostory sloužit jako Podzemní výukové středisko Josef, nad jehož provozem podle tradice drží ochrannou ruku i patronka horníků svatá Barbora, jejíž vysvěcenou sošku uložil při slavnostním ceremoniálu do portálu štoly velmistr Rytířského řádu křížovníků s červenou hvězdou Jiří Kopejsko.

„Podařilo se nám zrealizovat to, co mnozí považovali za pouhou utopii,“ řekl při slavnostním otevření prof. Ing. Jaroslav Pačovský, CSc., vedoucí Centra experimentální geotechniky Fakulty stavební ČVUT v Praze, který má hlavní zásluhu na tom, že se pro tuto první etapu a zřejmě i další fáze projektu unikátního vědeckého a vzdělávacího pracoviště, které nebude mít v Evropě obdobu, podařilo získat finance také z EU a vládního rozpočtu.

Myšlenka vytvoření podzemní multidisciplinární laboratoře vznikla v roce 2003 v Centru experimentální geotechniky FSv ČVUT. Intenzivní práce na zpřístupnění části podzemního komplexu, jehož páteří štola měří přes 1800 m, začaly v roce 2006, kdy Metrostav nejprve odstranil všechny zátarasy, betonové stěny i závážky zamezující amatérským zlatokopům přístup do podzemí. Jen betonu zde bylo bez použití trhavin vybouráno na 40 m³. Přítomnost kyslíčnicku uhličitého v zadních částech štoly pak vyvolala nutnost neustálého monitoringu kvality ovzduší.

Po očištění původního výrubu a zajištění méně stabilních částí štoly, byly v prostoru určeném pro výuku a výzkum vybudovány nové betonové podlahy, rozvody vody a elektřiny i systémy odvětrání. Všechny upravené prostory také musely být bezpečně odděleny od zbývajících částí štol a zajištěn, zpevněn a odvodněn byl i svah nad portály. Dílo je také jak technicky, tak i stálou ostrahou trvale zabezpečeno proti vstupu nežádoucích návštěvníků.

Tato lokalita byla vybrána zejména proto, že štola prochází napříč širokým spektrem hornin, takže na poměrně malém prostoru je zde možné názorně demonstrovat činnosti související se stavebním inženýrstvím v různých geologických podmínkách. Jedním z dalších kritérií byla také snadná dostupnost z Prahy, protože v podzemní laboratoři poběží od září 2007 pravidelná jedno až třídní výuka zaměřená především na podzemní stavby, mechaniku hornin, materiálové zkušebnictví, inženýrskou geologii, geodézii a mapování a fakultě umožní provádět specializovaný

experimentální výzkum v přírodním „in situ“ prostředí. Technické a technologické zázemí UEF Josef je kromě ČVUT připraveno rovněž sloužit také dalším vysokým školám a výzkumným institucím nejen z České republiky, ale také dalších zemí Evropské unie.

„Absolventi, kteří se rozhodli věnovat podzemním stavbám, odcházejí ze školy poměrně dobře teoreticky vybaveni, realita podzemí je však pro ně velkou neznámou. Věřím, že díky tomuto pracovišti se mnohé změní a ČVUT pro nás začne vychovávat po všech stránkách připravené odborníky,“ říká generální ředitel Metrostavu Jiří Bělohav, a současně tak vysvětluje hlavní důvod, proč se nejvýznamnější česká firma v segmentu podzemního stavebnictví rozhodla projekt podzemního výukového střediska podporovat.

Více informací na www.uef-josef.eu

PhDr. Blanka Hrdinová, Metrostav, a.s.



Vápenné pece v Kladně mohou být kulturní památkou

Vápenné pece v areálu bývalé Vojtěšské huti - Koněv v Kladně mají šanci stát se kulturní památkou. Řízení o prohlášení Ministerstvo kultury zahájilo začátkem června tohoto roku. Vápenny jsou jakýmsi hmotným symbolem celého areálu. Staly se ústředním motivem pro 3. mezinárodní bienále industriální stopy konané v Kladně a v Praze v roce 2005 a RNDr. Václav Cílek je označil v knize Makom, kniha míst, za chrám sv. Trojice. Fotografie jejich věží se objevují v novinách a odborných publikacích, navíc výrazně doplňují krajinný ráz Kladenska. Právě silueta industriální dominanty je základním motivem průmyslem poznamenané krajiny. Vápenné pece stály dlouho na okraji zájmu a nebyly zcela náhodně zbořeny. Přišly sice o své technické zařízení, neztratily však nic na své stavební podstatě. Vápenné pece jsou typické pro místa, kde se vápenec přímo těží. Kladno je výjimkou. Pro Pražskou železářskou společnost (PŽS)¹⁾ bylo výhodnější pálit vápno přímo v Kladně a využít k tomu vysokopecní plyn, který druhotně produkovala. Tavení kyselých nučických rud vyžadovalo neobyčejně velké množství vápence ve vsázce a životní otázkou železáren byl koks, který PŽS musela dovážet. Kladenské slaje spékaného uhlí byly totiž vyčerpány už v roce 1886. Vojtěšská huť odebírala vápenec z najatých, později i vlastních lomů, především v Tachlovicích, kde byl velmi vhodný vápenec pro hutní účely. V meziválečném období byl na Berounsku těžen největší lom v ČSR Amerika u Mořiny. Lom patřil PŽS. Jednalo se vlastně o celý komplex lomů, ze kterých se denně vyváželo několik set vagónů vápence, odváženého vlastní železniční tratí Kladno-Nučické dráhy do kladenských hutí. PŽS vlastnila další dva lomy položené mezi Srbskem a Berounem. Vápenec odtud směřoval do vysokých pecí v Králově dvoře.

V letech 1927-1929 byly na místě bývalé rudné aglomerace postaveny čtyři velké šachtové vápenné pece do těsné blízkosti vnitropodnikového nádraží (KND) zvaného Semmering. První dvě byly postupně uvedeny do provozu v srpnu a září 1928 a další dvě v říjnu 1929. S rozšířením vysokých pecí čtyři vápenné pece nestačily a musela být postavena nová pec č. V, která byla dokončena 30. 1. 1940. Postavila je firma Pittel a Brausewetter Praha, podle plánu firmy Oberschlesische-Industrie-Bau A. G., Gleiwitz. Násypy provedla firma Skorkovský, přístřešek bří Prášilové.

Pece se skládají ze dvou částí - násypné komory a tělesa vlastní pece. Několik metrů vysoké terénní vlny mezi nádražím a železárnami bylo využito k zahloubení stavby železobetonových komor na surový vápenec. Strop násypek tvoří železobetonové překlady v podobě roštu, na kterém byly připevněny kolejnice. Drobný vápenec dovážený po železniční vlečce KND byl sypán přímo do komory. Kruhovou monolitickou podstavu každé pece tvoří šest podpěr, spojené v horní části prstencem, který podstavu přesahuje a sloužil jako obslužný ochoz. Ve vnitřním prostoru podstavy byla k ústí pece

