

Obsah

Hodnocení činnosti KPHT - Kladno o.s. za rok 2007	Ing. V. Čuřík	2
Obchod plný vůní	PhDr. Z. Kuchyňka	5
Místo uhlí voda - jezero pod Kladnem	ing. J. Kružík	8
Nová dominanta na Kladensku	J. Grubner	14
Válcovna Jemná V. v areálu huti Koněv	T. Voldráb	16
Krásná Poldi 26. 1. 2008: světová premiéra industriálního orientačního běhu	R. Mikuláš	19
Hornické kalendárium pro rok 2008	K. Melichar	21
Společnost státní dráhy	ing. V. Neliba	27
Exploze kompenzační spojky na dole Kübeck	J. Grubner	37
Odvodňovací Hnidouská štola	J. Grubner	39
Co dál s dolem Kübeck	T. Voldráb	40
Pluto před 26 lety, II. část	ing. V. Neliba	44
Představujeme kolektivní členy Klubu přátel hornických tradic (KPHT) Kladno o.s.: Skanska BS	Ing. Jozef Frankovský, Čermák	47
a Hrachovec a.s.	ing. Petr Lukeš	52
Vlečka na Mayrau	T. Voldráb	55
Kulturní program - Mayrau 2008	D. Šubrtová	60
Setkání pracovníků Dolu Ronna	J. Grubner	62
Životní jubilea členů Klubu přátel hornických tradic Kladno o.s.		63

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: Tomáš Voldráb, torzo těžního stroje
na Dole Kübeck

Hodnocení činnosti KPHT – Kladno o.s. za rok 2007

Předloni v polovině srpna pánové Čuřík, Matula, Hasman, Grubner a Uváček založili samostatné občanské sdružení dle zák. č. 83/1980 Sb. s názvem, Klub přátel hornických tradic – Kladno o.s. Cílem tohoto sdružení bylo jednak navázat na činnost bývalé pobočky KLUBU PŘÁTEL HORNICKÉHO MUZEA V Ostravě, ale především tuto činnost rozšířit a bohatěji samostatně rozvinout v podmínkách kladenského regionu. Ve stejném složení byl ustanoven přípravný výbor a byli zvoleni zmocněnci oprávněni jednat jménem přípravného výboru. V dalším období byly vypracovány stanovy a byla podána žádost o registraci na Ministerstvo vnitra ČR. Začátkem října předloňského roku Ministerstvo vnitra provedlo registraci našeho sdružení, schválilo stanovy a přidělilo nám identifikační číslo.

Na základě popsaného vývoje jsme požádali finanční úřad v Kladně o daňovou registraci. Začátkem druhé poloviny října nám bylo přiděleno daňové identifikační číslo. Následně byl založen v Komerční bance, pobočka Kladno, běžný účet. Podpisové právo mají čtyři členové výboru a dokumenty musí být podepisovány vždy nejméně dvěma z uvedených 4 členů.

Začátkem prosince předloňského roku bylo po vzájemném jednání zmocněných zástupců obou klubů odsouhlaseno ukončení činnosti pobočky Kladno KPHT OKD v Ostravě k 31. prosinci roku 2006. V této chvíli začala naše skutečná činnost, tak jak ji přirovnal ing. Matula: na místo v rozsahu důlního úseku, v rozsahu celého dolu.

V minisoutěži bylo vybráno dnešní logo a zároveň bylo rozhodnuto, že budeme sami vydávat a distribuovat Hornický zpravodaj. Aby přípravný výbor mohl ukončit svou činnost, byla urychleně připravována ustavující členská schůze, na které byly řádně zvoleny orgány klubu. Samostatná schůze proběhla za zvýšené účasti a zájmu přítomných. Zúčastnilo se jí cca 52 budoucích členů klubu. Na této schůzi byl zvolen sedmičlenný výbor klubu a na jeho prvním zasedání byli do jednotlivých funkcí zvoleni: ing. Vladimír Čuřík - předseda, ing. Štěpán Matula - místopředseda, Bořivoj Hasman - výkonný tajemník, Jan Uváček - pokladník, ing. Vlastimil Neliba - člen výboru klubu, ing. Kružík - člen výboru klubu a Jaroslav Grubner - člen výboru klubu. Dále byla zvolena tříčlenná revizní komise ve složení: ing. Jan Procházka, ing. Josef Pomahač a Dušan Piedermaň.

V měsíci březnu jsme s napětím sledovali jednání mezi předsedou představenstva OKD ing. Bakalou a hejtmanem Středočeského kraje Petrem Bendlem, o eventuálním rozhodnutí, co s Hornickým skanzenem Mayrau dále. Výsledky nebyly zveřejněny. Jednání pokračovala v souladu s doporučením vedení města Kladna a dále se vedla jednání se Středočeským krajem.

Hlavní pozornost od počátku vzniku klubu byla věnována především úkolu rozšířit členskou základnu, zejména získávání kolektivních členů. V polovině března činil stav individuálních členů 118 a kolektivních

členů 11. Tento vývoj byl více než nadějný. V zájmu udržení trvalých kontaktů s kolektivními členy bylo schváleno usnesení o pozvání zástupců jednotlivých podniků, které jsou kolektivními členy na oslavu Dne horníků.

Klub se i nadále věnuje přednáškové činnosti. Dne 20. 3. 2007 dokončil PhDr. Zdeněk Kuchyňka II. část své přednášky *Hospodářské a sociální důsledky těžby uhlí na Kladensku*. Výbor klubu souhlasil s návrhem ing. Vlastimila Neliby, zvýšit popularitu našeho skanzenu mezi ostatními hornickými spolky. Připravil a přednesl přednášku na téma *Hornický skanzen na dole Mayrau* na akci *Hornická Příbram*.

Redakční rada pokračovala v přípravách na další vydání Hornického zpravodaje. Původní náklad 100 výtisků byl zvednut na 210 ks (pro rozšiřující se počet kolektivních členů) a rozšíření distribuce časopisu na kulturní a další instituce Středočeského kraje.

V polovině května byla zorganizována druhá plánovaná přednáška tohoto roku. Její název *Báňská záchranná služba na území ČR*. Lektorem byl ing. Vlastimil Neliba, pracovník Státní báňské správy. Vzhledem k tomu, že skončila řada důlních podnikání a dokonce celých revírů (např. Energie Praha se nemůže věnovat přípravě nových těžebních kapacit, ale provádí činnost tzv. hornickým způsobem) byla přednáška velmi zajímavá.

Během dvou výborových schůzí v měsíci červnu byla zejména připravována setkání se zástupci kolektivních členů s vedením našeho občanského sdružení KPHT – Kladno. Chceme tak stabilizovat naše vzájemné vztahy, aby se staly trvalejšími. Setkání se uskutečnila dvakrát a byla zdařilá a hodnocena velmi kladně. Bližší informace o kolektivních členech jsou uváděny v jednotlivých číslech vydávaného Hornického zpravodaje. V letošním roce je například plánovaná první přednáška našeho kolektivního člena, a to firmy Timex Zdice. Bude přednášet RNDr. O. Bubníková na téma *Ložiskový průzkum v ČR*.

Naše činnost nesklízela jen úspěchy. Potkali jsme se i s nezdary. Strojírny Poldi a.s. navrhují odvezení technického unikátu Bessemerova konvertoru a dalších hutnických částí expozice ze zahrady bývalého Muzea Poldi a to z důvodů změny majitele budovy a snahy o zachování těchto vzácných objektů. Naše vedení klubu vyjádřilo myšlenku pro vytvoření nové hutnické expozice, která by byla součástí prohlídkové trasy Hornického skanzenu Mayrau. Finanční nákladnost převozu je však nad náš klubový rozpočet. Proto je zatím náš úmysl nezrealizován.

Činnost klubu byla v měsíci srpnu zaměřena na přípravy oslav Dne horníků, na kterou byli pozváni všichni členové KPHT – Kladno o.s. Účast návštěvníků na Dni horníků tradičně závisí na přízni a nebo nepřízni počasí. Bohužel celé toto sváteční odpoledne vyhrožovaly mraky na obloze spolu se silnějším větrem, účast neodpovídala rozsahu a intenzitě příprav. Přesto hodnotíme oslavu pozitivně, většina hostů i návštěvníků byla spokojena a jsme rádi, že můžeme tímto dnem udržovat tradici hornických svátků na Kladensku.

V září byla také vyslána delegace na již 11. ročník Setkání hornických měst, která se konala tentokrát na západě Čech v Horním Slavkově. Doufáme, že jednou se toto prestižní setkání bude moci uskutečnit i na Kladně.

18. 9. se konala třetí přednáška s názvem *Stavby městského okruhu v Praze*. Přenášel ing. Alexander Butovič. 20. 9. ve večerních hodinách zazněl v řetězkových šatnách dolu Mayrau koncert Hornického pěveckého sboru prof. Romana Makářiuse.

K zvýšení informovanosti o vzniku a činnosti klubu zpracoval ing. Štěpán Matula dva dopisy. Jeden primátorovi Statutárního města Kladna, ing. Danu Jiránkovi a druhý hejtmanovi Středočeského kraje Petru Bendlovi.

V polovině loňského roku byly zahájeny přípravné práce na zcela novém projektu Klubu přátel hornických tradic - Kladno o.s., Magistrátu města Kladna a Státního podniku Lesy České republiky na nové naučné stezce: *Po lesních cestách do historie dolování uhlí na Kladensku*. Tato naučná stezka má celkem 14 zastavení, na kterých přiblíží turistům nejen historii dobývání uhlí, ale i paleontologické naleziště a některé státem chráněné dřeviny. Příprava tohoto projektu pokračuje i v současné době a otevření naučné stezky pro veřejnost předpokládáme koncem dubna letošního roku.

Dne 13. 11. se konala čtvrtá odborná přednáška s názvem Hydrogeologické poměry na ložiscích po skončení těžby na Kladensku, přednášku přepravil ing. Josef Slavík, Seznámil posluchače s vývojem vodních poměrů při propojení jednotlivých dolů. Voda by měla vyvérat do Dřetovického potoka.

V průběhu měsíce prosince byla zorganizována beseda se zaměstnanci skanzenu Mayrau, kteří obětavě zajišťovali jednotlivé kulturní a turistické akce a věnovali se návštěvníkům.

Závěrem bych chtěl říci, že rok 2007 byl rokem náročným. Proběhla řada změn. Byla organizována řada akcí a zaznamenali jsme potěšitelný růst členské základny. V loňském roce se výbor klubu sešel 10krát řádně a 1krát mimořádně. Konali se čtyři odborné přednášky s průměrnou účastí 30 – 35 účastníků. Chceme-li být úspěšní i v budoucnu, musíme zjistit, které zájmové okruhy naše členstvo zajímají. Myslíme si, že i do budoucna můžeme být aktivně nápomocni pro udržení Hornického skanzenu jako významné technické památky Kladenska.

Děkujeme Vám.

S hornickým pozdravem „Zdař Bůh!“

Ing. Vladimír Čuřík
předseda KPHT – Kladno

Obchod plný vůní

Říká se, že nikdy nevstoupíš do stejné řeky. Z rodin, jejichž obchody patřily v období první republiky k výkladním skříním města Kladna, se jen nemnozí pokusili navázat na obchodní tradice svých předků. K těm, kdo tento riskantní krok podnikli, patří i Jiří Janout, který v dubnu 1991 obnovil v domě čp. 91 v Masarykově ulici parfumerii, provozovanou jeho dědečkem Františkem na tomto místě od roku 1916.

Dům čp. 91 na Hlavní třídě a s ním spojené čp. 166 koupil pradědeček dnešního majitele pekař František Janout v roce 1895 od Václava Stříbrného. V domě v té době byla tiskárna a knihkupectví Josefa Šolce, který se v roce 1886 stal prvním koncesovaným knihkupcem na Kladně.¹ Původně měl ale svůj obchod s knihami a tiskárnu na jiném místě a do domu čp. 91 se musel nastěhovat krátce předtím, než ho koupil František Janout. Poté, co Josef Šolc v roce 1907 zemřel, převzala podnik vdova Marie Otílie Šolcová a provozovala ho na manželovu původní koncesi až do roku 1915.

František Janout ml. (1883-1979) koupil dům od svých rodičů v roce 1916 a poté, co se mu podařilo vystěhovat knihkupectví, které přesídlilo na protější stranu ulice do domu čp. 106, zahájil první rozsáhlejší adaptaci, aby mohl v tomto domě otevřít vlastní specializovaný obchod s parfumerií. Přestavbu domu prováděl kladenský stavitel Emil Hrabě a fasáda a výklady získaly vzhled, který je zachycen ještě na fotografiích z počátku 30. let. Někde se můžeme dočíst, že sgrafitovou výzdobu v patře budovy navrhl - podobně jako na lékárně U České koruny - Mikoláš Aleš.² Vzhledem k tomu, že Aleš zemřel už v roce 1913 a že ozdobný monogram FJ navrhl profesor kladenské reálky Stanislav Kulhánek, považují za pravděpodobnější, že i autorem sgrafit je Stanislav Kulhánek.

Janoutova parfumerie byla v Kladně jediným takto specializovaným obchodem vůbec, který dovážel v rámci velkoobchodní činnosti zboží z nejrůznějších částí světa. František Janout se snažil, aby sortiment zboží odpovídal co nejširšímu spektru zákazníků. Vedle kladenské smetánky tak do Janoutovy parfumerie chodili i obyčejní lidé a možná i díky tomu se tomuto obchodu vyhnulo rabování při hladových bouřích na počátku 20. let minulého století. Dovážené zboží doplňovala v malém rozsahu i vlastní výroba kosmetických výrobků a voňavek, především pro holiče. K zajímavostem patří i vzpomínka na jednoho z prvorepublikových zákazníků, jímž byl podle vzpomínek zakladatelova syna Josefa Janouta (*1921)

¹ ZACH, Aleš: *Nakladatelské Kladno*. Kladno 2007, s. 11-17.

² VEVERKOVÁ, Irena: *Janoutova parfumerie*. Muzejní listy. Vlastivědný zpravodaj Kladenska a Unhošťska č. 5, březen 1993, s. 17



Původní vzhled Janoutovy parfumerie (Vánoce 1932), archiv Jiří Janout



Interiér obchodu v roce 1934, foto J. Lomíček, archiv Jiří Janout

sociálně demokratický předák Antonín Zápotocký. Nepřicházel ale nakupovat laciné zboží, nýbrž kosmetické výrobky dovážené z Francie.³

František Janout také velmi dbal o dobrou a účinnou reklamu svého podniku. Při návrhu firemního znaku i reklam spolupracoval s už zmíněným profesorem Stanislavem Kulhánkem, který navrhl jak hlavičku ženy na reklamy do tisku a další firemní tiskoviny, tak podobu jména firmy na vývěsním štítu. Kaligraficky napsané jméno F. Janout bylo od roku 1933 provedeno jako neon, jeden z prvních na hlavní třídě. Firemní logo vyskládané z mozaiky bylo i na chodníku před obchodem. A jak dokládají dobové fotografie, například před vánočními svátky tuto stálou reklamu doplňovala ještě další výzdoba propagující zboží nabízené tímto obchodem. Na to, jak vypadal provoz v Janoutově parfumerii před vánočními svátky, zavzpomínala v roce 2004 Věra Lážnovská, která v tomto obchodě před válkou pracovala. Obchod byl otevřen do 17 hodin a zaměstnanci pak byli obdarováni třináctým platem. Majitel obchodu je pak požádal, zda by někdo z nich ještě nezůstal a nepomohl doplnit zboží do regálů, aby po vánočních svátcích byly opět plné.

Parfumerie Františka Janouta byla znárodněna krátce po únoru 1948 a její majitel - i když už dávno překročil šedesátku - ještě několik let prodával v drogerii U Blažků. Jeho syn Josef, který se v rodinném obchodě vyučil a byl předurčen k jeho vedení, musel nastoupit do Poldovky. Na rozdíl od jiných znárodněných obchodů na hlavní třídě, z jejíhož jména zmizela vzpomínka na prezidenta T. G. Masaryka, a stala se z ní třída Československé armády, zůstalo zaměření zdejšího obchodu zachováno. Z výkladu samozřejmě zmizel neon se jménem původního majitele a obchod nesl buď jen prostý název Parfumerie, nebo honosnější Kleopatra.

Třetí podnikatelskou generaci dnes reprezentuje Jiří Janout, který se v roce 1991 vrátil nejenom k původnímu sortimentu, jenž ke jménu firmy patří, ale ve dvou etapách uvedl do původní podoby i vzhled průčelí domu s kovovými výklady. Zachoval přitom i logo firmy navržené S. Kulhánkem. Jen písmeno F jako začátek majitelova křestního jména muselo nahradit J.

Zdeněk Kuchyňka, Sládečkovo vlastivědné muzeum v Kladně

³Osobní vzpomínka Josefa Janouta z dubna 2004.

Místo uhlí voda – jezero pod Kladnem

Ještě před ukončením těžby na Kladenských dolech, v roce 2001, bylo specializovanému podniku OKD, DPB, a.s. zadáno zpracování studie k řešení hydrogeologických poměrů po uzavření činných dolů.

V průběhu celé minulé hornické činnosti v kladenském revíru se veškerá voda, která přitekla do důlních děl, čerpala na povrch. Od okamžiku zastavení čerpání důlních vod začalo zatápění volných důlních prostor vytvořených důlní činností.

Dlouhodobým předmětem hornické činnosti v kladenském revíru byla zejména Hlavní kladenská sloj (HKS). Včetně kačické části ložiska probíhalo dobývání na celkové ploše cca 43 km². Nejnižší kóta dobývání sloje byla na Dole Kladno (Schoeller) – 190 m n.m., nejvyšší + 320 m n.m. u Vrapic a na bývalém Dole Max Egon v JZ části pánve. Generelní úklon sloje, porušené řadou poklesových dislokací je k SZ. Po zatopení volných důlních prostor bude největší tlak vody na bázi HKS 5,1 MPa. Kdyby bylo celé nadloží HKS tvořeno dobře propustnými vrstvami, potom, domyšleno od absurdum, by důlní voda vystoupila na úroveň terénu všude tam, kde je kóta terénu + 320 m n.m. a nižší. Prakticky ovšem tento stav nemůže nastat.