přípevněna ocelová násypka, do které se šesti otvory samočinně vypouštělo vypálené vápno. Na podstavu nasedá šachtová pec, vyzděná v několika vrstvách. Zdivo pece přicházející do styku se žárem je ze šamotových cihel, vnější zdivo pece je z červených cihel „zvonivek“. Pec se skládá z několik metrů vysokého válce na který nasedají tři komolé kužele postupně se zmenšujícího průměru až do konečné výšky 31,430 m. Zdivo pecí je na řadě míst stažené ocelovými pruty proti rozpínavosti. Vnitřní kuželovitý prostor (šachta) má dole \varnothing 6 metrů a do její poloviny sahá vnitřní kužel o průměru 4 metry. Vápno se páli v prostoru mezi zdivem pece a vnitřním kuželem hrubě čištěným kychtovým plynem přiváděným potrubím od vysokých pecí do okružního plynového kanálu pece. Z okružního kanálu se plyn rozvedl průduchy buď přímo nebo vnitřním kuželem do prostoru na pálení vápna. Vzduch se přiváděl otvory na vnějším obvodu pece, umístěnými nad plynovými průduchy. K regulování přívodu plynu a vzduchu, stejně tak k čištění šachty, sloužily četné otvory po obvodu pece. Řada z nich je dodnes osazena litinovými dvířky. Přístup k těmto otvorům zabezpečovalo sedm železných ochozů a několik pracovních plošin v různých výškách, které byly mezi sebou spojeny schodišti. Každá pec měla svůj výtah umístěný v prostoru mezi pecí a násypkou, do kterého se vypouštěl žlabem ze zásobníků vápenec. Spálené plyny byly stahovány do sběrného okružního kanálu pod kychtou, odkud byly odsávány potrubím do železných komínů ve výši 43 metrů nad úroveň železáren a pak přecházely do volného vzduchu. Tříděný prach a drobné vápno se vypouštělo do sklápěcích vozů, které byly výtahem vyzdviženy na koleje v úrovni železáren a přesouvaly se dále úzkorozchodnou drahou přímo k vysokým pecím. Na základě poznatků provedených při provozu prvních pecí bylo u pece č. V. použito slabšího zdiva, zato byla celá pec vyztužena plechovým nýtovaným pláštěm. Pracovní plošiny pece č. V. se připojily na zvláštní nosnou konstrukci z nýtovaných železných sloupů a byly ve stejné úrovni jako ochozy u pece č. III. a IV., takže se na ně mohlo přecházet. V důsledku zeslabeného zdiva nebyl vysokopecní plyn, kterým se pec vytápěla, přiváděn do pece okružním kanálem ve zdivu, ale okružním plechovým vedením zavěšeným vně pece. Strojní zařízení odpovídalo strojnímu zařízení ostatních pecí.

Přepálené vápno ve vsázce mělo zpočátku také své nevýhody. Při vysoké zásaditosti byla struska citlivá na převápnění, což se projevovalo na potížích při chodu pece a také jakosti železa. Jen částečně se tyto potíže podařilo později odstranit. Hlavní úkol, uspořít co nejvíce koksu, však přepálené vápno rozhodně splnilo.

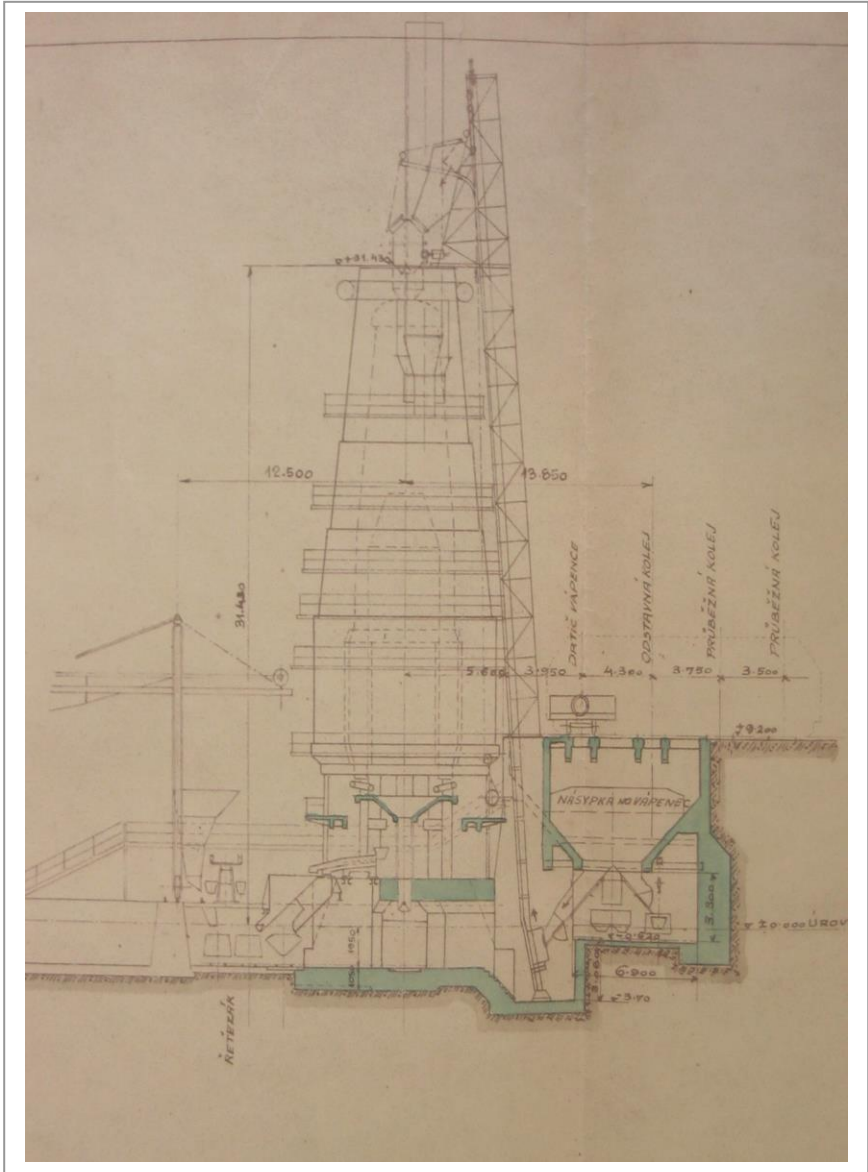
Ukončení provozu vápenných pecí souviselo se zastavením výroby surového železa v Kladně v roce 1975, kdy výroba přepáleného vápna ztratila smysl. Na přelomu 60. a 70. let byly zbořeny první dvě pece s označením č. I. a II. Do začátku roku 1997 bylo z vápenných pecí č. III., IV. a V. odstraněno vše železné, včetně mostků, výtahů, kouřovodů a veškeré

strojní technologie. Z každé pece bylo sneseno pět ochozů a V. pec přišla o spodní část svého ocelového pláště. Zbořen byl také přístřešek zásobníků.

Současný stav třetí a čtvrté pece je srovnatelný. Drobné praskliny na vnějším zdivu vážně neohrožují stabilitu pece, navíc konstrukce pecí je na řadě míst stažena ocelovými pruty. Pátá pec postrádá ve své dolní části ocelový plášť, který ji chránil a dochází k uvolňování cihel a erozi zdiva. Patrně nejvážnější problém nastal v odřezání některých částí nosníku železobetonového mostu u páté věže, jehož současný stav bych považoval za kritický. Podpurné nosníky bude pravděpodobně nutné zajistit, aby se zabránilo zhroutilí mostní konstrukce. Vápenné pece byly stavěny na dynamické zatížení, provozní tlaky a vysoké teploty, takže nehrozí bezprostřední samovolná destrukce způsobená povětrnostními vlivy. Po určitém časovém intervalu bude nejspíš nutné zhodnotit jejich stav a případně provést určitý stabilizační zásah.