Všechny důlní prostory v KR tvoří jeden vzájemně propojený hydraulický systém který se po zastavení čerpání začal zatápět jako spojené nádoby. Je to dáno jak existencí podložních překopů, propojujících jednotlivé části ložiska, tak vzájemnou pozici jednotlivých důlních děl a vyrubaných prostor. Důkazem správnosti tohoto konstatování je mimo jiné i to, že na hráz na druhém patře Dolu Kladno (Schoeller) byly ještě v době těžby svedeny všechny důlní vody z celé části pánve východně a JV od Dolu Kladno, aniž by ve výchozových partiích sloje u Vrapic docházelo k výtoku vody na terén. Voda z kačické části ložiska byla na 2. patře Dolu Kladno převáděna po celou dobu hornické činnosti v této ložiskové části. Hydraulický kontakt zbytku pánve s Dolem Tuchlovice byl zajištěn existencí Spojovacího překopu mezi doly Kladno a Tuchlovice.

Zatím neexistuje metoda, kterou by bylo možno s vyhovující přesností vyčíslit objem volných důlních prostor k zatopení. Velikost těchto prostor je v čase a prostoru natolik proměnlivá a ovlivněna takovým množstvím prakticky neměřitelných faktorů, že objem volných prostor k zatopení je vždy otázkou pouze hrubého odborného odhadu. Pro potřeby Studie byl tento odhad stanoven na 40 milionů m³.

Celkový přítok do dolů KR byl v roce 2000 naměřen cca 15 600 l/min., to je cca 8 200 000 m³/rok. Při průměrných ročních srážkách 500 mm naprší na 1 km² cca 500 000 m³ vody. Na plochu 43 km², kterou zaujímají vydobyté prostory naprší ročně 21 500 000 m³ vody. Kdyby do důlních prostor vsáкло z celkového množství celých 10 % (což je se vši pravděpodobností číslo příliš vysoké), znamenalo by to ročně 2 150 000 m³ srážek, které na ploše 43 km² vsáknou do důlních prostor. Protože

uvažujeme s celkovým ročním přítokem důlních vod ve výši ověřených 8 200 000 m³, plyne z toho, že infiltrační plocha zdrojů důlní vody přesahuje nejméně 3,8krát plochu vydobytých prostorů a je nejméně 163 km² (reálně bude spíše dvojnásobná). I kdybychom uvažovali značné vyčerpání statických zásob nadložních zvodnělých vrstev (což se zřejmě neděje – ověřeno ložiskovými vrty), přesahuje infiltrační plocha zdrojových zvodnělých vrstev řádově plochu, kterou zaujímají vyrubané prostory.

Je samozřejmé, že infiltrace vody do podzemí neprobíhá v celé ploše rovnoměrně. Je naopak velmi nerovnoměrná, ovlivněná řadou faktorů (svažitost terénu, zemědělské kultury, překrytost karbonských sedimentů sedimenty křídy a kvarteru, atd.).

V průběhu zatápění volných důlních prostor dojde k postupné redukci přítoků do důlních děl. Infiltrace do zvodnělých horizontů bude z hlediska dalšího časového intervalu setrvalá, odtok do důlních děl se bude s postupem jejich zaplňování vodou snižovat. Protože však u nadloží i podloží zvodnělých horizontů existují izolační vrstvy (jilovité horniny), nebude mít zatápění dolů za následek plošné zavodňování nadloží zatápěných důlních prostor.

Zdrojové zvodnělé vrstvy jsou situovány v nadloží vyrubané sloje a jejich infiltrační oblasti jsou prokazatelně výše než je nejvyšší místo vyrubané sloje. V důsledku toho se časem zatopí všechny vydobyté prostory až na výchozy sloje u Vrapic.

Je žádoucí, aby po zatopení důlních prostor na úroveň výchozových partií u Vrapic (kóta okolo + 300 m n.m.) vytékala důlní voda prostřednictvím některého (některých) starého důlního díla na povrch a byla následně sváděna do Dřetovického potoka. Kdyby k výtoku vody ze zatopených důlních děl nedocházelo, rostlo by po zatopení důlních prostor napětí v nich akumulované vody. Je to důsledek toho, že voda infiltruje do důlních prostor z kóty vyšší než 300 m n.m. S růstem napjatosti vody ve stařinách by rostlo i nebezpečí, že časem dojde k průvalu stařinné vody na terén z některého starého hlavního důlního díla se všemi nepříznivými důsledky. Výtok stařinné vody na terén ve výchozové oblasti bude fungovat jako svého druhu vodní jáma. Její provoz však nebude vyžadovat žádné náklady. Kromě vyloučení možnosti vzniku průvalu je tím eliminováno i nebezpečí (třeba i teoretické), že by stařinná voda kontaminovala zvodnělé vrstvy nad kótou + 300 m n.m.

Tak, jako dosud neexistuje metoda přesnějšího výpočtu objemu důlních prostor k zatopení, nelze zatím jinak, než hrubým odborným odhadem stanovit dobu zatápění a množství vody vytékající na terén. Zde je situace navíc komplikovaná ještě velmi obtížně vyčíslitelným úbytkem přítoků vody do vyrubaných důlních prostor jak z titulu konsolidace nadloží sloje, tak z titulu redukce přítoků vody vlivem růstu hydraulického tlaku vody v postupně zatápěných stařinách. Při hrubém odhadu doby zatápění a množství vody, které lze očekávat při jejím výtoku na terén, se vycházelo z následující úvahy:

Stav zatopení
k 17.10.2006



Legenda:

- zatopené území
- území s povodňovou ochranou
- území s povodňovou ochranou
- území s povodňovou ochranou

Stav zatopení území dle - monitoring
Mapa zatopení vřruba
1:100 000
1:100 000
1:100 000
1:100 000

Mapa vytvořena v prostředí ArcView 3.2a

Bereme-li za základ celkový roční přítok do KP v roce 2000 ve výši již zmíněných 8,2 milionů m³ a odhadnutý objem volných důlních prostor k zatopení rovněž již zmíněných 40 milionů m³, potom vychází nejkratší možná doba zatápní přibližně 5 let. Vzhledem k již zmíněným redukčním mechanismům přítoků vody a vzhledem ke zkušenostem s průběhem zatápní dolů ostravské dílní pánve v OKR lze očekávat, že reálná doba zatápní volných důlních prostor v KR bude 8 – 10 let. Celkovému ročnímu přítoku 8,2 milionů m³ odpovídá již uvedený přítok 15 600 l/min. Kdybychom výtok ze zatopené KP odhadli na pouhých 5 % celkových přítoků z roku 2000, což není nikterak nereálné, vytékalo by ze zatopených dolů KP na terén okolo 780 l/min vody.

Ze studie vyplývá, že vzhledem k hydrogeologickým poměrům kladenské pánve a jejího okolí nebude mít postupné zatopení likvidovaných dolů žádné velkoplošné dopady na povrch terénu. Jisté komplikace lze očekávat pouze ve výchozové partii hlavní a základní sloje u Vrapic. Opatření k zachycení výtoků důlní vody již byla v předstihu realizována v oblasti štolý Bohumír.

A jaká je současná situace? Ve zlikvidovaných jamách Nejedlý I, Jaroslav a Pustinka se v zanechaných potrubích v půlročních intervalech měří hloubka hladiny zatápěcí vody. V půlročních intervalech se měří také hloubka hladiny vody v zachovalých pozorovacích vrtech (3 vrty) mezi Vrapicemi a Cvrčovicemi. Získané informace se do konce února každého roku vyhodnocují. Vyhodnocení provádějí pracovníci DPB, a.s. Paskov, kteří zpracovali Studii.

Z vyhodnocení zpracovaného za rok 2006 vyplývají následující skutečnosti:

Oproti předchozím měřením, kdy mohla být hladina vody ve stařinách monitorována pouze pomocí měření tlaku na ústích jam, došlo v roce 2006 k předpokládanému vzestupu hladiny vody ve stařinách v jamách Nejedlý I a Jaroslav na měřitelnou úroveň.

Za přítomnosti zástupce objednatele bylo provedeno dvojí měření hladiny vody v jamách Nejedlý I a Jaroslav, a to 29. 5. 2006 a 17. 10. 2006. Vyplývá z nich následující:

V jámě Nejedlý I byla 29. 5. zjištěna hladina vody v hloubce 382 m pod ohlubní, tj. + 33 m n.m. (vycházíme z kóty ohlubně jámy 415 m n.m.) 17.10. byl potvrzen nástup hladiny vody, a to na úroveň 376 m pod ohlubní, tj. + 39 m n.m. Jedná se tedy o zvýšení úrovně hladiny o 6 m za poslední pololetí roku 2006.

V jámě Jaroslav byla 29.5. zjištěna hladina vody v hloubce 381 m pod ohlubní, tj. + 47 m n.m. 17. 10. byl taktéž jako u jámy Nejedlý I potvrzen nástup hladiny vody, a to na úroveň 375,5 m pod ohlubní, tj. + 52,5 m n.m. (pokud vycházíme z původní kóty ohlubně jámy 428 m n.m., skutečná niveleta ústí potrubí bude zřejmě mírně odlišná: + - 2 m). Jedná se tedy o zvýšení úrovně hladiny o 5,5 m za poslední pololetí roku 2006.

Vzhledem k výstupu hladiny vody ve výše zmíněných jámách bylo možno v roce 2006 také poprvé odebrat vzorky a provést chemické analýzy stařinné vody. V květnu 2006 byl odebrán vzorek z jámy Nejedlý I a v říjnu 2006 z jámy Nejedlý I a Jaroslav. Je patrné, že charakteristický parametr pro stařinné vody – sírany, mají výrazně nižší koncentraci v jámě Nejedlý I než v jámě Jaroslav. Nízká koncentrace u jámy Nejedlý I se projevila v obou měřeních.

Jáma Pustinka vykazuje na ústí výrazné tlakové změny v závislosti na barometrickém tlaku, voda v potrubí tedy není a je níže, než se nachází dno jámy, tj. pod + 200 m n.m.

Jáma Nejedlý III je pro sledování nevhodná – prokázaná neprůchodnost potrubí.

Vzhledem ke skutečnosti, že nadmořská výška v oblasti obce Vrapice se pohybuje okolo cca 300 m n.m. a hladina vody ve stařinách byla ověřena o 250 m níže, nedá se tedy zatím předpokládat její ohrožení popř. ovlivnění výstupem vody na povrch terénu.

V závěru vyhodnocení za rok 2006 se uvádí:

Byla potvrzena využitelnost pozorovacích trubek v jámách Jaroslav a Nejedlý I – v obou měřeních v roce 2006 byla zachycena měřitelná hloubka hladiny stařinné vody a bylo možno provést odběr této vody pro laboratorní rozbory. V květnu z jámy Nejedlý I a v říjnu také z jámy Jaroslav.

Jáma Pustinka vykazuje na ústí tlakové změny v závislosti na barometrickém tlaku, hladina stařinné vody je tedy pod úrovní dna, tj. pod + 200 m n.m.

V oblasti Vrapic je ze tří sledovaných vrtů hladina podzemní vody pouze ve vrtu PJ-106, ostatní vrty jsou zatím suché. Výšková úroveň hladiny je cca 275 m n.m., což je o 225 m výše, než hladina vody ve stařinách. Vrt dokládá zvodnění karbonského masívu, nesouvisející hydraulicky se zatápěnými prostory.

Podle našeho doporučení a následného rozhodnutí OBÚ byly odebrány a analyzovány vzorky vod ve Vrapicích.

Projevuje se stejnoměrný postup zatápění v celém rozsahu revíru (nástup o 5 m za půl roku).

V současnosti je zatopeno cca 70 % plochy výrubů.

Na pozorovacích objektech ve Vrapicích není dosud vliv zatápění důlních prostor prokázán.

Jsme toho názoru, že by bylo vhodné i v oblasti Vrapic zajistit možnost sledování zatápění prostřednictvím objektu, kontaktujícího přímo stařinné výrubu nebo dlouhá důlní díla. V úvahu připadá buď využití některých starých důlních děl (štola Josefi, Bohumír), nebo realizace vrtu z povrchu terénu do stařin.

V roce 2007 bylo provedeno v jámě Jaroslav celkem pět měření (poslední 3. 9. 2007) a byl zjištěn vzestup hladiny o + 14 m na kótu + 66,5 m n.m. V jámě Schoeller bylo provedeno v roce 2007 celkem sedm měření (poslední 13. 8. 2007) se zjištěným vzestupem hladiny o + 15 m na kótu + 54,0 m n.m.

V roce 2007 bylo také rozhodnuto o provedení monitorovacího vrtu v oblasti Vrapic při silnici do Cvrčovice, poblíže odbočky cesty na bývalý Důl Ludmila. Předpokládaná hloubka vrtu je cca 104 m a dosáhne vyrubané prostory na kótě cca 240 m n.m. Výškový rozdíl k místu výtoku je – 65 m, což umožní včasnou reakci v místě předpokládaného výtoku důlní vody v oblasti štoly Bohumír.

Grafické přílohy znázorňují rozsah zájmového území a dosavadní stav zatápění důlních prostor.

Ing. Josef Kružík

Zpracováno podle Studie řešení hydrogeologických poměrů po uzavření činných dolů KR a Zprávy o vyhodnocení zatápěných dolů – obojí zpracováno firmou OKD, DPB, a.s. Paskov

Nová dominanta na Kladensku

Ještě před několika lety tvořily dominanty Kladenska především těžní věže a kouřící komíny uhelných dolů. Po ukončení těžby došlo ve většině případů k likvidaci povrchových objektů, včetně stržení těžních věží. Zanikly tak některé technicky dokonalé a svým způsobem ojedinělé stavby a konstrukce, jakou byla například těžní věž na Dole Zápotocký v Dubí, nebo na Dole Tuchlovice, ve sběrných surovinách skončily i obě prozatimní těžní věže Dolu Slaný. Z mnoha těchto dominant hornického Kladenska zůstanou zachovány pouze čtyři. Jedna na Dole Schoeller v Libušíně, dvě na Mayrovce a poslední na Dole Michael v Brandýsku.

Zcela nový objekt však vyrůstá nedaleko obce Pchery na Kladensku. Společnost Speciální stavby Most zde začala v srpnu loňského roku výstavbu dvou nejvýkonnějších větrných elektráren na území České republiky. „Oba stožáry, vysoké 88 metrů s trojlopatkovými rotory o průměru 100 metrů budou vybaveny moderní technologií Win Wind. Tento finský systém s planetovou převodovkou Multibrit je v současnosti jedním z nejpokročilejších řešení, se kterým se lze u některých elektráren setkat. V oblasti střední a východní Evropy se jedná o vůbec první instalaci tohoto systému. Provoz dvou třímegawatových větrných elektráren bude řízen automaticky pomocí snímače směru a rychlosti větru. Elektrárny bude současně nepřetržitě monitorovat centrum Win Wind ve Finském Oulu.“
/ČTK/

Investorem projektu za 190 milionů korun je firma ČKD Blansko, provozovatelem pak bude společnost ČES Praha. Návratnost vložených investic se počítá do patnácti let. Montáž technologie větrných elektráren byla plánována, po vyžrání železobetonových základů, na listopad 2007.





V prosinci loňského roku byly přivezeny na staveniště jednotlivé díly pro montáž první věže, která měla být původně zahájena na jaře 2008. Příznivé počasí v měsíci lednu však umožnilo zahájit montáž s předstihem. Zejména mohutný, 108 metrů vysoký, jeřáb o nosnosti 30 – 1200 tun a přibližně padesátimetrové listy vrtule rotoru větrné elektrárny již v současné době budí patřičnou pozornost a zvědaví kolemjdoucí, kterých je v blízkosti staveniště stále velké množství, si mohou představit o jak obrovskou stavbu se v tomto případě jedná.

Se svoji výškou a délkou vrtulí rotoru se tyto dvě mohutné větrné elektrárny ve Pcherách stanou nejen novou technickou zajímavostí, ale jistě i zdaleka viditelnou dominantou Kladenska.

Jaroslav Grubner

Válcovna Jemná V. v areálu huti Koněv

Válcovna Jemná V. nazývaná Maďarka, jako jediná ze všech koněvských tratí přežila nové milénium. Ostatní se v souladu s tehdejší podnikovou koncepcí SONP Kladno postupně uzavřely. Stavba haly s nejmodernějším vybavením, které dodala firma Škoda, byla napojena v roce 1959 k válcovně Jemné IV. Objekt souměrně vyrovnal čistě funkcionalistickou budovu ze čtyřicátých let 20. století. Technologické zázemí jako strojovny, soustružna a dílny, umístěné ve středním traktu, sloužilo nějakou dobu pro obě válcovny. Trať válcovny Jemné V. byla kombinovaná spojitá. Předválečí pořadí mělo osm spojitých stolic, potom následovalo otevřené mezipořadí se 2 stolicemi a nakonec 8 stolic systému Contilooop. Původně se zde válcovaly jemné profily z neušlechtilých ocelí. Po provedené rekonstrukci přešla výroba jen na profily z ušlechtilých, korozivzdorných a vysokolegovaných ocelí.

V roce 1993 odkoupila válcovny firma Noval, jejímž majoritním vlastníkem byla německá Interfer Edelstahl. Ta ji převedla na společnost Z-group podnikatele Zdeňka Zemka, jejíž dceřinou firmou se válcovna stala. V listopadu 2003 Z-group začlenila Noval do Železáren Hrádek a v roce 2004 byla převedena pod Ferromet Group. Výrobní program se příliš nezměnil ani po převzetí válcoven firmou Noval. Stále se soustřeďovala na válcování jemných profilů, drátů, svítků, pásoviny a tyčí z ušlechtilých ocelí.

Kapacitu válcovny, která byla 6000 tun na měsíc se nedařilo dlouhodobě naplnit a provoz začínal být ztrátový. Na začátku roku 2005 bylo rozhodnuto, že bude provoz ve válcovně ukončen a v následujícím roce se začalo s likvidací strojní technologie. Na Kladně válcuje ušlechtilou ocel už jenom Sochorová válcovna Třineckých železáren na Dříní.

Železo má u nás cenu zlata a krade se opravdu všechno. Jedna z válcovacích stolic zrušené tratě měla přijít na Mayrovku. Nestalo se tak. Byla odvezena do šrotu dřív, než bylo v plánu. V sobotu 28. 7. 2007 část haly spadla. Šestice zlodějů narušila hlavní nosnou konstrukci haly, která se na ně následně zřítila. Jednomu z nich se ještě podařilo včas utéct. Dva z nich zahynuli, tři byli vážně zraněni. Objekt krátce po zřícení prohlédl statik a hala se musela urychleně a bezodkladně zbourat. Za necelý měsíc halu odstranila specializovaná firma Speciální stavby Most. Neobvyklý konec válcovny vzbouřil živé diskuze na téma sběrna kontra zloděj. Možná se podaří i změna zákona a způsoby vykupování šrotu. Nedávno prošla v novinách zpráva, že bylo trestní řízení Policií odloženo. Nepodařilo se vypátrat, kdo pád haly způsobil. Nepodařená akce zlodějů nenechala v klidu ani zahraniční média. Svědčí o tom udělená Darwinova cena za rok 2007. Tato poněkud zvláštní cena se uděluje jedincům, kteří se sami, podivuhodně hloupím nebo mimořádně pošetilým a neuváženým způsobem připraví o život, ale nechme to stranou.



Válcovna a její postupná likvidace, foto T. Voldráb

Válcovny zasahovaly do samého jádra Kladna a patřily tak ke koloritu města, výraznou hodnotu však neměly. Daleko větší pozornost si zasloužily bývalé sklady Pražské železářské společnosti. Haly skladů PŽS z let 1911-12 byly navrženy ve stylu moderny. Dvojice spojených hal měla náročně řešenou, subtilní konstrukci ocelového krovu, jejíž projekt pocházel z Pražské kanceláře Bratří Prášilové a Co. Obloukové štíty byly dvakrát lomeny a plochu odlehčovala vysoká obdélníková okna. Sklady měly smůlu, že byly napojeny na halu válcoven a byly strženy s nimi na závěr demolic. Možná se tak nemuselo stát. Studentské projekty na jejich přestavbu ze školy architektury ČVUT v Praze například počítaly se zachováním střešní konstrukce a obvodového pláště s vložením zcela nového objektu do jejich nitra. Na místě má stát další obchodní centrum. Škoda, že se nepodařilo objekt využít pro nový účel. Mohlo tady vzniknout něco hodně blízkého brněnské Vaňkovce.

Tomáš Voldráb

Použitá literatura: Sto let ocelí Poldi

Krásná Poldi: světová premiéra industriálního orientačního běhu

Orientační běh se nejčastěji provozuje v lese. Často si ho lidi pletou s přespolním během čili krossem, jakým je třeba Velká Kunratická (*asi by bylo dobré napsat, kde se to běhá*). Na rozdíl od krosu ale trať orientačního běhu není v terénu nijak vyznačená. Ve vytyčeném prostoru je zpravidla kolem dvaceti kontrolních stanovišť, která musí závodník v určeném pořadí oběhnout. Běžec dostane těsně po startu velmi podrobnou mapu, na které jsou kontroly zaneseny. V zásadě má pak tři hlavní úkoly. Předně musí podle mapy určit nejrychlejší postup z každé kontroly na tu další. Dále musí postup v terénu dodržet, to znamená vědět – pokud možno nepřetržitě –, na kterém místě v mapě se nachází. Pokud se ztratí, musí se co nejrychleji zase najít. A to vše musí udělat rychle, respektive rychleji než jeho soupeři. Délka trati měřená vzdušnou čarou bývá několik kilometrů.

Kdo zná současný stav areálu hutě Koněv, dojde mu, že provozovat tenhle sport právě tam by musel být silný zážitek. Mě to napadlo hned při první návštěvě před několika lety, kdy mě tam vzal botanik Jan „Albert“ Šturma. Toho nápadu jsem se zbavil až jeho uskutečněním. Musel jsem k tomu po důkladném prochození terénu vytvořit mapu v měřítku 1:5 000 a pak přesvědčit šéfa Pražské zimní ligy Petra Kožinu, že to není úplná pitomost (načež bylo nutné zapojit do přípravy závodu, měření časů, počítání výsledků a podobně celou rodinu).

Závod byl definován jako „industriální běh terénem, který svou obtížností a neobvyklou členitostí asi nemá konkurenci nejen u nás v Čechách“. Terén byl charakterizován jako „částečně opuštěný, částečně revitalizovaný, částečně dožívající, v budoucnu snad také zčásti památkově chráněný průmyslový areál, veřejně přístupný prostor, ve kterém je řada různých provozoven a dílen a jen jeden bufet, navíc bohužel zavřený“. To vše přilákalo velmi slušný počet 97 závodníků. Většina z nich běžela delší trať (teoretická vzdálenost mezi kontrolami 3,5 km). Jen děti a rekonvalescenti absolvovali kratší variantu (asi 1,5 km). Závodníci vybíhali v minutovém intervalu od bývalé vrátnice na konci Divadelní ulice a po určité – dost odlišné – době se zase vraceli (ale vrátili se všichni, za což budiž zvlášť poděkováno).

Výsledky? Vyhrál Martin Janata, v současnosti jeden z našich opravdu dobrých závodníků, v čase 17:14. Druhý byl nadějný junior Tomáš Landovský (17:45) a jako první žena doběhla Marie Dlouhá (20:25).

Ohlasy v cíli:

„Tady by se měl udělat nějaký fakt těžkej závod, přebor ve sprintu nebo tak.“

„Teď ještě vylezeme na pár věží a kominů a jdeme domů.“

„Čekala jsem mrtvý místo, ale ono to tak není.“

„Je to skoro kýčovitý“.



Nenadával nikdo, aspoň ne mně. Nejvíc potěšil Jarda Kuchař (85), nestor historicky nejuspěšnějšího klanu orientačních běžců v Čechách: „To byla světová premiéra novy disciplíny“.

Ale cítit bylo také trochu pesimismu: „Nejspíš jsme to stihli na poslední chvíli, tady to buď zbouraj, nebo zavřou“.

Zkrátka, areál by měl být zachován už pro nás, orientační běžce. Jednou se tady třeba sejde světová špička a v bufetu na Koněvu se budou předávat medaile...

Orientační běh se konal 26. 1. 2008. pozn. redakce

Radek Mikuláš

Hornické kalendárium pro rok 2008

Rok 1708 /300 let/ Zараžena dědičná štola Karla Boromejského na Březových Horách u Příbrami. Podsedla březohorské žíly a nebyla ražena pod Svatou Horou, jak se někdy mylně uvádí. *

15. 4. 1818 /190 let/ V Praze bylo založeno Vlastenecké muzeum, /dnešní Národní muzeum je jeho právním nástupcem/. Zakl. - skupina vlastenců v čele s Kašparem hrabětem Šternberkem.

Rok 1828 /180 let/ Od května tohoto roku byla stavěna druhá koněspřežka na našem území z Brusky /Dejvic/ do Lán.

Rok 1828 /180let/ Do provozu byl uveden první koňský žentour na Dole Nový Jan v Dubí u Kladna.*

13. 9. 1828 /180let/ Farář Valentin Kašpar Weiniger jako první našel uhlí na kladenské půdě /patrně slabou slojku křídového uhlí/. Bylo to ve štole na rozhraní obcí Hnidousy, Újezd pod Kladnem a Kladno.

Rok 1828 /180 let/ O úpadku hornictví v té době svědčí, že císař František I. /II./ zrušil starou hornickou výsadu - osvobození od vojenské služby.

Rok 1838 /170 let/ Byla dohloubena jáma Ludmila, na hranici Vrapic a Cvrčovic, do hloubky 110 m. Patřila Hornickému hospodářství buštěhradského velkostatku.*

Rok 1838 /170 let/ Těžař Václav Černý vyráběl v milířích koks u svých dolů na Vrapicku /v Dubí/ na zakázku Fürsteberských železáren v Novém Jáchymově.

7. 11. 1838 /170 let/ Narodil se v Mühlbachu /Rakousko/ Gottfried Bacher. Od roku 1873 byl báňským ředitelem Pražské železářské společnosti. Svým nekompromisním postojem dal podnět ke stávce na Dole Mayrau, která vyvrcholila Krvavým Božím tělem v roce 1889. Zemřel v roce 1897 na Nouzově.

Rok 1838, 20. 12. /170 let/ Zemřel Kašpar Maria hrabě Šternberk. Byl to jeden ze zakladatelů a organizátorů přírodovědného výzkumu v českých zemích. V letech 1836-1838 vydal třísvazkovou publikaci *Nástin dějin českého hornictví*. Narodil se 6. ledna 1761.

Rok 1848 /160 let/ V tomto roce Václav Novotný, Vojtěch Lanna a bratři Kleinové založili Kladenské kamenouhelné těžařstvo. Začíná hloubení jejich jámy František /Na pískách/ v Kladně.*

Rok 1848 /160 let/ Buštěhradské panství i s jeho doly přebírá excísař Ferdinand I. /jinak také poslední korunovaný český král Ferdinand V. - Dobrotivý/. Od té doby Císařské buštěhradské doly.*

Rok 1848 /160/let/ Zahájeno hloubení jámy Marie - Anna /Na Šestém/ u Dříně Císařských buštěhradských dolů. Pojmenována byla podle manželky excísaře Ferdinanda.*

12. 6. 1848 /160 let/ V Praze vypuklo povstání. 17. 6. 1848 se Praha vzdala Windtschgrätzovi.

7. 9. 1848 /160 let/ Byl vydán zákon o zrušení poddanství a roboty a všech závazků z poddanství plynoucích.

Rok 1848 /160 let/ Ve Vrapicích vznikla hudba Císařských buštěhradských dolů.

2. 12. 1848 /160 let/ Císař Ferdinand I. se zřekl trůnu ve prospěch svého synovce Františka Josefa I.

Rok 1848 /160 let/ Začal se hloubit Důl Thiennfeld v Kladně. Hloubila jej C.K. Kutební komise z Brandýska.

Rok 1858 /150 let/ Na tehdejšími jižním okraji městečka Kladna založila Pražská železářská společnost jámu Amálii.

Rok 1858 /150 let/ Ve Vrapicích byla postavena, současně s farou, školní budova o třech třídách.

Rok 1858 /150 let/ Zahájila činnost hudba Pražské železářské společnosti zvaná "Váňovská".

Rok 1858 /150 let/ Dohloubena jáma Kübeck v Kladně, tehdy již soukromé Společnosti státní dráhy.

Rok 1858 /150 let/ Ukončeno hloubení jámy Prokop, mezi Újezdem pod Kladnem a Dubím. Patřil Císařským buštěhradským dolům.

20. 9. 1858 /150 let/ Narodil se v Kladně Julius Diviš, báňský odborník, vedoucí báňského ředitelství v Příbrami. Zemřel 23. 2. 1936.

Rok 1868 /140 let/ Zahájeno hloubení jam Bresson a Engerth v Kladně Společností státní dráhy.

Rok 1878 -79 /130 let/ V těchto letech byl zřejmě vyhlouben průzkumný Důl Julius ve Cvrčovicích.

18. 9.1878 /130 let/ Ukončeno hloubení neúspěšné jámy Humboldt v Jemníkách. Jáma zastihla pouze ekvivalenty slojí na tzv. Smečensko-Velvarském hřbetu.

Rok 1888 /120 let/ Na Dole Ferdinand ve Cvrčovicích a na Dole František Josef v Dubí byly dány do provozu parní elektrické centrály a provedeno osvětlení povrchů Křížíkovými obloukovými lampami.

30. 10. 1888 /120 let/ Na ostrohu jižně nad Libušínem bylo zahájeno hloubení jámy Max. Jméno dostala podle člena správní rady PŽS Maxe Egon FÜRSTENBERKA.

5. 11. 1888 /120 let/ Narodil se ve Pcherách František Josef Rež archivář, kronikář a odborný publicista kladenských dolů. Zemřel 5. 10. 1969.

Rok 1888 /120 let/ Byl proražen spojovací překop mezi Doly František Josef a Dolem Ferdinand ve Cvrčovicích, který byl ražen jako protičelba.

Rok 1888 /120 let/ Byla postavena železnice z Kralup nad Vltavou přes Zvoleněves, Knovíz do Třebichovic /stanice Vinařice/. V následujícím roce byla vybudována vlečka k libušínskému dolu Jan. Tuto železnici převzala Společnost státní dráhy a přivedla ji ke svému Dolu Ronna v Hnidousích. Později byla u Dolu Barré propojena s Buštěhradskou dráhou.

29. 5. 1898 /110 let/ Císař František Josef I. udělil městu Kladnu čestný titul Královské horní město. Polepšení městského znaku o hornická kladívka nastalo až v roce 1914.

Rok 1908 /100let/ Založeno Národní technické muzeum v Praze.

Rok 1908 /100 let/ Na Dole Mayrau ve Vinařicích byly postaveny koupele pro mužstvo. Do té doby odcházeli havíři z práce ve „fáračkách“ a koupali se až doma.

Rok 1908 /100 let/ V Libušíně byl postaven pseudogotický jednolodní kostel Sv. Prokopa s hranolovitou věží v průčelí, 32 m vysokou.

1. 11. 1898 /110 let/ Byla dokončena a předána do užívání nová novorenesanční radnice v Kladně, vybudovaná za pouhých 17 měsíců.

Rok 1918 /90 let/ Z Dolu Wannieck v Kamenných Žehrovicích byla zahájena ražba tzv. Tuchlovického překopu, kterým měl být ověřen vývoj sloje západním směrem.



17. 3. 1908 /100let/ Narodil se v Motyčíně Ladislav Novák - sochař a malíř. Autor známého sousoší *Hornictví* u Gymnázia v Kladně, Lidické ženy u 1. ZŠ v Kladně a řady dalších děl. Zemřel 28. 10. 1994 v Praze.

21. 6. 1918 /90 let/ Pražská úvěrní banka koupila od Společnosti buštěhradské dráhy Doly František Josef a Tragy v Dubí a Důl Ferdinand ve Cvrčovicích.

28.10. 1918 /90 let/ Při vyhlášení vzniku Československé republiky byly Doly František Josef, Ferdinand a Tragy přejmenovány na Prago I., Prago II., a Prago III.

Rok 1918 /90 let/ Od tohoto roku byla zavedena 8 hodinová pracovní doba.

2. 6. 1928 /80 let/ Narodil se geolog Václav Havlena. Od roku 1958 docent Přírodovědné fakulty univerzity Karlovy Praha. Významná je jeho *Geologie uhelných ložisek I.-III.* /1963 - 1965/

Rok 1928 /80 let/ V Taubrově slévárně v Kladně - Sítná byla při hloubení studny zastižena uhelná sloj v hloubce 22 m.

Rok 1928 /80 let/ Na Dole Anna v Rynholci byla kolaudována nová elektrárna. S dolem Laura v Lánech byl důl spojen visutou lanovkou.

10. 7. 1928 /80 let/ Narodil se hornický spisovatel František Stavinoha v Zašové na Vsetínsku. Ve svých knihách zobrazoval život obyčejných lidí v regionu. Zemřel 8. 4. 2006 v Kladně.

30. 9. 1938 /70 let/ Československá vláda přijala mnichovský diktát o odstoupení pohraničí.

Rok 1938 /70 let/ Byla obnovena těžba uhlí u jámy Jan v Libušíně po dlouhodobém přerušení a také jako důsledek nedostatku energetických zdrojů po odstoupení pohraničí Německu.

Rok 1948 /60 let/ Na jámě Beata /Beatia/ v Lánech byla ukončena činnost. Poslední období, kdy se zde těžilo, bylo v letech 1943 – 1948.

Rok 1948 /60let/ Byla obnovena celá řada jam a štol v Jílovském zlatorudném revíru.

1. 1. 1958 /50 let/ Rozhodnutím ministerstva paliv byl zřízen n. p. VKD v Kladně.

1. 4. 1958 /50 let/ Vzniklo Sdružení kamenouhelných dolů Kladno.

Rok 1958 /50 let/ V obci Dolín, východně od Slaného byla v hloubce asi 1100 m navrtána uhelná sloj, která později dostala označení „dolínská“.

1. 8. 1958 /50 let/ Zemřel Josef Švejda, řídící učitel ve Pcherách, archivář a kustod Sládečkova muzea v Kladně. Naroden 27. 4. 1878 v Nové Vsi u Velvar.

Rok 1958 /50 let/ V tomto roce se na Dole Gottwald II. /Mayrau/ ve Vinařicích uskutečnily první pokusy s hydromechanizovaným dobýváním uhlí pomocí tlakové vody.

Rok 1958 /50 let/ Vznikl Hornický ústav ČSAV v Praze a již v tomto roce začal provádět soustavný výzkum důlních otřesů v kladenských dolech. Tento výzkum trval až do ukončení těžby na dole Mayrau v roce 1997.

30. 11.1958 /50 let/ Na Dole Nosek /původně Jaroslav/ v Tuchlovicích bylo založeno tzv. hnutí „Brigád socialistické práce“.

Léta 1958 - 1963 V těchto letech byl ve Vrapicích provozován uhelný lom „Teplák“.

16. 5. 1968 /40let/ Odstřelem byla zbourána zděná jámová budova jámy Jan I. v Libušíně.

1. 6. 1968 /40 let/ Byl proveden slavnostní výkop pro novou jámu v areálu Dolu Nejedlý v Libušíně /Schoeller/, která dostala označení N3 /Nejedlý 3/.