V současné době je na území Čech jen malé množství dochovaných, zděných, šachtových vápenných pecí a žádná z nich nedosahuje takové velikosti jako ty ve Vojtěšské huti. Dnešní provozy, které zpracovávají vápenec prošly rozsáhlou přestavbou a využívají moderní technologie a pracovní postupy. Vývoj ve vápenictví můžeme sledovat i v kladenských železárnách a vápenné pece jsou důležitým dokladem pokroku ve výrobě 20. a 30. let 20. století. Ten je patrný zejména na rozdílu vápenných pecí č. III., IV., dosud zděných, ve srovnání se zdokonalenou vápennou pecí č. V. jedinečnou svým slabým zdivem a celokovovým pláštěm. Vše je navíc doloženo kompletní stavební dokumentací, včetně podrobných stavebních plánů, statických výpočtů a technických zpráv. Jejich původní podobu můžeme sledovat i na řadě zachovaných fotografií.

Zájem o industriální stavby ve Vojtěšské huti každoročně stoupá. Příznačné stopy zaniklé činnosti se zde staly estetickou hodnotou. Ty by se mohly uplatnit i v památkové hodnotě vápenných pecí s užitím motivu kontrolované industriální ruiny, podobně jako u zřícenin středověkých hradů. Až na počáteční zajištění nevyžadují pece přílišné udržovací práce. Podobný metodický postup se uplatňuje například ve Völklingenu, kde byl komplex bývalých hutí zařazen na seznam památek UNESCO. V areálu kladenských železáren se dodnes nacházejí stavby, které pocházejí ze samého počátku hutí a mají historickou hodnotu. K nejcennějším objektům patří budova prádla uhlí čp. 265 z roku 1865, kde je zachováno členění budovy a ve fasádě z opukového zdiva jsou patrné původní záklenky z červených cihel. Mezi nejstarší budovy patří dům ředitele čp. 1817 postavený před rokem 1869 s původními architektonickými prvky (členění štítů, komíny), s řadou zachovaných řemeslných detailů – vstupní dveře. Zachován zůstal rovněž štít první konvertorové Bessemerovy ocelárny z roku 1875 v novorománském neomítaném zdivu. Velkou pozornost si zaslouží i hala skladů z let 1911-1912 v Dubici, navržené ve stylu moderny s náročně řešenou subtilní konstrukcí ocelového krovu, jehož projekt pochází z pražské



Plán vápenných pecí, archiv SOA Chodov, karton 10/28, fond PŽS

kanceláře Bratři Prášilové a Co. Nejpůsobivější jsou trosky staveb koksoven, rudného zásobníku s železobetonovým mostem a pozůstatek kdysi nejvyššího plynojemu u nás. V tomto směru je nutno zdůraznit citelnou absenci studie, která by řešila budoucí využití celé Vojtěšské huti jako celku a zhodnotila stavební fond nejen z pohledu památkové péče, ale také v návaznosti na blízké městské centrum.

Tomáš Voldráb

Poznámky :

1) *Pražská železářská společnost existovala až do znárodnění v roce 1946, kdy byly železářny a ocelárna Poldi sloučeny ve Spojené ocelárny n. p. Kladno.*

Použitá literatura:

SOA Chodov, fond PŽS



Vápenné pece dnes, 2007, foto: T. Voldráb

Umouněné vzpomínky: Josef Janouš, poslední vedoucí ohňářů na Mayrovce

Tak, jak to u Vás s tou havířinou vlastně začalo?

Základní školu jsem vychodil ve Smečně, kde jsme tehdy bydleli. Po škole to byla Střední průmyslová škola hornická v Kladně, v roce 1960 maturita, následná praxe na Dole Stalin v Ostravě a odtud po roce na tehdejší Důl Gottwald II. ve Vinařicích. Nejdříve jako střelmistr, později dispečer, z dispečera zpátky pod zem na revírnicka a vedoucí ohňářů, který současně vykonával i funkci velitele záchranného sboru.

Být záchranářem nebylo v té době nic jednoduchého. Mnohdy musel člověk zapomenout na osobní volno a být vždy připraven nastoupit do práce. Co Vás přimělo vykonávat takovéto nesnadné povolání?

Tehdy to nebylo vůbec jednoduché. Ohně, zápary a výrony plynů byly prakticky na denním pořádku a jedině jejich včasnou sanací se dávalo zajišťovat plánované úkoly. Většinou k této práci je zapotřebí i střelmistra a tak jsem absolvoval záchranářský kurz a stal se členem záchranného sboru. To mi bylo 25 let.

Co tomu říkala manželka, že jste víc v práci, než doma u rodiny?

Asi jako každá. Nejdříve nadávala, ale později ji již ani nepřekvapovalo, že mnohdy docházelo několikrát v týdnu k mému odvolání na šachtu. I přes velké pracovní vytížení nám manželství vydrželo až dodnes a zato, že manželka se mnou měla velkou trpělivost, ji mnohokrát děkuji. U ohňářů byla tehdy celkem dobrá parta. Pravidelně jsme se scházeli, připravovali zájezdy na podniková rekreační střediska a snažili se tak alespoň částečně vyhradit rodině naši častou pracovní zaneprázdněnost.

Vím, že Mayrovka a Ronnovka byly šachty s největším procentem důlních požárů. Někdy se podařilo požár lokalizovat poměrně hladce, ale v některých případech docházelo k velmi nebezpečným situacím.

Ano to je pravda. Vzpomínám si na velmi těžkou akci na úseku Mayrau, kdy koncentrace kysličníku uhelnatého překračovala 14 %, což se vzduchem tvoří výbušnou směs. Každou chvíli hrozila možnost výbuchu a z těchto důvodů musely být sanační práce prováděny velmi opatrně a s rozvahou. Bylo rozhodnuto celý úsek Mayrau uzavřít, plavenými zátkami zamezit přístup vzduchu k požářišti a tímto způsobem požár zlikvidovat. Nejdříve sanační práce zajišťovalo při každém zásahu 6 záchranářských čet /30 záchranářů/, později, při plavení uzávěr, se pravidelně střídaly 3 čety. Teprve po třech měsících intenzivní práce se podařilo tento velký a nebezpečný požár zdotat. Při těchto velmi těžkých akcích, byly tehdy poprvé na Kladensku použity nové masky od firmy Dräger, vybavené dorozumívací technikou. Četař v zásahu se mohl kdykoliv přes mikrofon

zabudovaný v masce domluvit s vedoucím základny a současně se tento hovor přenášel i do dispečinku, kde byl nahráván.

Zkušenosti záchranářů z dolů Mayrau a Ronna byly využívány i při některých těžkých haváriích mimo Kladenský revír.

To bylo v Rosickém uhelném revíru na dole Jindřich v Zastávce u Brna. Na tomto dole došlo k požáru ve stěnovém porubu, který byl veden šikmo z patra do patra. Při velmi rozsáhlém požáru se vytvořila na inkriminovaném pracovišti výbušná směs a vedení dolu rozhodlo celý stěnový porub uzavřít. Počet místních záchranářů a jejich zkušenosti však nepostačovali k provedení takového náročného úkolu a z těchto důvodů bylo rozhodnuto povolát do Brna kladenské záchranáře. Nejdříve vyjela hotovost na Hlavní báňské záchranné stanici /HBZS/, kterou tvořila jedna četa profesionálních a dvě čety závodních záchranářů. Později se tito záchranáři vystřídali s ostatními četami ze všech kladenských dolů. Doprava do Brna a zpět byla zajišťována autobusem HBZS a kyvadlově ČSAD Kladno. Při cestě do Brna došlo na dálnici ke kuriozní situaci. Houkající sirénou a modrým majákem označený autobus HBZS předjela Tatra 603 s policejním doprovodem. Někteří záchranáři toto předjetí provázeli různými úšklebky a gesty. Po několika kilometrech však byl autobus zastaven policií a jedině vysvětlení, že se jedná o nebezpečí z prodlení přivedlo strážce zákona k tomu, že tehdy z incidentu nevyvodili žádný závěr.

Když to tak spočítám, tak jste odcházel do důchodu ve stejném roce, kdy došlo k uzavření Dolu Mayrau

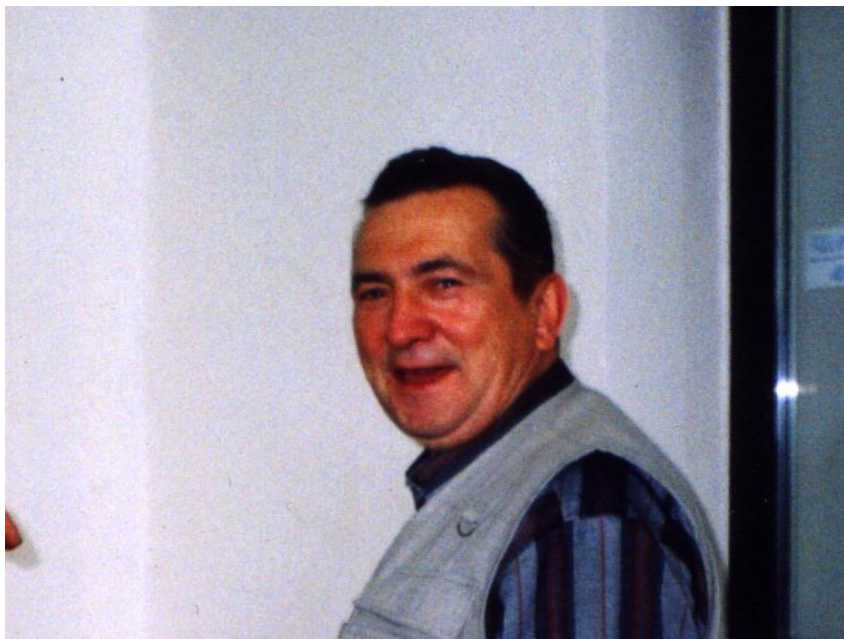
Skončili jsme oba v jednom měsíci. Já oslavil 2. června 1997 55. narozeniny a na šachtě byla 30. června 1997 ukončena těžba. Ještě před tímto datem však bylo nutné zajistit provedení veškerých přípravných prací spojených s uzavírkou celého dolu. Po odchodu do důchodu jsem ještě pracoval na několika místech, ale letos, po dovršení 65.let již s prací definitivně končím. Novým, velkým koníčkem se mi stal internet a zahrádka.

Jste dlouholetý člen Klubu přátel Hornického skanzenu Mayrau – jak se díváte na současné dění ve Skanzenu a co by se dalo zlepšit v činnosti Klubu přátel hornických tradic (KPHT)?

Jako pracující důchodce jsem se nemohl některých akcí pořádaných Klubem přátel zúčastňovat. Nyní, doufám, budu mít na kamarády ze šachty více času. Po vzniku nového Klubu přátel hornických tradic – Kladno o.s. jsem přesvědčen, že výbor KPHT je schopný řešit vznikající problémy a úspěšně tak zajišťovat veškerou činnost tohoto Klubu. Rád si přečtu i Hornický zpravodaj, který začal pravidelně vycházet a odráží historii dolování uhlí na Kladensku. Obsah Hornického zpravodaje je vyvážený a publikované články jsou zajímavé.

Redakční rada Hornického zpravodaje děkuje panu Josefu Janoušovi za poskytnutý rozhovor a dodatečně blahopřeje k jeho životnímu jubileu 65. let, které oslavil 2. června 2007. Přejeme hodně zdraví, stálý životní optimismus a mnoho štěstí a rodinné pohody.

Jaroslav Grubner



Josef Janouš na Mayrau v roce 2007, foto: Jan Uváček

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

Metrostav, a.s.

Akciová společnost Metrostav, člen nadnárodní skupiny DDM Group, patří k největším a tradičně stabilním českým stavebním firmám. Vznikla v roce 1971 jako úzce specializovaná společnost na stavbu pražského metra a především v 90. letech 20. století se transformovala v univerzální stavební firmu, která se na domácím trhu i v zahraničí zaměřuje na generální dodávky staveb. Na českém trhu však zůstává nejvýznamnějším dodavatelem vysoce specializovaných prací prováděných hornickým způsobem, jakými jsou ražby tunelů a štol nejrůznějších parametrů. Při realizaci projektů využívá nejen své bohaté zkušenosti s prací v podzemí, ale také progresivní technologie, o jejichž nesporném přínosu se již přesvědčila řada investorů v České republice, na Slovensku i jinde v zahraničí.

Mnohé stavby, na nichž Metrostav zanechal svou pečeť, se zapsaly do kroniky technických unikátů a jejich výjimečnost potvrzují i prestižní ocenění, která společnost získala v domácích i zahraničních soutěžích.

Jen v poslední době firma realizovala hned několik významných tunelových staveb – tunel Mrázovka na Městském okruhu v Praze, trasu metra IV. C1 z Holešovic do Ládví, jejíž součástí jsou unikátní vysouvané tunely pod Vltavou a vůbec první ražená jednodílná stanice Kobylisy, dálniční tunely Panenská a Libouchec na dálnici D8 a tunel Valík na dálničním obchvatu Plzně, železniční tunely Krasíkov Hněvkovský II na II. železničním koridoru či tunel u Března, který je nejdelším a jednokolejným tunelem v ČR. Ve fázi dokončení je železniční tunel pod pražským Vítkovem, tunel u Klimkovic na dálnici D47 a po stavební stránce bude dokončena i celá trasa IV. C2 pražského metra. Metrostav však nestaví pouze v České republice, ale také dva silniční tunely o celkové délce cca 11 km na Islandu a dálniční tunel v Chorvatsku.

Zahájena byla také výstavba tzv. tunelů Blanka na severovýchodní části pražského Městského okruhu, která patří k největším dopravním projektům v metropoli.

PhDr. Blanka Hrdinová, Metrostav, a.s.

Timex Zdice s.r.o.

Společnost byla založena v roce 1994. Svými pracemi přímo navázala na činnost bývalého státního podniku Geoindustria. Od svého založení pracovala společnost na zakázkách pro různé tuzemské i zahraniční subjekty a to hlavně v oblasti ložiskové geologie - od zpracování projektů až po samotnou realizaci průzkumných a vyhodnocovacích prací. Kromě České republiky byly prováděny práce též v Německu, Burkina Faso, Makedonii a Uzbekistánu.

Od založení společnosti v roce 1994 zaměřeni na provádění ložiskového průzkumu jak rudních tak nerudních a netradičních surovin. Do roku 1997 práce specializované převážně na Au rudy, dále wollastonit, spongility, šterkopisky a další suroviny. V následujících letech, kdy nastal útlum prací zaměřených na vyhledávání ložisek rudních surovin v České republice a to jednak v důsledku stagnace a poklesu cen, jednak uměle vykonstruovanými protestními kausami, prováděla společnost tyto práce v zahraničí. Kromě ložiskové geologie provádí společnost hornické práce a práce prováděné hornickým způsobem spočívajícím hlavně v zabezpečení a sanaci starých důlních děl i jiných podzemních prostor.

V současné době provádí společnost ložiskový průzkum na Mo rudy v průzkumném území na Rakovnicku a na živcové suroviny na Příbramsku.