Rok 1978 /30 let/ Na Dole Mayrau ve Vinařicích byly zrušeny kompresory na výrobu stlačeného vzduchu, který byl poté přiváděn spodem z Dolu Schoeller v Libušíně.

Rok 1978 /30 let/ V tomto roce byl vytažen poslední důlní vozík rudy z Dolu Prokop na Březových Horách v Příbrami a ukončena tak těžba stříbrnoolovnatých rud v této oblasti trvající téměř 700 let. Toto byl nejhlubší rudný důl /mimo uranové doly/ v Česku. Měl 41 pater a celkovou hloubku 1597,6 m.

Rok 1988 /20 let/ Byl vydán zákon č. 44/1988 sp., o ochraně a využívání nerostného bohatství /Nový horní zákon/.

Rok 1998 /10 let/ Skončilo zavážení jámových stvolů jam Mayrau a Robert ve Vinařicích a Dolů Ronna a Kübeck ve Švermově.

29. 3. 2008 Bude slavnostně otevřeno přestěhované Sládečkovo vlastivědné muzeum v Kladně v nově rekonstruované budově v Huťské ulici.

* Tyto údaje jsou poněkud odlišné od *Kroniky hornictví zemí koruny české* (2006) Josefa Suldoovského. Jejíž autor vycházel z problematických údajů v *Historii hornictví* od Zdeňka Paděry a některých jiných.

zpracoval Karel Melichar

Společnost státní dráhy

Jednou z největší těžařských společností, která v Kladenském revíru dobývala, byla bezesporu Společnost státní dráhy (Staats-Eisenbahn-Gesellschaft /STEG/). V tomto čísle Hornického zpravodaje se budeme věnovat historii Společnosti a popisu dolu Kübeck, který by v letošním roce oslavil 150 let od zahájení těžby. Popisy ostatních dolů Společnosti (mimo Dolu Ronna, jehož popis byl uveden ve druhém čísle loňského Zpravodaje) budou uveřejněny v dalších číslech Zpravodaje.

Dnem 1. 1. 1855 převzala Společnost státní dráhy, na základě kupní smlouvy a koncesní listiny veškerý dolový majetek s rozsáhlým kutebním terénem v oblasti kladensko-slánské do svého majetku, patřícího dříve c.k. montánnímu eráru bývalé rakouské monarchie. Při převodu jmenovaného dolového majetku byly již vyhloubeny a zčásti i provozovány některé doly, například dvojdůl Michael a Layer v Brandýsku a Důl Thinnfeld u Kladna.

Společnost státní dráhy byla tehdy tvořena převážně francouzským kapitálem, hlavně za účelem pronájmu linie státní dráhy vedoucí od Podmokel přes Prahu, Brno, Vídeň a Budapešť, až po Starou Ršavu na bývalých srbských hranicích. Akciový kapitál jmenované společnosti byl i na tehdejší poměry ohromný a obnášel 500 milionů franků ve zlatě.

Po pronájmu dráhy zakoupila dotyčná společnost, označovaná krátce STEG, veškerý dolový majetek včetně uhlonosného terénu v oblasti Kladno, Slaný, Brandýsek a Kralupy, zkušebními vrty již značně prozkoumaného. Těžbou na převzatých dolech a na dolech později vyhloubených, měla být vytvořena hlavní základna zásobování lokomotiv a jiných drážních objektů trati STEG palivem. Krátce po převzetí dolového majetku započala společnost STEG hloubit postupně několik dalších dolů a založila během doby zejména doly Průhon, Bresson, Engerth, Barré, Ronna a Theodor. Důl Kübeck se nalézal při převzetí dolového majetku právě v hloubení. Později, roku 1908, byl převzat z rukou známého průmyslníka a vinaře Viktorína zatopený Důl Felix v Otvovicích, který byl ihned poté převzat do majetku pod jménem Důl Jan. Na východní periférii dolového terénu u Otvovic se nalézal malodůl jménem František di Paula a konečně i v obci Koleč se nalézal menší důl, o němž však není bližších zpráv. Veškeré doly společnosti STEG byly tehdy pořadově očíslovány římskými číslicemi a to následovně: Thinnfeld, II. – Kübeck, III. – Průhon, IV. – Bresson, V. – Engerth, VI. – Barré, VII. – Ronna, VIII. – Theodor, IX. – Michael, X. - Jan

Před tímto očíslováním se pravděpodobně používalo jiné číslování dolů, neboť i do značně pozdější doby se mezi dělnictvem na Dole Engerth říkalo „Na sedmém“, na Dole Bresson „Na šestém“ atd. Ovšem i na místě jednoho starého dolu pod sv. Janem v Dubí se dosud říká „Na šestém“. Z

toho je patrné, že i sousední doly měly obdobné číslování, jaké bylo použito u dolů STEG.

Staré jámy společnosti STEG se svým strojním vybavením od let sedmdesátých devatenáctého století tak zchátraly, že se na začátku dvacátého století projevila nezbytná nutnost jejich povrchové zařízení podstatně zrenovovat a alespoň z části podle novodobých poznatků zmodernizovat.

Krátce před rokem 1910 se generálním ředitelem společnosti STEG stal Georg Günther, který byl současně ve stejné funkci u „Báňské & Hutní společnosti“ v Moravské Ostravě. Před tím působil jako generální ředitel u Škodových závodů v Plzni. Mezi úřednictvem ho provázela velmi nechvalná pověst, neboť všude započal svoji činnost velkou redukcí úřednictva všech kategorií. Zaváděl nejrůznější úsporná opatření, která měla za účel nahradit úbytek úředního aparátu.

Ke prozkoumání chodu celého uhelného závodu STEG a zejména jeho technických poměrů, byl na závod vyslán báňský ředitel Hugo Drolz z Moravské Ostravy, který prý byl jediný z úředníků, kterému při představení Georg Günther podal ruku. Ředitel Hugo Drolz po krátkém pobytu na Kladně (asi 14 dní), učinil velmi rozsáhlý návrh na rekonstrukci mnoha strojních jednotek, jejich případné doplnění nebo obnovení. Hlavně však navrhl soustředění veškeré těžby z dolů společnosti STEG a její povrchovou úpravu pouze na dva velké doly a to na Důl Barré a Důl Theodor.

Stávající důl Ronna bude hlavní těžní jamou, kam se soustředí těžby z dolů Theodor, Barré a Kúbeck a to pomocí nově vybudovaných překopů. Těžba z Dolu Theodor se měla dopravovat na Důl Ronna visutou lanovou dráhou. Na nárazišti II. patra dolu Ronna v hloubce 443 m se měla soustředit veškerá těžba z III. patra Dolu Ronna, z Dolu Kúbeck a z Dolu Barré a odtud společně těžit na povrch.

Životnost Dolu Engerth včetně polí Dolu Bresson, se tehdy odhadovala pouze asi do roku 1925, a proto měl být dotýčný důl ponechán jako samostatný provoz do jeho dožití. Později se ovšem svedla těžba tohoto dolu překopem z II. patra lanovkou na společný překop Barré - Ronna.

Na tomto překopu převzaly dopravu těžních vozíků, sestavených do vlaků, již elektrické lokomotivy. Původně zde jezdily čtyři benzinové lokomotivy, objednané u firmy Ruhrthaler Maschinenfabrik v Německu. Výfuková směs plynů od těchto lokomotiv však ztěžovala dýchatelnost důlního ovzduší a po protestech dělníků zaměstnaných na překopu byly po krátké době nahrazeny elektrickými lokomotivami systém Siemens. Lokomotivy byly na stejnosměrný proud se stranovým odběrem z trolejových drátů. Uvedené lokomotivy sloužily až do konce životnosti dolu Ronna, z dolu byly vyvezeny 8. 12. 1997. Všechny benzinové lokomotivy byly později v I. světové válce prodány pro vojenské účely do Dombrové v okupovaném Polsku.

Na povrchu dolu Ronna se postavila roku 1911 nová kotelná s pěti parními kotli, dále nový těžební stroj se dvěma cylindrickými bubny o průměru šest metrů a šířky 1400 mm a nová suchá třídačka uhlí o výkonu 140 t/hod.

V důsledku rozsáhlejšího provozu na dole Ronna, bylo nutné značně rozšířit zdejší mechanické dílny na opravu strojního a elektrotechnického zařízení, ale i na opravu důlních vozů. Větší opravy se prováděly v centrálních dílnách na Dole Theodor, kde bylo k dispozici lepší obráběcí zařízení a odborný dozor.

Neuskutečnění, vlastně zamítnutí původního již schváleného návrhu ředitele Hugo Drolze z Moravské Ostravy o koncentraci těžby dolů STEG na doly Barré a Theodor a akceptování protinávrhu s hlavním dolem Ronna, mělo za následek, že byl propuštěn ze služeb společnosti STEG tehdejší vrchní horní správce Gustav Wunderlich.

Podle pozdějšího programu měl být Důl Theodor spojen z II. patra v hloubce 490 m, s dolovými uhlonosnými poli pod obcí Holousy a též s odvodněným dolem Michael v Brandýsku. Příslušné práce dosáhly již vzdálenosti asi 1 700 m od náraziště jámy Theodor a pro malý měsíční postup byly práce roku 1920 zastaveny. O zamýšleném znovuootevření a odvodnění bývalého Dolu Michael bude pojednáno v některém z dalších čísel našeho časopisu.

Vzdor rozsáhlým rekonstrukčním pracím a modernizaci strojního zařízení, jakož i soustředění uhelné těžby vlastně na tři doly (Engerth, Ronna a Theodor) a úpravu uhlí včetně nakládky do vagónů na dva doly (Engerth a Ronna), provedené v letech 1910-1918, nemělo kýžený hospodářský a rentabilní výsledek v porovnání s ohromnými investičními náklady. Výnosnost podniku proti všem námahám stále klesala, což konečně dalo vídeňskému ředitelství STEG popud k pronájmu celého uhelného podniku v oblasti kladensko - slánské včetně továrny na drátěná lana na bývalém dole Thinnfeld, nově utvořenému těžařstvu, složenému ze tří severočeských průmyslníků a to: Roberta Kleina z Varnsdorfu, Bedřicha a Gustava Deutsche ze Dvora Králové a Emila Steina (později se přejmenoval na Emila Storzu). Kapitálově se zde účastnila též bývalá banka Bohemia a po její likvidaci Česká průmyslová banka v Praze. Podle uzavřené dohody, byl společnost STEG pronajat provoz celého uhelného podniku za platby ročního nájemného ve výši 1 200 000 rakouských korun. Převzetí nastalo v říjnu 1918.

Za účelem nostrifikace utvořili pronajímatelé a nájemci uhelného závodu STEG, novou společnost pod názvem „Kamenouhelné doly akciová společnost v Praze“ (KDas). Zde zřídilo, pro reprezentaci, vrchní ředitelství v čele s Ing. Karlem Patočkou, bývalým báňským ředitelem závodů STEG na Kladně. Společnost měla základní akciový kapitál ve výši 15 000 000 Kč. Ve správní radě zastupoval zájmy STEG jeden vyšší delegovaný úředník z Vídně.

Výnosnost jmenovaného uhelného podniku v několika málo letech po převratu roku 1918 ohromně stoupla až nastala v letech 1924-1926

značná stagnace odbytu a tím i nezaměstnanost dělníků, provázená pronikavými úsporami v provozních výlohách. V letech 1918-1921 byl místním ředitelem v Kladně ing. Jaroslav Hohlweg. Po něm nastoupil báňský ředitel ing. Desidér Hrdlička, který zde působil až do jara 1935, kdy se stal báňským ředitelem „České obchodní společnosti v Praze“.

Za nového režimu Kamenouhelných dolu akciové společnosti se programově stále pokračovalo ve zlepšování strojního vybavení na převzatých dolech bývalé společnosti STEG, tak například:

V závodní elektrárně na dole Theodor byly ke stávajícím strmotrubnatým kotlům Oschatz, přistavěny další 2 trubkové kotle po 400 m² odparové plochy (systém Babcox - Wilkoks), vyzbrojené mechanickými rošty, dále bylo radikálně zrekonstruováno změkčování napájecí vody a její úprava, postaven 85 m vysoký zděný komín pro kotelnu, později roku 1935 bylo pořízeno spojovací potrubí o světlosti 125 mm pro dodávku vody z dolu Ronna.

Na dole Ronna byla v letech 1925-1927 vybudována na druhém patře v hloubce 443 m ústřední čerpací stanice, kam se sváděly důlní vody ze starých dolů Kübeck, Engerth a Barré za pomoci mnoha kilometrů potrubí, položených na překopu II. patro Ronna - Kübeck - Engerth - Barré. Vzhledem k rozdílné tvrdosti důlních vod (Barré, Engerth a jižní pole Ronna - tvrdá voda; severní pole Ronna a Kübeck - měkká voda), byly důlní vody přiváděny do různých vodních tříd a odděleně čerpány na povrch. Odběratelem měkké i tvrdé vody byla huť Poldi.

Jelikož kapacita třídírny s přilehlým uhelným prádlem systému Baum nebyla s ohledem na množství denní těžby náležitě využita, byl na nádvoří dolu před čelem suché třídíčky, vybudován betonový bunkr pro uskladnění těžby celé odpolední směny, takže uskladněné množství bylo teprve v dopolední směně následujícího dne za pomoci korečkového pasu přidáváno ke třídění společně s ranní směnou. Při této příležitosti se provedla úplná mechanizace s částečnou automatizací oběhu důlních vozů v třídírně a nad novým bunkrem. V třídírně byly vyměněny dva výkonné výklopníky důlních vozů.

Finančně velmi tíživé břemeno bylo vyvážení hlušin od prádla, třídírny a z jámy, prováděné ve vozících ručně na odvalovou haldu. Úplná rentabilní náhrada se docílila zřízením visuté lanové dráhy asi 790 m dlouhé, za pomoci které byla hlšina ze tří výše jmenovaných míst dopravována přímočaře na odvaliště, kde byly vozíky automaticky vyprazdňovány. Současně toto opatření umožnilo převést přes 40 dělníků na produktivní práci v dole. Zvláštní výhoda lanovky se však projevila ve spolehlivosti i při špatném počasí, kdy mnoho dělníků pověřených manuální dopravou hlušin jednoduše nepřišlo do práce.

Ve velké sazečce v prádle na dole Ronna byly nasazeny ke zvýšení její výkonnosti speciální rošty systému Schubert, fungující s dobrým výsledkem. Současně bylo namontováno ke zmíněné sazečce kontrolní zařízení, zapisující graficky po způsobu Karlíkova tachografu výši

kamenného lože v sazečce a tím i časovou činnost sazečky. Uvedené práce byly provedeny v prosinci roku 1935. V malé sazečce byly dne 26. 7. 1936 taktéž namontovány Schubertovy rošty.

V hořejší etáži uhelného prádla byly před prachovými síty roku 1934 postaveny dva elektricky poháněné aparáty s vibračními síty ku extrakci III. krupice z uhelného mouru o větší zrnitosti nad 4 mm.

Ke zmenšení procentuálního odpadu mouru, vzniklém při drcení prorostliny u deskového drtiče v suché tříděnce na dole Ronna, byl postaven jehlový drtič systém „Norton“, který byl uveden do chodu 10. 8. 1936. Výsledky byly velmi uspokojivé.

Na dole Engerth byl v rámci konečné elektrifikace a za účelem zrušení zdejší kotelny, nahrazen dosavadní parní ležatý těžní stroj s plochými těžními lany, strojem na elektrický pohon s třífázovým asynchronním motorem; stroj byl dvojbubnový o průměru bubnů 2400 mm, měl kulatá těžní lana o průměru 26 mm, brzdy pneumatické a ruční. Tlakový vzduch dodával menší kompresor. Převod otáček od motoru na bubny se konal citroenovým soukolím.

Na dole Theodor byla v blízkosti elektrárny vybudována roku 1928-1929 jednoduchá struskopopelová cihelna pro výrobu cihel normálního formátu. Denní kapacita cihelny obnášela asi 10 000 kusů cihel. Výroba šla celkem dobře, cihly měly po okolí dobrý odbyt. Po převzetí celého uhelného podniku do vlastnictví PŽS byl provoz cihelny zrušen.

Veškeré koncentrační snahy, spojené s modernizací strojního vybavení, jak byly v předcházejícím textu popsány, nedoznaly bohužel kýženého ohlasu ve zvýšení těžební kapacity uhelného závodu STEG a tím i přiměřené výnosnosti vložených investičních kapitálů. Celková těžba dolů sice pomalu, ale stále klesala. Tak například ještě roku 1905 byla požadována k zajištění normálního chodu závodu minimální mez denní těžby 3 000 tun a proti tomu v roce 1935, tedy po třiceti letech, nedosahovala mnohdy denní těžba ani 1 200 tun.

Koncentrace a zlepšení strojního vybavení mělo sice za následek docílení mnoha význačných úspor provozních nákladů, ale očekávané rentability a výnosnosti vzdor všem námahám docíleno nebylo.