Stručný výčet prací:

Průzkum nerostných surovin:

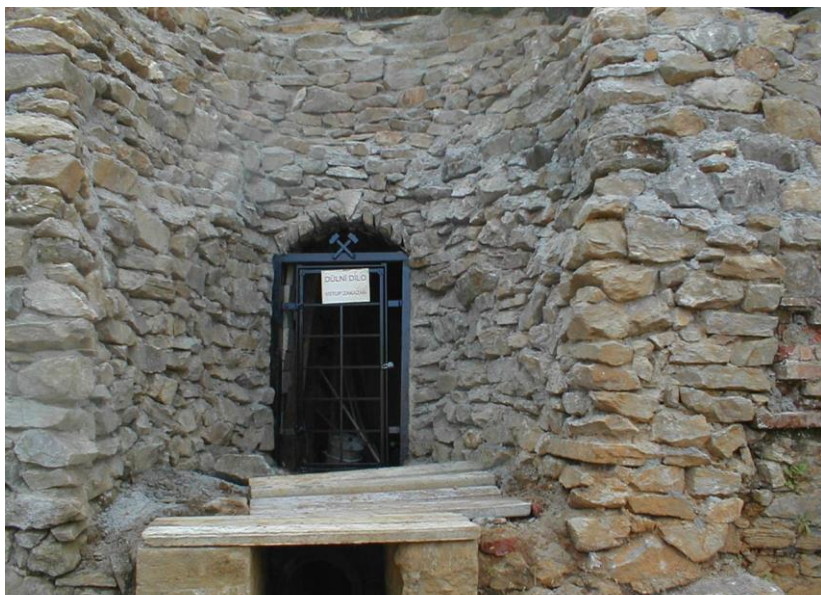
- Au rudy – Petráčkova hora, wollastonity, aktivní přísady do cementu, polymetalické rudy
- Chraštica, Kasejovice, geochemická prospekce Au-rud, Mo-rudy – čistecko jesenický masiv, živcová surovina.
- jílovské pásmo
- databáze pasportů ložisek pro registr nerostných surovin účelové databáze ČR (pro Geofond Praha)
- vyhledání a revize starých a opuštěných důlních děl (MŽP ČR)
- rebalance ložisek nerostných surovin, výpočet zásob Au-rudy (Voltýřov, Deštno) šterkopisky (Bohdaneč) stavební kámen, dekorační kámen

Účelové geologické mapování:

Posudková činnost:

Environmentální geologie:	ropné látky – Destička Děčín, objekty armády ČR, technologický pokus získávání Hg ze zemin v okolí elektrolyzy – Spolchemie Ústí nad Labem (spolupráce s firmou KAP)
Zahraniční práce:	
Německo	Geochemická prospekce Au rud v oblasti Schiefer Gebirge – Durynsko, Bavorsko
Burkina Faso	prospekce Au rud
Makedonie	Geochemická prospekce Au rud v oblasti Kratovo a Kavadarci
Slovensko	rešerše výskytů rud Au, Ag epidermálního charakteru středního a východního Slovenska
Balkán	rešerše epidermálních Au ložisek v oblastech Slovenska, Maďarska, Rumunska a Bulharska
Uzbekistán	Environmentální zhodnocení Ferganské kotliny z hlediska vodních zdrojů

RNDr. Olga Bubníková, Timex Zdice s.r.o.



Zajištění havarovaného IV. patra starého grafitového dolu Arnošt, které slouží k odvodnění osmipatrového důlního díla v Českém Krumlově, foto: archiv Timex Zdice s.r.o.

Zavos s.r.o.

Vznik společnosti je spojen s transformací původní investorskoinženýrské organizace Výstavba inženýrských staveb (VIS Praha) v první polovině devadesátých let 20. století. Společnost Zavos s.r.o., založená v roce 1994, navázala na dlouholeté zkušenosti s přípravou a realizací inženýrských staveb, zejména v oblasti staveb vodohospodářských, staveb kolektorů a technické vybavenosti.

Společnost zajišťuje v rámci svých komplexních služeb pro investory prakticky celý rozsah činností, od přípravy staveb, přes jejich realizaci až po kolaudaci, právní služby, odborné posudky, geodetické činnosti a řadu dalších. Inženýrské činnosti společnost zajišťuje jak pro hl.město Prahu, tak pro jednotlivé městské části i jiné investory. S městskými částmi spolupracuje rovněž při vytváření a upřesňování plánů na modernizaci či rozšíření technické infrastruktury. Pro zajištění takovýchto náročných úkolů disponuje Zavos s.r.o. odborně zdatnými a zkušenými pracovníky, včetně autorizovaných inženýrů a techniků, držitelů řady speciálních osvědčení, kteří pokrývají celé spektrum oborů - od pozemního stavitelství, vodohospodářských staveb, podzemních staveb a technologických vybavení až po odborníky v majetkoprávní oblasti, geodetických činnostech a zajištění některých oblastí geotechnického monitoringu.

V oblasti projekční Zavos s.r.o. využívá řady renomovaných projekčních atelierů a společností, při realizaci staveb, pak mnoha stavebních firem, které představují ve svém oboru skutečnou špičku, namátkou společnosti Subterra a.s., Metrostav a.s., Pragis a.s., Skanska CZ a.s., EKIS s.r.o., Čermák a Hrachovec a.s., NAVATYP a.s., Energie stavební a báňská a.s., Průmstav a.s. a řada dalších. Nezanedbatelnou oblastí je i spolupráce s odbornými pracovišti ČVUT – Fakulta stavební.

Za třináct let, které uplynuly od vzniku společnosti, je možno představit mnoho zajímavých a často i unikátních staveb, na jejichž vzniku se nemalou měrou podílela. Z těch největších či nejzajímavějších jmenujme alespoň kanalizační sběrače G, CLX a CL, rekonstrukci vodovodní sítě na pražských Vinohradech, vodovodní řady Jesenice – Kopanina 1. a 2. stavba, III. vodovodní řad Káraný – Praha, výstavba řady nových a intenzifikaci stávajících čistíren odpadních vod. Velmi zajímavou stavbou, a to i z hlediska architektonického, byla téměř jeden a půl miliardová rekonstrukce Podolské vodárny. Zejména v posledních letech je zajišťována v řadě pražských okrajových čtvrtí výstavba či rekonstrukce kanalizace vodovodů, včetně následných celkových rekonstrukcí vozovek i chodníků a výsadby zeleně. Takto již byly zkrášleny ulice i celé čtvrti například v Horních Počernicích, Dubči, Kbelích, Čakovicích, Lipencích, Zbraslavi, Štěrboholech, Ďáblicích a řadě dalších míst. K jiným aktivitám společnosti Zavos s.r.o. v oblasti vodohospodářské patří i rekonstrukce vodojemů

a čerpacích stanic, např. vodojem a čerpací stanice Jesenice II, na Brusce, Vyhlídky.

Stranou nezůstává ani oblast dopravních staveb, v rámci níž jsou rekonstruovány nebo nově budovány zejména místní komunikace, včetně odvodnění, parkovišť, úprav vodotečí a výsadby nové zeleně.

K technicky nejzajímavějším a zároveň nejnáročnějším stavbám patří bezesporu výstavba kolektorů v centrální oblasti hl.m. Prahy. Výstavba kolektorové sítě byla v souladu s Generelem kolektorizace zahájena v centrální oblasti Prahy v polovině 80-tých let minulého století. Od té doby se rozrostla do délky mnoha kilometrů a to s nemalým přispěním právě společnosti Zavos s.r.o. K již hotovým a provozovaným kolektorům Centrum I., C I.A, Nová radnice, Tylovo divadlo, Celetná, Příkopy a Rudolfinum se již v tomto roce přidají další, kolektor Vodičkova. Zároveň probíhá intenzivní příprava dalších kolektorových staveb, namátkou kolektory Centrum - Smíchov, Hlávkův most, Revoluční. V rámci výstavby vlastních kolektorů byla realizována i výstavba prostor Centrálního dispečinku kolektorů, včetně podzemního objektu a s tím spojená zdařilá úprava Senovážného náměstí v Praze 1 s parkovou úpravou, kašnou i sochařskou výzdobou. Z dalších staveb, které zůstávají ukryty v podzemí patří dokončený kabelovod v Revoluční ulici a také v současné době rozestavěné kabelové tunely Smíchov jih a Vltava s náročným podchodem řeky. V oblasti pozemního stavitelství se Zavos s.r.o. podílel a podílí na výstavbě bytových domů například v Ďáblicích, Radotíně, Miškovcích, Dubči a Dolních Počernicích. Ke zdařilým, a na rozdíl od ryze technických děl i pohledným stavbám, patří i postavené domy s pečovatelskou službou v Radotíně, Zličíně, Běchovicích, Zbraslavi a Kbelích. Samostatnou kapitolou byly i činnosti spojené s likvidací následků katastrofálních povodní v srpnu 2002, zejména rekonstrukce kolektorů, které byly povodní zasaženy či likvidace skládky povodňových odpadů v Lipencích. Na tuto činnost navazuje i příprava a realizace některých částí systému protipovodňové ochrany hl.m. Prahy. I z tohoto stručného výčtu je patrné, že záběr společnosti Zavos s.r.o. je skutečně velmi široký a společnost se dokáže pohotově přizpůsobit poptávce na trhu investičních zakázek.

Sídlo společnosti Zavos s.r.o. je na pražských Vinohradech, provozovna je však umístěna v nenápadném, avšak příjemném historickém objektu, který se nachází v areálu Masarykova nádraží v Praze 1, v blízkosti rušné křižovatky U Bulhara. Cestu sem si našla nepřeberná řada spokojených zákazníků z řad investorů, ale i projektantů a stavebních firem i potenciálních příštích zákazníků společnosti.

Ing. Jan Mynařík, Zavos s.r.o.

Setkání kolektivních členů na Dole Mayrau

Dne 14. června se v prostorách Hornického skanzenu Mayrau uskutečnilo setkání zástupců kolektivních členů Klubu přátel hornických tradic Kladno. V úvodu setkání byli představeni zástupci jednotlivých organizací a předseda Klubu Ing. Vladimír Čuřík přítomné seznámil s okolnostmi vzniku a s činností Klubu. Poté byli zástupci kolektivních členů seznámeni s programem kulturních akcí, které se v letošním roce budou ve skanzenu Mayrau pořádat a bylo jim předáno osvědčení o kolektivním členství v Klubu. Závěrem setkání byli přítomní vyzváni k prohlídce skanzenu. Tato prohlídka se setkala s velkým ohlasem. Slavnostního setkání se zúčastnili zástupci těchto kolektivních členů:

Ing. Solar za organizaci **Energie - stavební a báňská, a.s.**

Ing. Nýč – **KARBONIA Kladno, a.s.**

Ing. Korbel – **Velkolom Čertovy schody, a.s.**

Ing. Poloprudský a Ing. Černá – **ZAVOS s.r.o.**

Ing. Černý a pí. Černá – **RAKO – LUPKY, spol. s r.o.**

Ing. Vošický – **Čermák a Hrachovec, a.s.**

Ing. Studniční a Ing. Šimůnek – **TRIMAX, a.s.**

Ing. Vída, sl. Rejtharová – **SKANSKA BS, organizační složka**

Ing. Šarboch – **Hlavní báňská záchranná stanice Praha, a.s.**

Ing. Typlt – **Metrostav, a.s.**

Ing. Stokláška a Ing. Chabr – **PRAGIS, a.s.**

Závěrem mi dovoluji, abych touto cestou vyjádřil jménem klubu poděkování jednotlivým kolektivním členům za účast a finanční prostředky, se kterými podporují činnost Klubu přátel hornických tradic Kladno o.s., a věřím, že podobných akcí se v budoucnu uskuteční více a setkají se stejným ohlasem jako nyní.

Ing. Vlastimil Neliba



Předání osvědčení o Kolektivním členství KPHT Kladno o.s. generálnímu řediteli firmy PRAGIS a.s. ing. Stokláskovi, foto: Jan Uváček

Muzejní noc ve skanzenu Mayrau

Stejně tak jako v loňském roce byla i na letošek připravena v Hornickém skanzenu na dole Mayrau akce „Muzejní noc“. V sobotu 19. května od 20 hodin mohli noční návštěvníci obdivovat obě osvětlené těžní věže a se svými průvodci pak navštívit i ostatní budovy hornického skanzenu. Tajuplnost celé akce dodávaly zapálené svíčky a louče, rozmístěné v těžních budovách, na nárazištích a podél celé trasy prohlídky. Velmi vhodně se zachovali i vyrušení netopýři, kteří občas přelétli nad hlavami vyděšených návštěvníků a zejména několik žen přinutili k hlasitému výkřiku. Hlasité výkřiky se později ozývaly i ze strašidelného podzemí, do kterého se někteří z účastníků odvážili. Ale to se již ozýval ze sálu řetězkových koupelí monotónní zvuk varhan a pravidelný úder bubnu odpočítával poslední minuty před další akcí.

Sál řetězkových koupelí byl osvětlen pouze několika loučemi. Hned u vchodu stáli mniši v sutanách s nasazenými kápěmi a rozdávali letáčky s programem. Návštěvník se tak dostal během okamžiku ze současnosti o několik století zpět do zinscenovaného objektu středověkého kláštera. Pomyslný oltář osvětlovalo pouze několik mnichů loučemi. Před ním stály připraveny lavice pro diváky, kteří se mohli alespoň v myšlenkách přenést do dávné doby a stát se součástí středověkých modliteb. Hned první píseň smíšeného pěveckého sboru, který nastoupil po celém obvodu sálu byla velmi emotivní. Píseň A NA ZEMI UPOKOJENÍ (z roku 1572) přicházela k divákovi, který byl celým sborem obklopen, prakticky ze všech koutů. Toto velmi působivé zahájení koncertu pokračovalo programem, ve kterém zaznělo Latinské mešní čtení ze 14. století PRIMO TEMPORE, dále improvizáční zpracování Gregoriánského chorálu PROCEDENTEM SPONSUM z 15. století. Divákovi byla nabídnuta i díla daleko mladších skladatelů, jako Hříčka RAKA – TAKA od Haralda Weisse, která měla veliký úspěch a další díla od polských autorů Andrzeje Koszewskiho a Jozefa Świdera, TEMPORALE od Belgického autora Sebastiaana van Steenberge, ale i část z pravoslavné liturgie PRIIDITIE POKLONIMSJA od ruského skladatele Petra Iljiče Čajkovského. Na závěr koncertu zazněla minikantáta pro dva sólisty, sbor a šamanský buben RAUA NED MINE (Zaklínání železa) z roku 1972 od estonského skladatele Veljo Tormise. Sólových zaklínačských partů se ujali Stanislav Mistr (tenor) a Jaromír Nosek (baryton). Smíšený pěvecký sbor JASOŇ z Havlíčkového Brodu řídil sbormistr Michal Hájek. Výkon tohoto souboru ocenili diváci dlouhotrvajícím potleskem a vynutili si tak i malý přídavek. Po ukončení programu byl zařazen ještě jeden neformální přídavek v přízemí vstupní haly.