Konečně kolem roku 1930 začaly často i finanční potíže, kdy se pracně sháněly peníze pouze na mzdy dělnictva. Uhelný podnik KDAS financovala „Průmyslová banka v Praze“, která si dosadila na horní ředitelství dolů na Kúbeck (později, roku 1935, přemístěné na důl Ronna), svého vedoucího úředníka, který měl za úkol podávat zprávy o výrobním a finančním běhu podniku. Vyskytly se dokonce takové nepřístojnosti, že dotyčný bankovní úředník nechal na hromadách tříděného uhlí uskladněného na dvoře a připraveného na nakládku do vagónů, umístit zvláštní plechové tabule s vyhláškou, že tato hromada uhlí se nalézá v majetku České průmyslové banky ke krytí závazků společnosti KDAS. Každému zasvěcenému příslušníkovi dolů KDAS bylo jasné, že takový stav není udržitelný. Proto byly s uspokojením přijímány zprávy, že

Kamenouhelné doly hodlají celý uhelný podnik bývalé společnosti STEG odprodat. Komu, to známo ještě nebylo. Určitá předzvěst o této okolnosti byla, že ve stavebním odboru se prováděl podrobný soupis a ocenění domovního majetku a to jak průmyslového, tak i budov, které sloužily pro ubytování zaměstnanců závodu. Souběžně s tím se ve strojním odboru připravovalo podrobné ocenění veškerého strojního zařízení na povrchu i v dole. V krátkém čase po vyhotovení jmenovaných ocenění se dostavil na horní ředitelství Ronna technický znalec, který si oceňovací elaboráty vypůjčil ke prozkoumání, ale již se nikdy na dolech neobjevil. Později navštívil několikrát horní ředitelství Ronna báňský generální ředitel ing. Dr. Karel Galler, který byl pověřen prozkoumat majetkovou podstatu dolů bývalé společnosti STEG, ale již v zájmu Pražské železářské společnosti. Na základě dobrozdání a pozdějším jednáním zástupců obou stran KDAS a PŽS, došlo k dohodě a Pražská železářská společnost převzala koncem října roku 1936 veškerý dolový majetek bývalé společnosti STEG (později KDAS) do své správy. Dosavadní společnost KDAS fungovala dále pouze do té doby, než byly prodány bytové objekty na dolech, které PŽS, na radu generálního ředitele pana Gallera, nepřevzala do svého vlastnictví.

Veškeré tehdejší dělnictvo STEG - KDAS bylo s většinou úředníků a zřízenců převzato do služeb PŽS. Skupina starších úředníků a zřízenců nad 55 let, kteří měli nárok na pensijní zaopatření z veřejnoprávních prostředků, byla dnem 30. října roku 1936 propuštěna s pětiměsíční výpovědní lhůtou. Každému propuštěnému se dostalo odstupné ve výši 1/2 ročních brutto požitků, čímž se strohost výpovědního procesu alespoň z části uspokojivě vyřešila.

Popis jednotlivých dolů Společnosti STEG

Nadmořské výšky a hloubky dolů

důl	ohlubeň (m n.m.)	1. patro (m)	2. patro (m)	3.patro (m)	4.patro (m)
I. Thinnfeld	347,43	286,38			
II. Kübeck	369,00	342,37		370,37	
III. Průhon	363,82	264,80			
IV. Bresson	406,49	291,46	332,76		
V. Engerth	401,03	390,69	425,00		
VI. Barré	349,49	319,36	335,36		434,55
VII. Ronna	352,88	398,00	443,00	496,00	
VIII. Theodor	343,30	325,80	491,10		
IX. Michael	297,00	187,00	244,00	282,00	

Počátek hloubení a dobývání

důl	začátek hloubení	začátek dobývání
Thinnfeld	jaro 1849	listopad 1854
Kübeck	jaro 1842	květen 1858
Průhon	leden 1857	jaro 1864
Bresson	září 1868	listopad 1871
Engerth	říjen 1868	duben 1873
Barré	březen 1872	březen 1876
Ronna	červen 1882	leden 1886
Theodor	červenec 1897	únor 1902
Michael	jaro 1842	listopad 1854

Důl Kübeck

S hloubením tohoto dolu bylo započato roku 1842 a po různých přestávkách v hloubení bylo dokončeno v květnu 1858 a mohlo být započato s uhelnou těžbou. Tento důl tvořil s dolem Thinnfeld jeden celek pod společnou závodní správou. Vytěžené uhlí zde na tomto dole bylo vykazováno jako těžba obou jmenovaných dolů. Celková těžba obou uvedených dolů od prvních počátků těžby do roku 1889 včetně, činila 5 699 291 tun.

Vytěžené uhlí se dopravovalo ke třídění a nakládání do vagónů na důl Thinnfeld železnicovou dvojkolejnou dráhou o celkové délce 289 m, a to z části zděnou štolou o délce 146 m a profilu 2,5 x 2,0 m, od výjezdního náraziště jámy Kübeck v hloubce 15 m pod ohlubení.

Šachetní profil dolu Kübeck byl obdélníkový, jeho východní část sloužila jako těžební oddělení, západní část pro umístění šachetních pump. Doprava těžby v dole se konala za pomoci koňských potahů, stejně tomu tak bylo i na jiných dolech STEG. Od roku 1896 se však na hlavních těžních třídách začaly používat elektrické lokomotivy a koňské potahy byly postupně rušeny. Velmi účelná na tehdejší dobu byla doprava vozů v dole, zřízená již roku 1876 a to na dvojkolejný úpadní, kde se vozy dopravovaly stojatým dvoububnovým vrátkem, poháněným stlačeným vzduchem. Průměr bubnů činil 2370 mm. Těžební rychlost v úklonu 8° byla 3 m/sec, max. výkon zmíněného vrátku mohl být až 3 plné vozy nahoru a v protiváze 3 prázdné vozy dolů. Při tomto výkonu konal stroj 120 otáček za minutu, těžební rychlost byla v tomto případě 2,2 m/sec. Potřebný stlačený vzduch byl dodáván od ležatého kompresoru, umístěného ve zvláštní budově na povrchu. Tento kompresor byl poháněn přímo od jednoduchého parního stroje o průměru válce 466 mm, zdvihu 1000 mm. Při 45 otáčkách za minutu dodával stroj 4,5 m³/min a tlaku 4-5 atm. U stroje se nalézal vzduchový kotel o obsahu 20 m³. Do dolu se stlačený vzduch sváděl litinovým potrubím o



Důl Kúbeck v počátku svého dolování, foto: Josef Šolc, archiv HS Mayrau

růměru 130 mm. Kromě popsaného těžního vrátku byly v činnosti další 2 vrátky menšího typu pro místní těžbu z úpadních děl. Po roce 1896 byly vzduchové vrátky nahrazeny vrátky na stejnosměrný elektrický proud o napětí 350 V.

Větrání dolu - bylo prováděno větrným zařízením sousedního dolu Thinnfeld. Teprve po zrušení provozu na povrchu tohoto dolu se postavil na výjezdném nárazišti dolu Kúbeck, v hloubce 15 m, elektrický větrník, asi pro 1000 m³/min, současně byla upravena šachetní budova tohoto dolu zvlášť konstruovanou uzavírkou. Výdušné větry z jámy procházely celým šachetním profilem a byly vytlačovány těžební štolou do okolní atmosféry.

Šachetní věž - byla podobně jako na dole Thinnfeld provedena z hraněného dříví, vysoká ke středům lanovnic 13,1 m. Lanovnice měly průměr 3,8 m, věnec těchto lanovnic byl s drážkou pro plochá lana. Po zastavení provozu na dole Thinnfeld, byl převezen elektrický těžní stroj z tohoto dolu. Na těžní věži byly instalovány lanovnice o průměru 2,4 m s věncem pro kulatá lana. Původní parní těžní stroj, dodaný roku 1868 firmou Brofeld & Evans v Praze, byl podobné konstrukce jako na dole Thinnfeld. Průměr bubnů byl 3,15 m, nejmenší navíjecí průměr 3,3 m, největší navíjecí průměr byl 4,13 m. Doba jízdy s uhlím a materiálem z hloubky 325 m činila 50 sekund, průměrná rychlost těžního lana činila 6,5 m/sec.

Převezeny elektrický stroj byl na dole v provozu až do listopadu 1997. Po odstavení z provozu byl stroj ponechán na místě a postupně byly jednotlivé součásti rozkradeny a stroj zničen.

Těžní klece - na tomto dole byly stejného provedení jako na dolech Thinnfeld a Bresson, dvouetážové, po 1 voze v každé etáži. Záchytné zařízení bylo typu „Fontain“ v čele klece. Také plochá těžní lana byla stejného typu jako na dole Thinnfeld.

Vodotěžní stroj - byl umístěn na povrchu dolu roku 1865 z bývalého dolu Layer v Brandýsku a na dole Kübeck byl v činnosti až do roku 1900. Ovšem před instalací tohoto stroje musel být samozřejmě k odvodňování jámy během hloubení a po té až do roku 1865, kdy byl instalován stroj z bývalého dolu Layer, používán stroj jiného provedení, o čemž svědčí mohutné základy ve 45 m hloubky jámy, na kterých bylo pravděpodobně umístěno velké vahadlo s protizávažím od původního vodotěžního stroje. V roce 1900 byla zřízena podzemní čerpací stanice, umístěná v blízkosti náraziště 1. patra v hloubce 342 m. Zde byly instalovány 3 elektrické rychloběžné pumpy systému „Riedler“, každá o výkonu 1000 litrů za minutu (normálně byly provozovány 2 pumpy, třetí sloužila jako záložní). Krásně vyzděná, prostorná čerpací stanice velmi trpěla neustálými detonacemi a tlakem hornin. Klenba čerpací stanice musela být proto několikrát obnovena, rovněž tak i základy jednotlivých pump, což si vyžádalo nemalých nákladů. Pro zajištění provozu čerpací stanice, ale i dalších elektrických zařízení, byla zprovozněna dne 22. 3. 1900 elektrárna, která vyráběla elektrický třífázový proud o napětí 275 V a frekvenci 42 Hz. Postavením této elektrárny byla zahájena postupná elektrifikace strojního zařízení na dolech Kübeck a Thinnfeld (mimo továrny na výrobu drátěných lan). Později byla tato elektrárna napojena na závodní elektrickou centrálu na dole Theodor.

Kotelna - na dole Kübeck byla původně vybavena 15 válcovými kotli o průměru 1,42 m, délce 12,64 m a o výhřevné ploše po 30,6 m². Původní tlak páry 5 atm musel být následkem opotřebením kotlů snížen až na 3,5 atm, a proto byly postupně v roce 1875 rušeny a místo nich bylo postaveno 15 kotlů o výhřevné ploše po 68,1 m². Z 15 postavených kotlů bylo normálně v činnosti 8 - 9 kotlů, ostatní sloužily jako záloha. Potřebné palivo pro uvedenou kotelnu bylo dováženo štolou pomocí řetězové dráhy z dolu Thinnfeld a na povrch bylo zdviháno parním těžním strojem. Denně se tímto způsobem dováželo 70 - 80 vozů uhlí určeného pro kotelnu. Napájení parních kotlů se provádělo dvěma parními, nástěnnými napáječkami o průměru válce 200 mm. Jedna z napáječek sloužila jako rezerva. Napájecí voda se před použitím předhřívala ve zvláštním kotli výfukovou parou od těžního stroje. Komín u kotlů byl zděný, 35 m vysoký a o světlem průměru 2,9 m. V letech 1892-1894 se výše popsaná kotelna postupně rušila a na její místo se postavilo 8 kusů nových trubkových kotlů dodaných ze železáren STEG. Tyto kotle měly výhřevnou plochu po 88 m² a přetlak páry činil 8 atm.

Důl Kübeck byl po ukončení těžby zasypán v úseku mezi prvním a druhým patrem a sloužil jako výdušná jáma pro důl Ronna. Provoz těžního

zařízení na tomto dole byl ukončen 15. 11. 1997. Z jámy byly odstraněny těžní klece a bylo zahájeno zasypávání jámy. Jáma dolu Kübeck byla zasypána v únoru roku 1998.

Pojmenování dolu bylo provedeno po svobodném pánu Kübecku, za jehož působení a vlivu ve dvorní komoře ve Vídni, byl uvedený důl založen.¹

Ing. Vlastimil Neliba

Použitá literatura: Alois Povolný, Hornické dějiny o dolování uhlí společnosti státní dráhy na Kladensku 1855 - 1936. pozn. Je zřejmé, že autor byl strojař a ne horník, nevychází z ucelených podkladů, ale přejímá je v celé šíři.

Pozn.¹ Kübeck, Karel Bedřich, svobodný pán z Kùbau, rakouský státník, narozen 28.10. 1780 v Jihlavě, zemřel 11.9. 1855 v Hadersdorfu u Vídne. Vystudoval universitu ve Vídni a v Praze, nastoupil státní službu u krajského úřadu v Olomouci, v roce 1809 se stal vládním radou v tehdejší dvorní kanceláři.

Podle jeho návrhů byla roku 1818 založena rakouská národní banka. Jako president generálního účetního ředitelství roku 1839, započal svojí činnost energickým omezením tehdejších ohromných úvěrů několika málo bankovních magnátů, které měli u Národní banky.

Roku 1829 byl povýšen do stavu svobodných pánů a konečně roku 1840 se stal presidentem dvorní komory. Od roku 1841 zasahoval ve své funkci též do systému státních drah a byl současně přednostou mincovního a báňského odboru. V této funkci měl určitou zásluhu o průzkum uhlonosných terénů v rakouské říši a nesporně měl i vliv na prodej státního uhelného majetku v Kladenské pánvi do rukou, tehdy nově založené, Společnosti státní dráhy ve Vídni.

V roce 1846 dal podnět ke zřízení rakouské státní telegrafní sítě. V březnu 1849 opustil státní službu, avšak na zimu téhož roku přijal volbu jako poslanec do tehdejší říšské rady, svolané do Kroměříže. Ke konci roku byl jmenován císařem prvním presidentem nově zřízené rakouské rady, kde působil až do své smrti.

Exploze kompenzační spojky na dole Kúbeck

Dne 21. října 1891 došlo na Dole Kúbeck k prasknutí měděné kompenzační spojky na parním potrubí o světlosti 320 mm. Kolem půl deváté večer se náhle ozvala velká detonace a do šachetního domu začalo proudit obrovské množství páry. Strojníci těžního stroje společně s pumpařem se podařilo během krátké doby přivod páry od parních kotlů uzavřít a ihned spěchali do těžní budovy aby poskytli pomoc dělníkům, kteří se v blízkosti kompenzační spojky nacházeli. Nejprve našli jednoho nešťastníka, který spadl otvorem z míst u lanových kotoučů, druhý byl nalezen pod okny vně budovy, kam byl vymrštěn. Třetí ležel pod schody v přízemí, vedle napájecí pumpy. Na podlaže ve třetím poschodí u těžních kotoučů leželi další dva mrtví a jeden velmi těžce raněný. Poslední tělo se podařilo nalézt až pod střechem nedaleko jeřábu. Celkem bylo nalezeno 6 mrtvých a jeden umírající. Velké štěstí měl osmý dělník, který krátce před detonací ze šachetní budovy odešel.

Usmrceni byli:

Dozorce: Prošek Antonín 51 let ženatý 3 děti 15 – 18 let

Dělníci:

Beneš Jan ženatý 6 dětí 22 – 33 let

Sojka František ženatý bezdětný

Šváb Václav svobodný 20 let

Jungman Josef svobodný 24 let

Kuna František svobodný 21 let

Koudela Antonín svobodný 37 let

Při prohlídce prasklé kompenzační spojky, vyrobené v Kladně roku 1879 /sloužila tedy plných 12 let bez poruchy / se zjistilo, že obě strany spojky jsou směrem odleva doprava prasklé. Katastrofa byla takového rozsahu, že stranou nemohl zůstat nadřízený Horní úřad a Báňské hejtmanství pro zemi Českou. Již druhý den 22. 10. 1891 zahájil pražský úřad vyšetřování, které trvalo dva dny. Komise, která vyšetřovala příčiny havárie, nenašla žádné pochybení ze strany vedení dolu a nařídila důkladné vyšetření materiálu prasklé spojky.

„...dlužno hledati příčinu prasknutí kompenzační spojky v materiálu. Jelikož ještě podobná zařízení jsou používána a následky této exploze doznaly tak strašného způsobu, jest dosažení vysvětlení původu této exploze velmi žádoucí. Žádá se o podání správy během 8 dnů, u kterého ústavu bude v protokole komise navrženého vyšetření provedeno“.

Vybrána byla Báňská akademie v Lubně, která vydala 27. března 1892 potvrzení, podle kterého je kompenzační spojka /zcela správně a odborně sestavena /.

Všechno je tedy v naprostém pořádku a explozi zapříčinila pravděpodobně únava materiálu. Ale ...

„Pára přitéká z kotlu do válce parním potrubím. Parou se tyto trouby z počátku studené, značně zahřejou a tím roztahují a nesmí jim v tom býti zabráněno, jinak v materiálu vzniká tlak 1340 kg na centimetr čtvereční a roury by pukaly, nebo se lámaly, zvláště jeli délka jejich značná. Litinové trouby prodlužují se například na 10 metrů délky o 15 mm. Z těchto důvodů musí být litinové parní vedení opatřeno KOMPENSATORY. Tyto bývají nejčastěji tvaru ucpávek, aby trouby do sebe se sestrčiti aneb části jich se přičítati mohly čímž se prodlužování umožní.“
(úryvek z knihy: V. Šimerka, Parní kotly a stroje a jejich obsluha 1905)

Naskýtá se otázka, zdali příčinou tragédie byla pouze únava materiálu a nebo nedůsledná kontrola kompenzační spojky, umožňující roztahování a stahování parovodu. Na tuto otázku nám již dnes nikdo neodpoví. Smutnou pravdou však stále zůstává, že neštěstí na Dole Kúbeck dne 21. října 1891 přineslo smrt sedmi jeho pracovníkům.

Jaroslav Grubner

Lit: F. J. Rež 1957 – Státní oblastní archiv Kladno



Kúbecká štola propojovala jámu Dolu Kúbeck s povrchem Dolu Thinnfeld dvoukolejovou řetězovou dráhou. Veškerá těžba z Dolu Kúbeck tak byla zpracovávána v třídírně na Dole Thinfield, foto: J. Grubner

Odvodňovací Hnidouská štola

Hloubení jámy Kübeck provázely velké přítoky vody a z tohoto důvodu byly další práce ve 43 metrech přerušeny a zaražena odvodňovací štola. Pro přesné místo zarážky v jámě je využito nálezu nízké slonky křídového uhlí v hloubce 41 metrů. Štola sledovala tuto uhelnou vrstvu severovýchodním směrem k tehdejší obci Hnidousy, po které dostala i pozdější název. Celková délka Hnidouské štoly dosáhla 575 metrů a spodní ústí se nacházelo poblíž potoka Oleška, který tehdy obcí protékal a o několik set metrů níže se vléval do Týneckého potoka.