Na oplátku pozvali průvodci Hornického skanzenu všechny členy pěveckého sboru na prohlídku strašidelného podzemí. Shodou okolností se již blížila půlnoc a výkřiky vylekaných hostů byly na místě. Ze strašidelného bludiště však všichni vycházeli rozesmátí a spokojení.

Rozesmátí a spokojeni byli nejen všichni noční návštěvníci, ale i všichni pořadatelé, zejména z dobře připravené akce a z nevšedního kulturního zážitku.

Jaroslav Grubner



Pěvecký sbor Jasoň, Muzejní noc na Mayrau, 2007, foto: Jan Chuchel

Hloubka dětského pohledu

Vinařice - místo, kde bydlím

**komunitní projekt Sládečkova vlastivědného muzea v Kladně a ZŠ a MŠ
Vinařice, září 2006 - září 2007**

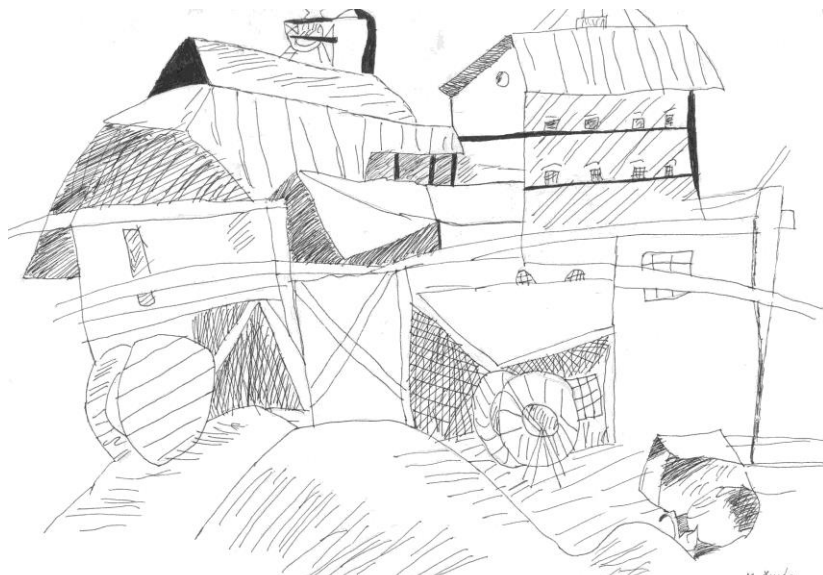
výstava v rámci IV. bienále Industriální stopy

„Vinařice jsou krásná a milá obec, tedy do té doby, dokud nějaká dobrá duše u nás v ulici nezatopí uhlím,“ žákyně 6. třídy. Podobné postřehy vinařických dětí nejsou výjimkou. Děti jsou bezprostřední a nestydí se vyjádřit svůj názor na věc. Ten měly možnost projevít od září školního roku 2006/2007, kdy začal probíhat projekt, na jehož konci bylo plánováno vytvoření „obrazu“ Vinařic očima místních dětí. Cílem celého podniku nebylo donutit vinařické děti k obsáhlým znalostem historie obce, ale naopak důležitá byla cesta - proces sbírání, zjišťování, utřídování a následná aplikace informací z nejrůznějších oblastí týkajících se Vinařic. Během tohoto procesu se děti měly naučit různým sociálním kompetencím, zvládnout orientaci v paměťových institucích (typu muzeum, archiv, knihovna), práci s informacemi a zejména uvědomit si svůj životní prostor, komunitu, lokalitu.

Jestli to celé zvládlo všech 136 dětí vinařické školy, zda je práce na projektu pokaždé bavila a jak se podařilo získané poznatky aplikovat ve výuce se můžete dozvědět na výstavě „Vinařice - místo, kde bydlím“ v Hornickém skanzenu dolu Mayrau u Vinařic od 31. 5. do 30. 9. 2007 či na webu Sládečkova muzea www.omk.cz, případně vás odkážeme na katalog výstavy nebo osobní konzultaci. Jako autoři projektu můžeme hovořit pouze za muzeum, které si z této spolupráce a z již pětileté zkušenosti se vzdělávacími programy pro školy odneslo řadu poznatků a ambice, vytvořit prostor pro nadstavbové vzdělávací programy v kladenském regionu a propojení těchto aktivit při naplňování rámcového vzdělávacího plánu s činností muzea. Uvidíme, zda nepůjde jen o ambice teoretické.

Poděkování na konci patří nejen kolegům do muzea, kteří museli uskrovnovat svůj pracovní prostor před stohy dětských výkresů, ale hlavně Centru muzejní pedagogiky při Uměleckoprůmyslovém muzeu v Praze, v rámci jehož semináře „Partnerství mezi muzeem a školou jako nástroj obnovení ducha místního společenství“ náš projekt vznikl. Zároveň by projekt nemohl být uskutečněn bez finanční podpory nadace Preciosa. A samozřejmě bez dětí a pedagogů ZŠ ve Vinařicích.

Pavla Žvachtová



Výstava Vinařice - místo, kde bydlím, foto: Jaroslav Vyšín



Výstava Vinařice – místo, kde bydlím, foto: Jaroslav Vyšín

Mezioborová konference - Kladno minulé a budoucí

15. června 2007 se v budově vrátnice Poldi Hütte v Kladně uskutečnila mezioborová konference, která se týkala témat souvisejících s rozvojem Kladna, průmyslové zóny, technických památek a technických objektů na území Kladenska. Mimo jiné i o významu architekta Josefa Hoffmanna a jeho spolupráci s Poldinou hutí v letech 1902 -1932.

Konference se konala pod záštitou Statutárního města Kladna, Výzkumného centra průmyslového dědictví ČVUT v Praze, Rakouského kulturního fóra v Praze, Společnosti Poldi Hütte s.r.o. a Hornického skanzenu Mayrau.

Jednotliví specialisté upozornili ve svých příspěvcích na hodnoty města Kladna. Na příkladech ukázali možnost případné ochrany technicky a architektonicky zajímavých staveb, pro které v současné době chybí využití a uvedli jiné, pozitivní příklady v Čechách a v zahraničí. Upozornili i na urbanistické a přírodní celky jako jsou např. hornické kolonie či bývalé haldy, které jsou podle posledních výzkumů významnými ekologickými biotopy a měly by se stát vědomou a reflektovanou součástí města.

V části příspěvku Václava Cílka „**Úpadek hornických měst - vize druhého života a nové identity**“ se objevili tyto teze:

Od zdrojů k lidem: co udělat pro budoucnost města ?

Pravděpodobně největší rozdíl mezi minulostí a současností je ten, že dříve bylo možné k rozvoji určitého místa vytvořit materiální podmínky a technické zázemí, ale v současné době, kdy i složité technické operace jsou relativně snadné, se největším problémem stávají lidé. Téměř všude nejenom na Kladně se opakuje situace, že i když nezaměstnanost dosahuje 8-10%, tak továrny nemají spolehlivé a vzdělané pracovníky anebo neseženou vhodný management. Běžně se stává, že v nové továrně pracuje jen kolem 30-40% místních lidí a zbytek je nutné dovést ze Slovenska, Polska, dokonce i Německa a odjinud. Tento trend se bude při nevyhnutelném stárnutí populace dále prohlubovat. Pojďme se na celý problém podívat z obou úhlů, tedy z hlediska materiálních i lidských zdrojů.