Po propojení jámy Kübeck s Dolem Ronna (1889) byly důlní vody svedeny úpadním překopem na Důl Ronna a Hnidouskou štolou odtékalo pouze malé množství prosakující vody. Později je rozhodnuto tento zdroj užitkové vody posílit a využít k doplňování hnidouské vodárny.

Podle pana Aloise Maxy ze Švermova se ústí štoly nacházelo pod strání ve vzdálenosti přibližně 50 metrů JV od jeho pozemku a do potoka voda odtékala povrchovým korytem. Vzhledem k narůstající navážce bylo nutné nad původním ústím štoly vyzdít zhruba 7 metrů hlubokou šachtici a povrchové koryto nahradit betonovými kanálky. Ty jsou dnes při vyústění zhruba 2 metry pod úroveň terénu a voda zde odtéká do kanalizace, do které byl ještě před Švermovem sveden i potok Oleška.

Hnidouská štola byla za 2. sv. války využívána jako protiletický kryt, kam se chodili schovávat někteří občané z blízkého okolí.

Jaroslav Grubner



Betonový kanálek na pozemku pana Maxy, kterým je odváděna voda z Hnidouské štoly.

Co dál s dolem Kübeck

Důl Kübeck je od roku 2001 veden v seznamu nemovitých kulturních památek České republiky. Stavba není na první pohled nijak výrazná. Těžní věž, klasický symbol hornické činnosti, není vidět a šachta svým zevnějškem nikterak nevybočuje z okolní zástavby. Přesto má tato stavba nepopíratelné kvality a řadí se mezi cenné industriální památky Kladenska. Celý kübecký areál se nachází ve svahu jihovýchodní strany širokého kopce, který dělí údolí kladenského Podprůhonu s hlubokým údolím Motyčína a Hnidous. Dnes alespoň napovídá stejnojmenná zastávka MHD. Areál tvoří nejnižší situovaná dělnická kolonie, nad níž stojí úřední a správní budova bývalého ředitelství, pak pila, budova dolu a řadu uzavírá patrová budova závodní nemocnice. Celou situaci lze dobře vidět z ulice Na Kopci, která od Cikánky stoupá ke Kladnu a důležitě budovy tím získávají na významu. Těžní budova dolu Kübeck musela ve své době působit jako středověká pevnost, která kopci jasně dominovala. Musíme si uvědomit, že v době výstavby dolu byl kopec zcela holý a po struskové haldě nebylo tehdy ještě ani stopy. S výstavbou všech objektů a pravděpodobně i budovy dolu, započala Společnost státní dráha (Staats-Eisenbahn-Gesellschaft /STEG/), která pozemky spolu s dolovými mírami získala od c.k. kutební komise. Původní dokumentace se nedochovala, takže nemůžeme říci v jakém rozsahu byl objekt dolu c.k. kutební komisí vystavěn a ani jaká byla jeho podoba. Znamé jsou až německy psané popisy, uložené v Kladenském archivu s podrobnými zákresy situací všech dolů STEGu a tedy i Kübecku. Je však zcela zjevné, že STEG uplatnila jednotnou stylizaci všech budov, podobně jak to společnost prováděla na dalších dolech v okolí. Téměř identická s dolem Kübeck je šachta Michael Layer v Brandýsku. Stejně prvky najdete na původní podobě obou těžních jam a na budovách dělnické kolonie a bývalé správy.

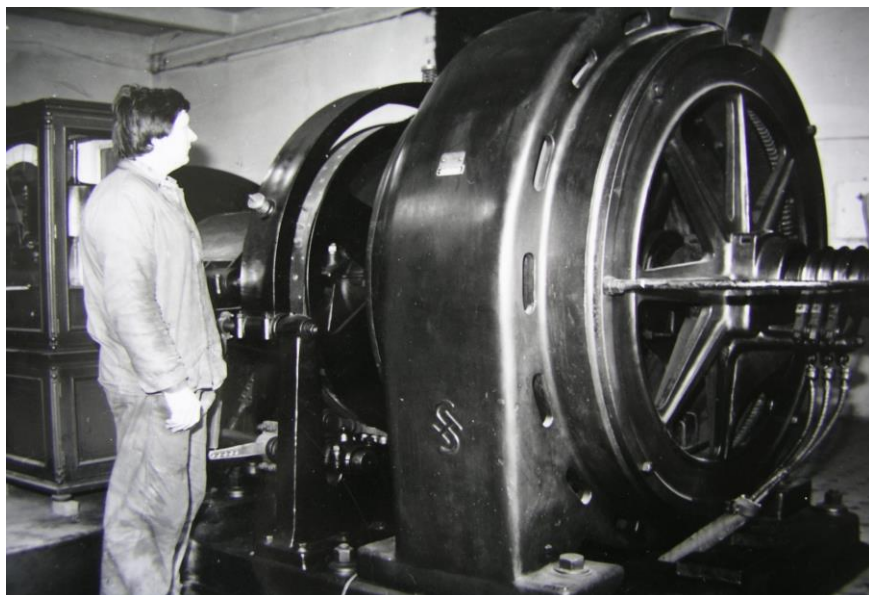
Kübecká kolonie je druhou nejzachovalejší po kolonii v Brandýsku. Buštěhradská dráha dělí kolonii Kübecku na dvě části. Část severní tvoří tři podélné bloky domů. Krajní jsou jednopatrové a střední přízemní blok má na obou svých stranách nárožní patrovou nástavbu. Nástavby mají štítý otočené vůči ostatním napříč, takže v půdorysu vytváří písmeno I. Stejný motiv, změny orientace štítu, použila společnost i u dolu Michael. Jižní část kolonie tvořily dva patrové domy. Ten se secesní fasádou byl po vystěhování neplatičů v roce 2004 zbořen. V posledních letech je kolonie dost často přestavována, zatepluje se fasáda a zvětšují okna. Podstatné jsou sklony střech, tvary komínů, čtvercová okénka v patrech kolonie a v neposlední řadě cihlové záklenky a vlysy. Vystupující záklenky bývají ohroženy nejvíce, protože pro zdárné nalepení polystyrénu musí být zdvo rovné. Celkově byla fasáda členěna jen lisénami, správní objekty mají navíc profilované římsy.

Samotný důl se do dnešních dnů dochoval, alespoň co se týče půdorysu, ve stejné podobě, kterou dostal v první polovině 19. století. Zcela

unikátně se dochovala původní dřevěná vodící konstrukce těžní věže. Kotelna, komín a další provozní objekty byly zbořeny záhy poté, co byla po roce 1911 převedena veškerá těžba na důl Ronna. Těsně k objektu dolu přilehá hala bývalé elektrocentrály s trémovým stropem a dekorovanou čelní stěnou. V současné době je prázdná a čeká ji rekonstrukce. Zachovaly se zde také pozůstatky po úpravě vody a vodního reservoáru, včetně podzemních spojovacích tunelů. Cihlový portál Kúbecké štoly najdete u paty struskové haldy blízko železniční vlečky k Poldině hutí. Výrazné úpravy se nijak nedotkly východního křídla dolu, který slouží pro bydlení už od svého počátku. Západní křídlo bylo v roce 1914 rozšířeno pro koupele dělníků. To byla také poslední úprava, která se na dole provedla. Do současné podoby důl uvedla až zpackaná rekonstrukce na konci 70. a začátku 80. let, kdy byl mezi těžní budovou a koupeli vybourán prostor pro železobetonový skelet nového větrníku. Došlo také k odbourání těžní věže až po kola lanovic a provedly se výměny všech střech.

Když jsem přirovnával siluetu dolu Kúbeck k středověkému hradu, nebyl jsem zas tak daleko od pravdy. Těžní budova je stavěna opravdu velmi solidně a síla zdi dosahuje v přízemí až několik metrů. Zdivo z cihel a lomové opuky je zesilováno bloky žehrovice pískovce. Ty se do zdiva vkládaly, aby zvýšily jeho pevnost, protože pískovec snese větší zatížení. Například kamenné lože má bývalá strojovna parního stroje. Dlátem opracované pískovcové bloky se nalézají pod dynamicky zatíženým prostorem celé strojovny. U vchodu působí náraziště jámy Kúbeck velmi stísněně. Průlez zaklenutý širokou klenbou má své rohy stavěny z obličných lícovaných kvádrů. Když projdete pod hrázděnou konstrukcí těžní věže, naskytne se Vám nebyvalý průhled celou těžní budovou, až na její samotný vrchol. Původně musel být pohled daleko úchvatnější, protože věž byla o jedno patro vyšší a pod valbovou střechou se točila kola lanovic. Těžní věž je stavěna z mohutných dřevěných trámů, které tvoří samonosný prvek. K lanovicím se dá vystoupat po ocelových schodech na boku těžní budovy. Samotná kola, usazená na profilovaných trámech, byla z vrcholu věže ukradena. Pokud se to podaří, bude z těžní věže odstraněno zcela nevhodné větrné bednění, které bylo navíc z provozních důvodů polepeno lepenkou. Mělo by také dojít k prolomení vysokých obloukových oken zakončených na severní straně těžní budovy. Pro budoucnost by bylo patrně nejvhodnější, těžní budovu uvést do původního stavu tj. navýšit o ubourané zdivo a osadit znovu valbovou střechou.

Na poslední rekonstrukci nejvíce doplatil střední trakt dolu s bývalou parní strojovnou. Odstraněním střechy se zde vytvořilo atrium, které nemělo dobře vyřešený odtok dešťové vody. Postupně se tak narušily základy západní stěny strojovny, která je o několik stupňů nahnuta ven a bude muset být stržena. Strojovna elektrického těžního stroje byla k staré strojovně přistavěna patrně v roce 1913, kdy sem byl přestěhován stroj Siemens Halske z dolu Thinnfeld. Těžní stroj byl vinou tehdejšího majitele v roce 2004 rozkraden do šrotu (viz Zpravodaj č.1/2007). Veškeré zařízení



Strojovna Dolu Kúbeck v roce 2000, archiv Hornického skanzenu Mayrau



Strojovna Dolu Kúbeck dnes, foto: T. Voldráb

včetně elektromotoru, hloubkoměru, měničů, ale i zábradlí, skončilo v nedaleké sběrně. Mimo bubnu na těžní lano a litinového podstavce, který jakýmsi nedopatřením zůstal na místě, neváhali zloději rabovat ani ocelové překlady oken a dveří. Nejstarší elektrický těžní stroj u nás byl vyroben v roce 1901 a bez závažné odstávky fungoval až do roku 1997. Pravé ozubené kolo bubnu o průměru tří metrů má po obvodě bílou Kapitálou napsáno KÖNIGGRÄTZ MÄRKY, BROMOVSKY & SCHULZ HRADEC KRÁLOVÉ. Původní dokumentace stroje se zatím nenašla. Domnívám se (může tomu být ovšem jinak), že nápisy odpovídají firmě, která těžní stroj z Thinnfeldu na Kúbeck stěhovala. Sám litinový stator elektromotoru měl na svojí spodní části vytlačené logo zkříženého SH jako Siemens-Halske, nápisy jsou ovšem malovány přes šablony a jakoby nahodile. Stejně tak je možné, že na stroji pracovaly dvě firmy a zařízení, mimo elektromotoru, dodala známá strojírenská firma z Hradce. Každopádně byl technickou lahůdkou, nad kterou žasli i odborníci z německého Essenu. Opravdu neopakovatelný byl pohled německých památkářů při loňském 4. bienále Industriální stopy, když se dozvěděli, že jsme si něco takového nechali rozkrást. Bez nadsázky by totiž stroj chovali jako národní poklad.

Pro nás je podstatné, že nový majitel zabránil dalšímu rozpadu a že šachta by měla projít rekonstrukcí. Těžní věž bude naštěstí zachována. Obhájit zbytek technického zařízení bude nejspíš problém. Pro Kúbeck samotný by znamenalo odstranění kol a podstavce těžního stroje další degradaci. Technické relikty strojů a zařízení znamenají pro technickou památku podstatu, třeba že to jsou jen torza. Bez nich ztrácí svoji hodnotu. Současný majitel v části objektu vybudoval dílny. Druhou část chce využívat pro bydlení. Dokážu si představit, že by se kola těžního stroje staly součástí obývacího prostoru nebo kanceláře. Ať už je tato představa pro některé přinejmenším podivná, je řada příkladů, kde tomu tak opravdu je. Tovární nebo technické zařízení zaujímá roli plnohodnotného uměleckého díla. Podobné věci, ke kterým se navíc přistupuje citlivě, stoupají na ceně. Pak je tu další věc. Kdo se může pochlubit tím, že má doma část nejstaršího elektrického těžního stroje? Vše záleží na přístupu. Každá rekonstrukce památkového objektu musí být vedena v dialogu mezi jeho majitelem a památkáři a pokaždé vede k určitým kompromisům. Už na počátku se ale musí říci, co je podstatné, jinak dochází k nenahraditelným ztrátám a toho se u dolu Kúbeck trochu obávám.

Tomáš Voldráb

Použitá literatura: Technické památky v Čechách na Moravě a ve Slezku, II.díl, Libri, Praha 2002

Pluto před 26 lety, II. část

V minulém čísle Hornického Zpravodaje jsme se seznámili s okolnostmi vzniku havárie, kdy při výbuchu uhelného prachu na Dole Pluto zahynulo 65 horníků. V tomto čísle se budeme zabývat vyšetřováním této nehody, která patří mezi největší za posledních padesát let.

K vyšetřování příčin a okolností vzniku tragické nehody na Dole Pluto byla ustanovena vládní komise. Šetření příčin této havárie bylo velmi složité vzhledem k jejímu rozsahu, následkům a obtížným podmínkám pro likvidaci následků a zpřístupnění důlních děl. Vyžádalo si náročnou a důkladnou práci všech zúčastněných osob a orgánů. Celkem bylo provedeno více než 20 ohledání jednotlivých postižených částí dolu, pořízena rozsáhlá fotodokumentace a proveden vyšetřovací pokus za účelem ověření průtahu důlních větrů přes stařiny. Výjimečnost okolností vzniku tragické nehody spočívala v tom, že ze shromážděných podkladů nevyplývala zcela jednoznačně příčina havárie, neboť nebylo možné objektivně dokumentovat vznik výbušných směsí uhelného prachu, případně metanu nebo hořlavých zplodin po záparu a určit místo iniciace výbušné směsi. Nikdo z postižené oblasti nezůstal naživu, nemohlo být tedy potvrzeno, zda a v jakém rozsahu byla od počátku odpolední směny vykonávána protiprašná opatření a opatření protizáparu. Proto také všechny posuzované příčiny iniciace a okolnosti vzniku výbušných směsí mohly být kvalifikovány jen jako „odůvodněné předpoklady“.

S odstupem let, kdy se podařilo získat další poznatky a zkušenosti z průběhu důlních havárií a závěrů vyšetřování příčin jejich vzniku u nás i v zahraničí, se jako největší chyba jeví skutečnost, že všechny zjištěné skutečnosti byly od počátku havárie považovány za přísně tajné, což bylo odůvodňováno tím, že by nežádoucím způsobem mohlo dojít k ovlivňování vyšetřování. Vyšetřování orgánů činných v trestním řízení bylo zpočátku svěřeno pracovníkům okresu, kteří však s vyšetřováním tak rozsáhlé havárie neměli zkušenosti, a proto důležité skutečnosti mohly být přehlédnuty.

Při hledání příčin se důsledně vycházelo z prokazatelných zjištění. Podrobně byla zkoumána technická dokumentace, technologické postupy pro ražení a dobývání, dokumentace týkající se větrání dolu, zneškodňování uhelného prachu, provádění trhací práce, revizí elektrických zařízení i dalších úkonů souvisejících s bezpečností práce a provozu. Všechna důlní díla dolu byla po havárii prohlédnuta vyšetřujícími orgány. Ohledání jednotlivých částí dolu bylo provedeno ve dvou etapách. V uzavřených důlních dílech provedli prvé ohledání určené pracovníci vyšetřovací komise společně se záchranáři a s nasazenými dýchacími přístroji. Zjištěný stav byl popsán a byla provedena prvotní fotodokumentace. Ve druhé etapě byla po posunutí uzavíracích hrází a získání nového větrního okruhu důlní díla

odvětrána a v příznivějších mikroklimatických podmínkách provedena podrobná prohlídka a fotodokumentace. Mimo stav důlních děl, ve kterých byl zjišťován stav důlní výztuže, stav dopravního zařízení a elektrických zařízení, byla zvláštní pozornost věnována provádění trhacích prací v době havárie, likvidaci známých záparů, provádění oprav důlního zařízení případně práci s otevřeným ohněm. Vzhledem ke skutečnosti, že příčina havárie nevyplývala jednoznačně ze shromážděných podkladů, byly posuzovány všechny možné příčiny vzniku výbušných směsí (uhelného prachu, hořlavých plynů) se vzduchem a všechny možné zdroje iniciace výbušných směsí, jakož i místa v dole, kde mohly vzniknout. Byly zkoumány následky exploze v oblasti předpokládané iniciace a možnost přenosu výbuchu uhelného prachu do dalších důlních děl, účinky exploze na pracovníky, kteří se nacházeli v blízkosti předpokládaného centra exploze i možnost přenosu primárního zdroje havárie (vznícení požárních plynů, případně uhelného prachu) do dalších chodeb dolu.

Na základě dokumentovaných skutečností bylo možné jednoznačně vyloučit následující zdroje iniciace havárie:

- Výkon trhací práce.
- Provoz strojních a elektrických zařízení v dole.
- Práce s otevřeným ohněm při svařování či řezání.
- Úmyslné jednání.

Na základě odborných posudků, poznatků z ohledání důlních děl a vyhodnocení výpovědí svědků bylo možno vyloučit jako možnosti vzniku havárie:

- Důlní díla I. úseku dolu.
- Důlní díla druhé komorové lávky IV. úseku.
- Ostatní důlní díla dolového pole.