Město: *v této době se nám zdá, že na nic nejsou peníze, ale dojde-li v měřítku dalších 5-10 let ke zdražení cen ropy a v návaznosti cen všech energií, budeme překvapeni, v jakém blahobytu jsme vlastně žili. Je proto vhodné neodkládat investice do budoucnosti, ale pokusit se vytvořit dlouhodobou koncepci rozvoje města. Její součástí by měly být tyto rozvahy:*

- *Udržení dobré dopravní dostupnosti nejenom s Prahou, kam řada obyvatel dojíždí za prací, ale také s kladenským zázemím, odkud do Kladna lidé přijíždějí.*
- *Průběžně investovat do solidní infrastruktury, tedy komunikací, vodovodů, kanalizace a dalších technických spojení.*

- Položit si otázku, jak by zdražení ropy o dvojnásobek až trojnásobek ovlivnilo život města, tedy vytápění budov, dopravu a dojíždění za prací. Řešení pravděpodobně leží v dobrém energetickém auditu budov a zařízení a rozvoje města spíše v jeho hranicích než ve vzdálenějších suburbiiích.
- Řešit problém, co se stárnoucí populací. Máme dost nemocnic, domů pro seniory, pěšky dostupných obchodů a úřadů?

Lidé: ve srovnání s Prahou může Kladno již dnes nabídnout klidnější život, lacinější byty a dobré přírodní prostředí zejména směrem ke Křivoklátsku. Na druhou stranu zdědilo problematickou pověst „rudého a černého Kladna“, tedy města, kde se „nic“ zajímavého neděje a odkud je nutné vyrazet za kulturou. Jak již bylo řečeno pro Kladno za dvacet let bude nezbytné udržet a přilákat nadané lidi. To je možné těmito způsoby:

- Dobré základní a střední školství, výhledově podporovat rozšiřování a zakládání fakult a vědeckých ústavů. Cílem je vytvořit vlastní akademickou komunitu a nikoliv sbor dojíždějících „profesorů“.
- Péče o lidi zahrnuje dobré zdravotnictví a celkově přátelský vztah města ke svým občanům.
- Péče o kulturu, tradici a paměť města. Tomuto bodu bude věnován následující oddíl.
- Čisté životní prostředí.

Kultura a péče o paměť: Podle analogií s jinými hornickými a industriálními městy, která již prodělala přeměnu, se domnívám, že z hlediska kultury jsou pro Kladno vhodná následující opatření:

1. Udržení **divadla** nejenom pro kulturu jako takovou, ale kvůli vytvoření určité elity města, tedy skupiny chytrých lidí, kteří se navzájem znají a vyměňují si informace.
2. Udržení městského, respektive regionálního **muzea** a to opět ani ne tak z hlediska sbírek, ale kvůli odborníkům, kteří budou znát hodnoty města a kraje.
3. **Klub** pro mladé lidi sice sebou prakticky všude přináší hluk a nechtěné výstřelky, ale pomáhá udržet mladé lidi doma.
4. Nějaká forma místního **časopisu** vytváří síť lokálních patriotů, spojuje místní odborné i laické experty a prohlubuje studium města a jeho okolí.
5. **Galerie** přitahuje do města lidi odjinud, kteří přinášejí nové myšlenky.
6. Divadlo, muzeum, klub, galerii a časopis může mít v podstatě jakékoliv město, ale je vhodné, aby místo mělo něco navíc. V případě Kladna to je **Mayrovka** jako hornická památka nadnárodního významu. Mayrovka se jednak stala připomenutím kladenské minulosti, ale díky dalším uměleckým programům

a naučným přednáškám i sociálním a informačním kanálem. Kladno nikdy nebude mít památku typu katedrály, ale ani Praha nikdy nebude mít nic podobného Mayrovce.

7. Péče o vybrané **památky**.

V září bude připraven sborník se všemi příspěvky z konference. Obsahem sborníku budou tato témata:

Zdeněk Slepíčka, tajemník Statutárního města Kladna, úvodní slovo

Zdeněk Kuchyňka, Sládečkovo vlastivědné muzeum v Kladně,

Od městysu ke královskému hornímu městu

Jak se proměnilo Kladno od konce 18. století, kdy bylo v jeho blízkosti nalezeno uhlí. Nové poznatky získané při vytváření Historického atlasu Kladna, který na podzim vydá Historický ústav AV ČR v Praze.

Václav Cílek, Geologický ústav AV ČR v Praze,

Úpadek hornických měst – vize druhého života a nové identity

Příklady měst, které prožily či prožijí úpadek, ale ve svém „druhém“ životě se dokázaly uplatnit. Vize Evropy v roce 2025 - Ústav pro strategická studia, Paříž. Co z ní vyplývá pro Kladno?

Benjamin Fragner, Výzkumné centrum průmyslového dědictví

ČVUT v Praze, **Proměna hodnot a limity fantazie** - příklady a význam iniciačních projektů

Tomáš Šenberger, Výzkumné centrum průmyslového dědictví

ČVUT v Praze, **Kladenská brownfields - potenciál rozvoje města**

Tomáš Gremlica, Ústav pro ekopolitiku, Praha, **Jsou haldy jízvou v kladenské krajině nebo její cennou součástí?**

Zdenka Vajdová, Sociologický ústav AV ČR v Praze, **Pohoda nebo**

Prosperita? Jaký příběh se začal na Kladně odvíjet? Fantazie roku 2003 a skutečnost roku 2007.

Radoslava Schmelzová, historička umění, **Vojtěšská hut' - 1. moderní hut' na Kladně**

Michal Hartl, historik umění, **V ušlechtilém prostředí se daří ušlechtilé práci**. Alexandr Pazzani a Josef Hoffmann v Poldině huti.

Dagmar Koudelková, Design centrum, Praha, Moravská galerie, Brno,

Josef Hoffmann, jeho dílo a význam

Miloš Hořejš, Národní technické muzeum v Praze, **Aplikace**

nacionálněsocialistické architektury v českých zemích v letech 1938-

1945. Stopy, které zanechali na našem území zastánci rustikálně idylického, regionalistického stylu

Tomáš Voldráb, AVU Praha, **Hornické kolonie na Kladensku**

Eva Volfová, NPÚ, Praha, **Kostel sv. Mikuláše a „náměstí“ v Hnidousích**

Další informace na www.mayrau.wz.cz a www.idustrialnistopy.cz

Dagmar Šubrtová

Seznam kolektivních členů

1. Energie – stavební a báňská, a.s.
2. KARBONIA KLADNO, a.s.
3. Subterra a.s.
4. Velkolom Čertovy schody, a.s.
5. Čermák a Hrachovec, a.s.
6. ZAVOS s.r.o.
7. RAKO-LUPKY, spol. s r.o.
8. Skanska BS a.s., organizační složka
9. Stavební geologie – IGHG, spol. s r.o.
10. Sládečkovo vlastivědné muzeum v Kladně
11. Metrostav, a.s.
12. TRIMAX, a.s.
13. Hlavní báňská záchranná stanice Praha, a.s.
14. PRAGIS, a.s.
15. Varis, spol. s r.o.
16. Pražské vodovody a kanalizace, a.s.
17. TIMEX ZDICE s.r.o.

**K
Á
V
A**

**V
Í
N
A**

**Č
A
J**



**Josef
Porazil**

obchod kávou

Kladno - Masarykova 97.

Vlastní elektrická pražírna kávy.

Sáček s reklamou obchodu Josefa Porazila s třemi černoušky nesoucími kávu, archiv Sládečkova vlastivědného muzea v Kladně (obr. k článku Káva u Porazilů chutnala i prezidentu Masarykovi).