Vylučovací metoda vedla k zúžení uvažovaných míst vzniku havárie na následující místa ve IV. úseku dolu:

- Křížová chodba 4112/4118.
- Komorový porub 4110/03.
- Oblast základny 4206.
- Oblast základen 4110 a 4109.
- Oblast základny 4107 a komorový porub 4107/11.

Možná místa vzniku havárie byla pečlivě studována, byly shromáždovány důkazy svědčící pro i proti. Značná pozornost byla věnována křížové chodbě 4112/4118 a oblasti základen 4110 a 4109 a to především z toho důvodu, že v komorovém porubu 4112/4118 byl před havárií likvidován otevřený oheň a v oblasti základen 4110 a 4109 byl krátce po havárii zjištěn rozsáhlý oheň a výrazné destrukce výztuže a důlního zařízení. Znalecký posudek označil oblast základny 4110 a 4109 jako místo

primárního výbuchu a iniciace. K tomuto závěru došli vyšetřovatelé na základě zhodnocení účinků exploze na důlní díla celého dolu. Současně bylo vzato v úvahu, že v tomto místě došlo po havárii ke vzniku otevřeného ohně, který byl zjištěn již v průběhu vyprošťovacích prací dne 3. září a potvrzen při průzkumu a ohledání. Z vyhodnocených důkazových materiálů jednoznačně vyplývá, že zdrojem byl výbuch uhelného prachu, k němuž došlo v důlních dílech 1. lávky IV. úseku. Šetření však nevyšlo do jednoznačného stanovení příčiny rozvíření uhelného prachu do výbušné koncentrace a zdroje jeho iniciace. Je pravděpodobné, že mohlo na kříži chodeb 4109 a 4109/08a dojít k pilířové ráně, při níž byl rozvířen vysušený uhelný prach usazený za obložení výztuže, současnému obnažení a vznícení zapařené uhelné hmoty a následnému vznícení rozvířeného uhelného prachu. Vzhledem k objektivní nemožnosti tento jev v kritické době dokumentovat, zůstává však tato možnost na úrovni odůvodněného předpokladu. Velký rozsah destruktivních účinků havárie byl pak způsoben především tím, že se výbuch uhelného prachu rozšířil i do ostatních částí dolu, které byly proti IV. úseku chráněny protivýbuchovými uzávěrami. Možnost záchranu horníků negativně ovlivnilo zastavení větrání dolu, když účinkem výbuchu byly z provozu vyřazeny hlavní důlní ventilátory, důlní prostory nebylo možné zbavit povýbuchových zplodin ani vysoké teploty důlních větrů. Z tohoto důvodu velmi pravděpodobně zahynulo 27 horníků, kteří s nasazenými sebezáchranými přístroji ustupovali z důlních děl 2. komorové lávky, která nebyla tlakovou vlnou vůbec zasažena. Rovněž tak se nezachránilo 13 záchranářů, kteří měli k dispozici izolační dýchací přístroje, a i když nebyli zasaženi přímými účinky výbuchu, byli zasaženi vysokou teplotou ovzduší po výbuchu. Při havárii zahynulo celkem 65 horníků, z nichž 47 zemřelo následkem otravy CO, 13 horníků zemřelo následkem mechanických účinků výbuchu, 2 horníci následkem udušení a 3 horníci zemřeli kombinovanými účinky otravy CO a mechanickými účinky výbuchu.

Na základě výsledků šetření havárie byl stanoven soubor opatření směřující k zamezení opakování podobné události. Jednotlivá opatření byla zaměřena zejména na zlepšení protivýbuchové prevence, zneškodňování uhelného prachu, zvýšení četnosti indikací složení ovzduší, technologické kázně, větrání atd.

Zpráva o výsledku šetření byla projednána na zasedání vlády ČSSR a navržená opatření přijata formou usnesení vlády.

Ing. Vlastimil Neliba

Použitá literatura: Hájek L., Vzpomínka na Pluto, časopis Záchranář 12/1991, 1/1992

Predstavujeme kolektívni členy Klubu priatel hornickych tradic (KPHT) Kladno o.s.: Skanska BS

Korene historie Skanska BS siahaju do cias Rakusko-Uhorskej monarchie

Od cias Rakusko-Uhorska az do konca protektoratu na uzemi Ciech a Moravy pösobil v Moste zavod viedenského podniku Pittel und Brausewetter. Po znarodneni zavodu v roku 1945 jeho narodny spravca presunul ťazisko cinnosti mosteckého zavodu do Ostravy a pricinil sa tak o vznik podniku Dülni stavby, n. p. Ostrava. Pri celkovej reorganizácii ceskoslovenského priemyslu v roku 1951 bol delimitaciou zavodu ministerským dekrétom ku dnu 31. 12. 1951 ustanovený samostatný podnik Banské stavby n.p. Banská Bystrica, podriadený Hlavnej sprave výstavby uhoľného priemyslu ako stredného člänku riadenia rezortu Ministerstva paliv v Prahe. V roku 1957 sa sídlo podniku presťahovalo do Prievidze s podriadením pod novoutanovené Poverenictvo miestnych paliv a naftového priemyslu. Po roku 1960 prešiel podnik do podriadenosti výrobnó-hospodárskej jednotky Slovenské uhoľné a lignitové bane GR Prievidza a zotrval v tejto podriadenosti do roku 1967. V tých rokoch sa ťazisko pösobnosti podniku presunulo do rudného baníctva. Tým sa zmenilo aj jeho rezortné začlenenie pod Ministerstvo hutníctva a ťazkého priemyslu Praha. Stredným člänkom sa stalo generálne riaditeľstvo rudných baní a magnezitových zavodov Praha. Po federatívnom usporiadaní ČSFR sa sídlo GR RBMZ presťahovalo z Prahy do Bratislavy. V tejto podriadenosti podnik pösobil do roku 1989, keď sa na základe zákona č. 88/1988 Zb. zmenil jeho právny status do podoby štátneho podniku, čím sa skončila aj jeho zviazanosť s RBMZ. Transformácia na akciovú spoločnosť sa datuje dňom 3. 8. 1994. Veľkou zmenou sa v roku 2003 stalo pričlenenie do zväzku nadnarodného koncernu Skanska. Od 1. 1. 2005 vystupujú bývalé Banské stavby pod menom Skanska BS, a. s. Organizačne patrí Skanska BS pod direkcii Slovensko, ktorá je jednou z piatich direkcií patriacich do Divízie Dopravné staviteľstvo skupiny Skanska v ČR a SR.

Predmet cinnosti podniku bol ministerským dekrétom ukotvený do rozvoja ťazobného priemyslu. Banské stavby počas svojej existencie vybudovali stovky podzemných diel rôzneho druhu a použiteľnosti. Prvý a najťažší sortiment staviieb predstavovali šachty. Ich hĺbenie nie je len technicky najkomplikovanejšie, ale aj fyzicky najnáročnejšie. Popri všetkom riziku, ktoré tento sortiment predstavuje, vďaka dobre konštruovaným zariadeniam, sa neprihodili vážnejšie úrazy a havárie. Impozantný je aj počet vyhlbených šachiet. Bolo ich celkom 65, takmer všetky pre ťazobný priemysel a najhlbšia z nich bola hlboká 790 m. Pre iný účel to bola 72 m hlboká šachta určená pre špeciálnu technológiu čistenia odpadových vôd vo Vlašimi a 112 m hlboká vetracia šachta na diaľničnom tuneli Branisko.

Druhú sortimentovú skupinu, najväčšiu svojím rozsahom meraným dĺžkou a kubatúrou vyťaženej horniny, predstavujú horizontálne a úklonné banské diela. Celková dĺžka týchto vyrazených podzemných diel za celé obdobie existencie podniku presahuje hranicu 500 km.

Tretou skupinou sú vertikálne komíny, ktoré tvoria súčasť prípravy ložiskových blokov na dobývanie a slúžia buď ako sýpy na gravitačnú dopravu rúd, alebo ako prístupové a únikové cesty, alebo na vetranie. Ide o najrizikovejší sortiment a možno aj preto v inovácii ich technológie razenia sa dosiahol najväčší pokrok. Vrtno-trhavinové razenie sa nahradilo veľkopriemerovým vrtaním s priemerom až do 2,4 m a hĺbkou do 250 m.

Vývojová línia samotného podniku nebola zďaleka tak jednoduchá, ako by sa pri vtedajších preferenciách baníctva dalo očakávať. Za svojou prácou kočoval po celom Slovensku a Južnej Morave nielen vtedy, keď stavby začínali alebo končili, ale aj vtedy, keď sa presúvali vládne priority. Raz to bolo uhlie, inokedy rudy alebo iné suroviny, napr. magnezit. Pri prvej veľkej delimitácii v rudných baniach v roku 1953 museli BS prenechať svoje pracoviská i s osádkami v počte približne 400 osôb ťažobným podnikom. O dva roky neskôr týmto spôsobom naopak získali BS pracoviská v uhoľných baniach v okolí Prievidze.

V päťdesiatych rokoch (1954 – 1957), sa mediálne populárnou stala otvarka nádejného ložiska hnedého uhlia v Sejkove. Bola to mimoriadne náročná stavba, ale všetko úsilie po vyhlbení dvoch šachtí a niekoľko stoviek metrov prekopov vyšlo nazmar. Príčinou boli mimoriadne nepriaznivé hydrogeologické podmienky, veľmi nízka kvalita uhlia a zistenie, že skutočné zásoby sú podstatne menšie, ako bol výsledok výpočtu zásob podľa vrtného prieskumu.

Na rozdiel od Sejkova, otvarka ďalšieho ložiska uhlia bola v celom rozsahu mimoriadne úspešná. Bola to stavba (1958 – 1964) pre novootváranú baňu Cígeľ pri Prievidzi a BS boli generálnym dodávateľom jej podzemnej časti. Na viacerých razičských pracoviskách sa dosiahli rekordné postupy (napr. 220 m/31dní, čo je ešte na dnešné pomery dobrý výkon) a dobre sa ujali niektoré nové technológie, napríklad prefabrikovaná železobetónová výstuž.

Doménou pôsobnosti v prvých rokoch pôsobnosti BS boli uhoľné bane v Novákoch a Handlovej. V nich sa vykvalifikovali najlepšie razičské osádky, ktoré sa osvedčili aj tam, kde iné zlyhali. Tak sa podarilo podniku získať niektoré zákazky napríklad v ostravsko-karvinských baniach a neskôr aj v kapitalistickom zahraničí.

Začiatkom šesťdesiatych rokov sa začal postupný návrat do rudných a magnezitových baní v oblasti Spiša, Gemera a Stredného Slovenska. Na pracoviskách v Rudňanoch, Slovinkách, Nižnej Slanej, Rožňave, Jelšave, Lubeníku, Košiciach, Banskej Štiavnici podnik zotrval až do začiatku deväťdesiatych rokov, keď sa na Slovensku, rovnako ako v Čechách, odštartoval rozsiahly útlm rudného baníctva. V oblasti Spišsko-

Gemerského Rudohoria a Kremnicko-Štiavnických vrchov podnik zanechal po sebe stopu na stovkách podzemných objektov.

Udalosťou dalekosiahleho významu v polovici šesťdesiatych rokov sa stalo získanie zákazky v medenorudnej bani Múhlbach v Rakúsku. Stalo sa tak vďaka na vtedajšie časy veľmi inovatívnym razičským technológiám vyvinutými vlastnými vývojovými kapacitami a disponovaním odborne zdatného personálu, tak na úrovni technicko-hospodárskych pracovníkov ako aj razičských osádok. Odozva na ich dobrú prácu nedala na seba dlho čakať. Odtiaľ potom viedla cesta k získaniu zákaziek v západnom Nemecku, kde podnik zotrval bez prerušenia 30 rokov. Boli to razičské práce najmä v antracitových baniach pre investora Preussag AG Kohle Ibbenbüren.

V sedemdesiatych rokoch najvýznamnejšou bola stavba Podzemnej prečerpávacej elektrárne Čierny Váh. BS boli dodávateľom podzemnej časti vrátane zaistenia dodávky a montáže panciera tlakovodných privádzačov. Na tejto stavbe ku odstraňovaniu havárie s upchatím šikmého privádzača počas razenia rúbaninou bola privolaná aj pomoc armády s raketami zem-zem. Iným príkladom extrémnych situácií s ktorými sa podnik v podzemnom stavebníctve stretol, bolo napríklad použitie tekutého dusíka pri zmrazovaní vrstiev tekutého piesku v prieskumnej úpadnici pod Dunajom v Bratislave a použitie potápačskej techniky pri zmáhaní ťažkého závalu po zatopení úpadnice.

Pozoruhodnou stavbou z osemdesiatych rokov bola stavba 14 km dlhej odvodňovacej štôlne, ktorá začína pri rieke Hron v obci Voznica blízko Žarnovice a končí pod Banskou Štiavnicou. Pri jej razení sa prvýkrát na Slovensku použil tunelovací stroj, s ktorým sa dosiahol razičský výkon 812 m za mesiac. Vo vtedajšom období to bol výkon špičkovej svetovej úrovne.

Deväťdesiate roky znamenali takmer totálny odchod z odvetvia baníctva a konverziu k tunelárstvu. Tunelárske kapitoly histórie podniku sa však nezačali písať na Slovensku, ale na tuneloch v Nemecku. V čase veľkého útlmu baníctva na Slovensku po roku 1989 by sa bol podnik bez nemeckých zákaziek ocitol vo vážnych existenčných ťažkostiach. Zákazky v Nemecku sa okrem baníctva postupne začali získavať aj v tunelárskom odvetví. Tak sa podniku podarilo vykryť ťažké obdobie prechodu k trhovému hospodárstvu a zároveň preniknúť do inej sortimentnej oblasti.

Prvou stavbou v Nemecku bol diaľničný tunel Kohlberg pri Mníchove budovaný v rokoch 1987 – 1990. Ďalším bol tzv. bázový diaľničný tunel Engelberg pri Stuttgarte. Po ňom nasledovalo niekoľko tunelov na trati rýchlej železnice Kolín nad Rýnom – Frankfurt nad Mohanom (Elzer Berg, Günterscheid, Rötbitze, Ägidienberg, Ittenbach). V roku 2000 nasledovali zákazky na tuneloch Göggelsbuch, Berg Bock a Bernhausen. Na tuneli Berg Bock v októbri v roku 2000 dosiahla slovenská osádka neobyčajne vysoký razičský úspech výkonom 500 m tunelovej rúry za mesiac. Pozoruhodnou tunelovou zákazkou z tých čias je najdlhší nemecký diaľničný tunel Rennsteig (7 916 m), situovaný vo veľmi komplikovaných geologických formáciách.

Na domácej pôde v tomto období podnik vybudoval napríklad obtokové a komunikačné tunely na vodných nádržiach Turček a Ružín. S úspechom vybudoval aj niekoľko malých vodných elektrární, z ktorých najzaujímavejšia bola MVE Lopej – Dubová s 2,7 km dlhým podzemným tunelovým privádzačom vody.

K tunelovým stavbám na Slovensku sa podnik dostal až v roku 1996, keď na budúcej trase diaľničného tunela Branisko začal raziť prieskumnú štôľňu. O rok neskôr začal aj so samotným razením severnej tunelovej rúry od západného portálu. Na tunel Branisko nastupovali prievádzskí baníci už s tunelárskymi skúsenosťami získanými na stavbách diaľničných tunelov v Nemecku.

S prechodom do tretieho milénia sa sortiment prác ustálil v oblasti podzemných inžinierskych stavieb dopravného charakteru, najmä cestných a železničných tunelov, ale aj v oblasti budovania kanalizačných zberačov, kde sa s výhodou aplikovali bežné metódy budovania pretláčaním, štítovaním alebo mikrotunelovaním. Po inkorporácii k Divízii dopravného staviteľstva skupiny Skanska sa sortiment ďalej rozšíril na stavbu ciest, mostných konštrukcií, železničných a električkových tratí, cemento-betónové vozovky a letiskové plochy, asfaltové povrchy, podzemné garáže a sklady, produktovody, káblové rozvody, úpravy brehov riek a vodných nádrží. Prirodzene, zachoval si aj svoj pôvodný sortiment pre ťažobný priemysel - šachty, štôľne, prekopy, úpadnice, banské komíny a všetky ostatné diela banskej infraštruktúry.

Na rozhraní milénia k prácam v zahraničí pribudli tunelové stavby v Slovinsku. Najprv to bol železničný tunel Stanjevci (485 m), po ňom nasledovala stavba diaľničného tunela Trojane s dĺžkou 2900 m, s pričným profilom 120 m² a vo veľmi nepriaznivých geologických podmienkach. Na tuneli Kastelec išlo o komplikované razenie v intenzívne skrasovateľnom území s častým výskytom kaverien naplnených vodou. Stavbu tunela Dekani (433 m) podnik prevzal a realizoval ako stavbu na kľúč. Mimoriadne úspešní boli aj geodeti BS, ktorých si Slovinci pozvali aj na niektoré tunelové stavby budované vlastnými kapacitami.

S tunelárskymi prácami sa podnik uplatnil aj na Blízkom východe. V Sýrii v rokoch 1997 - 2000 vybudoval 4141 m dlhý tunelový privádzač vody AL ROUJ pod hrebeňom pohoria Ante Lebanon. V Spojených Arabských Emirátoch v blízkosti hlavného mesta Abu Dhabi sa BS podieľali na stavbe 1350 m dlhého cestného tunela Wadi Muddiq - Gillay. Bola to dobrá skúsenosť v podmienkach dosť odlišných, na aké sme zvyknutí v Európe.

Rozsah pôsobnosti v zahraničí sa v novodobej histórii rozšíril aj na juh a sever Európy. V Taliansku to bola zákazka na razenie tunela Avigliana, ktorým sa riešila intenzifikácia cestnej dopravy medzi Torínom a strediskami zimnej olympiády 2004 v Alpách. Vo Fínsku prvou zákazkou bola betonáž podzemnej časti ČOV Mariehamn a na základe dobrých referencií pokračovali zákazky na tuneloch Orosmäki a Karnainen na diaľnici E18

Helsinki – Turku ako aj tunel Vuoserratasama v prístave Vuosaari pri Helsinkách.

Na území ČR v súčasnosti má Skanska BS pracoviská na Dole Lazy v Karvinej a v Prahe razí trojpruhový tunel medzi Komoňanmi a Cholupicami na Pražskom okruhu, ktorý je súčasťou Stavby 513 Vestec – Lahovice. Na domácom teritóriu sa v súčasnosti podieľa na viacerých stavbách, napríklad na modernizácii železničných tratí na trase Bratislava – Žilina, cestnom obchvate Oravského Podzámku, cestnej spojnice Kysúc a Oravy z Novej Bystrice do Oravskej Lesnej, rozsiahlych kanalizačných systémov a ČOV prímestských oblastí Šale.

Keby sa mala história BS skomprimovať do jednej vety, tá by znela: „Je to viac ako polstoročná cesta, ktorou sa Skanska BS prebýjala popod hory a doly v temnotách podzemia za svetlejšou budúcnosťou ľudí a svetlom na konci tunela“.

V pamätnej listine slávnostne odovzdanej na začiatku včlenenia BS ku koncernu Skanska na Bojnickom zámku dňa 14. februára 2003 je takáto myšlienka : „ Utvrďujeme sa v tom, že sila je tam, kde je veľkosť, rozum tam kde múdre hlavy dokopy sa dávajú, bohatstvo tam, kde sa nedelí, ale zceľuje. A tak sme dospeli ku rozhodnutiu so silnejším partnerom sily spojiť a k jeho veľkému dielu svoj um, svoje ruky, fortieľ, techniku, skúsenosti i tradície pridať a spoločne zdatnejším sa stať.“

Po štyroch rokoch pripojenia BS do skupiny Skanska sa dá s istotou tvrdiť, že tieto predpoklady sa vrchovato naplňajú.

spracoval: Ing. Jozef Frankovský

Představujeme kolektivní členy Klubu přátel hornických tradic (KPHT) Kladno o.s.: Čermák a Hrachovec a.s.

Historie a vývoj

V roce 1993 byla založena společnost Čermák a Hrachovec s.r.o. Výstavba inženýrských sítí, vycházející ze samostatných společností Vlastimil Čermák - provádění inženýrských staveb a Ing. Miloš Hrachovec - provádění inženýrských staveb. Společnost se k 31.12.2000 transformovala na akciovou společnost Čermák a Hrachovec a.s. V roce 2006 se stala společností Čermák a Hrachovec a.s. členem skupiny COLAS S.A. Francie.

Původní stavební firmy vznikly na podzim roku 1990 a každá z nich měla v době založení 12 zaměstnanců. Obě firmy od svého vzniku velmi úzce spolupracovaly, což se projevilo v propojení veškerých výrobních, skladových, ekonomických i dalších potřebných činností.

Vzhledem k jejich úspěšnosti v oblasti výstavby inženýrských sítí v Praze, došlo k rychlému růstu. V polovině roku 1993 měla každá z nich 90 zaměstnanců. Pro zjednodušení styku s odběrateli a dodavateli a s cílem dosažení vyšší efektivity produkce, vznikla v prosinci 1993 původní společnost Čermák a Hrachovec s. r. o.

Společnost Čermák a Hrachovec a. s. navazuje na činnost předchozích firem v oblasti výstavby a rekonstrukcí kanalizačních a vodovodních řadů a dalších činností souvisejících s výstavbou inženýrských sítí. V současné době zaměstnává pracovníky v profesích vodovodní montér, kopáč, kopáč tunelář, řidič, technik protlačovacích zařízení, zedník, elektrikář, strojník - opravář, soustružník, zámečník, klempíř, údržbář, asfaltér, stavební dělník, mikrotunelář a dalších. Od roku 2002 se ustálil počet zaměstnanců na čísle 300.

Ve všech oblastech výstavby inženýrských sítí má firma bohatou historii a z toho plynoucí zkušenosti, které lze získat pouze při vlastní dlouholeté realizaci staveb.

Hlavní činnosti:

Nosnou činností společnosti Čermák a Hrachovec a.s. je výstavba a rekonstrukce kanalizačních stok, kanalizačních řadů a objektů na kanalizační síti. Technologie výstavby je stanovena projektovou dokumentací s ohledem na geologické a hydrogeologické poměry, stávající zástavbu, průběh inženýrských sítí, charakter stoky a její směrové a výškové vedení, případně další místní podmínky.

Z hlediska provádění rozdělujeme práce při výstavbě kanalizačních sítí na:

- výstavbu stok v otevřeném výkopu
- výstavbu stok prováděnou hornickým způsobem
- opravy a rekonstrukce stok



Společnost Čermák a Hrachovec a.s. vlastní oprávnění k činnosti prováděné hornickým způsobem podle zákona 61/1988 Sb. Práce prováděné hornickým způsobem jsou velmi častou součástí výstavby a spadá do ní ražení tunelů a štol, hloubení stavebních šachet a podzemní sanační práce pro zajištění stability podzemních prostor.

Technici a dělníci společnosti disponují bohatými zkušenostmi z pokládek a montáže vodovodního potrubí z různých materiálů – i těch největších profilů. Dále společnost těží ze zkušeností získaných při výstavbě velkých vodovodních přivaděčů s vysokými provozními tlaky, jejichž provádění přináší četná úskalí.

Naší doménou jsou vodovodní shybky z hrdlové tvárné litiny pod velkými říčními toky, které naši pracovníci v minulosti úspěšně realizovali. Některá tato díla patří k unikátním ve střední Evropě. Realizovaná díla by nebylo možné úspěšně provést bez dokonale zvládnuté technologie zámkových spojů.

Další nosnou činností společnosti Čermák a Hrachovec a.s. je:

- výstavba vodovodních řadů
- montáž domovních vodovodních přípojek
- zajištění pohotovosti pro opravy vodovodní sítě Hlavního města Prahy

Díky tomu, že jsme při vzniku společnosti zároveň vsadili na rozvoj nových moderních metod, ovládáme dnes širokou škálu bezvýkopových

technologií. Jsou použitelné i na stavbách, u kterých trubní konstrukce doplňují jiný nosný program výstavby.

Přínosem bezvýkopových technologií je zejména snížení dopadu výstavby na občany, na provoz na komunikacích, zmenšení objemu přepravovaných a ukládaných zemin a zkrácení termínu výstavby.

Společnost Čermák a Hrachovec a.s. provádí společně s výstavbou inženýrských sítí rekonstrukce komunikací po vlastní stavební činnosti a zároveň realizuje kompletní dodávky v oblasti pozemních komunikací. Mezi ně patří: lité asfalty, živičné asfaltové vrstvy, betonové a zámkové dlažby, zemní práce, sadové úpravy, terénní úpravy.

Zabezpečení kvality práce, ochrany životního prostředí a zajištění PO a BOZP

Společnost získala certifikaci systémů a tyto osvědčení :

- certifikát systému jakosti dle ČSN EN ISO 9001: 2001
- certifikát systému environmentálního řízení ČSN EN ISO 14001
- certifikát systému bezpečnostního managementu podle ČSN EN ISO 18001
- oprávnění k činnosti prováděné hornickým způsobem
- osvědčení o zařazení do registru kvalifikovaných stavebních dodavatelů č.57/2005 od Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR

Další udělená ocenění:

- u dělení patentu č.295866 - Zařízení a způsob spojování hrdlových trubních sekcí z tvárné litiny při bezvýkopové pokládce trubního řadu.
- udělení ocenění za jednu ze sta nejlepších českých firem ve stavebnictví roku: 2002, 2003, 2004, 2005, 2006

Ing. Petr Lukeš

Vlečka na Mayrau

Železnice měla vždycky zvláštní kouzlo. Už od svého počátku přitahovala pozornost lidí. Kladno má nečekaně starou železniční historii o kterou se zajímá celá řada nadšenců. „Vejhybka“ sice nepatřila mezi významné stanice jako třeba Olomouc, přesto se má čím chlubit. Ne náhodou tudy vedla druhá nejstarší koňka v Evropě, vedená z Pražské Brusky do Lán a taky ne zcela bez příčiny tady později působila jedna z největších českých železničních společností - Buštěhradská dráha. V jejím stínu se poněkud ztratila další dráha, která původně té Buštěhradské měla konkurovat. S výstavbou dráhy Zvoleněves - Vinařice, začala Česká obchodní dráha v roce 1885, aby ji pak v následujícím roce dokončila společnost Státní dráha. Ta v roce 1888 propojila Vinařické nádraží s nádražím Buštěhradské dráhy Tuháň a měla tak přístup ke všem kladenským dolům. Ač se to nezdá, Tuháň mívala jednu z nejsložitějších křižovatek na Kladně. Míjely se zde tratě na Ronnu, na Mayrau a do Zvoleněvse, načež byly tyto tratě ještě vzájemně propojeny. 28. 5. 1982 jste mohli trasu Kladno-Dubí-Zvoleněves projet naposledy, pak byl provoz v úseku zastaven. Koleje byly až do Vinařického nádraží vytrhány. Ve šrotu skončily i důlní vlečky mimo jediné, té Mayrovské. Opuštěná dráha se stala poměrně vhodným územím pro invazní rostliny a bez údržby začala velice rychle zarůstat. Její postupnou proměnu v pralesní džungli zabránilo až Muzeum dopravní techniky Slaný, v čele s Milanem Kokštejnem (Koki), Petrem Šikýřem (Lancelot) a Petrem Nepilem (Pikolík), partou železničních obdivovatelů, kteří se rozhodli vlečku zprovoznit.

Řekněte mi něco o Vašem spolku, jak jste se dali dohromady?

Koki: Spolek vznikl 4. 12. 2004 s názvem Muzeum dopravní techniky Slaný.

Pikolík: No, začalo to asi před nějakým sedmým, osmým rokem, kdy jsem se seznámil s Kokim.

Koki: Někteří byli jako já ve spolku ze Zlonic, ale vzhledem k tomu, že jsme se na některých věcech nedohodli, tak jsme založili spolek vlastní. Původně chtěli dělat teda jakoukoli dopravní techniku počínaje letadlem, konče třeba ponorkou, ale s největším zaměřením na železnici a automobilovou dopravu.

Pikolík: Přifařil jsem se k nim až v roce 2005, to už měli koupenou vlečku ve Slaném, kde jsme chtěli dělat lokoskanzen, ale můj ideál byla vždycky tady ta trať do Vinařic.

Lancelot: Já jsem na kluky narazil víceméně náhodou, když jsem letos v červnu zahlídl na Kladně Karkuly (motorová lokomotiva) a chtěl jsem si ji alespoň vyfotit. Našel jsem kontakt na jejich stránky, přes jednu diskusní skupinu, dali jsme se dohromady a pak mi nabídli členství.

A kolik máte členů?

Koki: V současné době máme sedm členů.

Pikolík: Sedm jo?... tak to ani nevím. No, ono je to takový roztroušený, chvilčkama někdo je, někdo není.

Lancelot: No stabilně, když to vezmu tak já, Pikolík, Milan, Honza Beránek a Tomáš s Vojtou z Prahy a to je tak nějak stabilní členstvo. Teď se přidal Milan Bachor z Chomutova a pak jsou to lidi, co jenom pomáhali na začátku, nebo jen takový příznivci co přijedou jednou za čas pomoci.

Jak jste se dostali k vlečce na Mayrovku?

Koki: O vlečce snil Pikolík, kterej chtěl dělat trať na Vinařice, ale vzhledem k tomu, že byly nevyřešený majetkoprávní vztahy mezi ČD a Ministerstvem obrany a mezi státem, kterému ta vlečka patřila, nešlo s tím jakýmkoli způsobem nic dělat. Pan Hasman ze skanzenu s obnovou sice souhlasil, ale vzhledem k tomu, že Mayrovská vlečka je napojena na bývalé nádraží na Tuháni, my bychom se k ní nedostali z nádraží Kladno-Dubí. Tento úsek nebyl provozní.

Pikolík: V roce 2002 jsme na Mayrovce zkoušeli vyjednat alespoň budování úzkorozchodné drážky, no a pak na to nebyl čas, přestupy na školy a tak, takže se to odložilo až na teď.

Lancelot: Hlavně, že se už vyřešily ty spory, a když jsem přišel za Kokim, že Státní obnova železnic (SOŽ) to koupila celý, hned jsem s ním jel za starostou Vinařic. Ten byl dost překvapený, myslel si že jsme blázní, ale líbilo se mu to. Pak sem překecal Kokiho, abychom se stavili ještě na Mayrovce. Klepal si na čelo, ale dobrý, jeli jsme tam. Pan Hasman na nás taky koukal, ale pak řek, že jo. Akorát jsem dotáhnul do konce Pikolíkův nápad.

Koki: Já jsem k tomu byl trochu skeptickejš, protože takovejhle krok je spíš výkřik do tmy.

Zajímali jste se i o jiné tratě?

Koki: V okolí ne, ale kolega chtěl dělat malodráhu jedny tratě, kde by lidi využívali historická kola, která kdysi na tratích jezdila.

Trať byla celá zarostlá a mezi pražci rostly poměrně velké stromy. Jak dlouho Vám trvalo, než se ji podařilo vyčistit?

Pikolík: Asi něco přes měsíc, toho jsem se ještě moc neúčastnil. Já sem pracoval až na vysekávání přímo na Mayrau.

Koki: Přesně se to povedlo za 41 dní, tak aby mohlo vozidlo projet.

Lancelot: Začali jsme na Tuháni, kde jsme vysekávali nádraží, všechno ručně mačetou nebo křovinořezem. Když jsme se dostali k přejezdu a začali kácet velký stromy tak nám začal pomáhat pan Imrych s motorovkou a pan Hrůza nám půjčoval nářadí. Za čtyřicet dní jsme byli u brány Mayrovky.

Vaše aktivita překvapila spoustu lidí okolo vlečky. S jakým ohlasem jste se setkali ?

Lancelot: Už od začátku se kolem nás motala spousta zvědavých lidí. A když se dozvěděli, že vlečku obnovujeme, a že tu bude jezdit vláček, začali nám pomáhat nebo vyprávět historky o tom, jak to tady jezdilo na Ronnovku. Pozvali nás i na buřty. Dobry bylo, když jsme káceli jednu obrovskou břizu a aby nám nespadla na střechu jednoho baráku, upevnili jsme lano a asi takových patnáct lidí z Tuháně nám ji pomáhalo strhnout.

Koki: Měli jsme tady takovej jeden problém se čtvercem (kolejový vozík s plošinkou), kterej nám sloužil k svážení vysekaného křoví a dřeva po trati. Někomu se nezdála legálnost jízdy onoho vozíčku. Spíš to ale byla jakási ješitnost na dráze, která tu panuje. Jinak myslím, že to lidi zaujalo a přijali to s nadšením.

Pikolík: No jak kdo... jsou tací, kteří nám tu dělají naschvály (redakce ví kdo!)

Někdo na Vás poslal policisty, že jo?

Koki: Jo, to je pravda, protože si dotyčný myslel, že vlečku rozkrádáme.

A ohlasy byly spíš kladné nebo záporné?

Pikolík: Někdy kladné někdy záporné, ale ohlasy jsou spíš kladný.

Lancelot: Určitě kladné.

Koki: Taky bych chtěl poděkovat panu Imrychovi, Hružovým a všem, kteří se na tom podílejí a lidem tady z Beraníku.

Co skanzen podporuje Vás ?

Koki: Skanzen nás finančně nepodporuje, pouze nám aktivitu schválil. Oni sami mají málo peněz na provoz.

Pikolík:No to bylo výslovně řečený už od začátku, když jsme tam byli žádat, že peníze od nich chtít nemůžeme. Prý na nic takovýho peníze nedostávají.

Koki: Spíš jsem cítil takový úsměv v zádech; No držím Vám palce kluci, ale myslím si, že Vás to omrzí.

Lancelot: Pan Hasman přijel po nějakých deseti dnech dovolený a docela vyvalil oči, protože viděl, jak trať pokročila. Původně si myslel, že mi tam budeme jezdit tak jednou za měsíc a za nějakých pět let to bude konečně vysekaný a daný dohromady. My jak blázni tam jezdili každé den a makali jak šrouby.

Trochu narážím na další věc. To všechno stojí spoustu peněz. Mimo jiné, že to děláte dobrovolně, sháníte sponzory, nebo si platíte většinu věcí sami?

Pikolík: (smích)... Zatím všechno ze svého.

Koki: Né, sponzory nemáme.

Pikolík: Do Karkule jsme vrazili od ledna, co jsme ji koupili, hodně peněz. Na Karkuly byla vlastně nejlevnější ta koupě. Už třeba jen barvy stály 24 000. Na ní jsme dělali od března do června každý víkend!

Lancelot: Já to řeknu asi takhle. Z většiny to platí tady Koki, kterej co má z hraní, tak se do toho snaží vrazit a Pikolík to taky dotuje co může.

Jaké máte plány s provozem tratě?

Lancelot: Rozhodně, aby to bylo něco nového, abychom nekopírovali jiné spolky jako Zlonice.

Pikolík: Tak hlavně už máme licenci na provoz a máme sestavený předběžný jízdní řád.

Koki: Prozatím jsme se domluvili s panem starostou, že bude víkendový provoz, takže to vychází cca na čtyři vlaky ve směru Kladno-Dubí-Mayrau a dolů do Vinařic a pět vlaků z Mayrau do Dubí, takže provoz bude celkem velkej.

A co železnice na Vinařickém nádraží, ta patří komu?

Koki: Ministerstvu obrany a má ji ve správě Stavební obnova železnic spolu se společností Subttera.

Na Mayrau plánujete v květnu výstavu lokomotiv

Pikolík: No to je sice pravda, ale jak běží čas, tak to bude asi spíš jen o jízdách, ale něco se snad sežene. Plánovali jsme to velký, no a bude to asi trochu menší... (smích)

Lancelot: Ale záleží opravdu na tom, jak se všechno vyvine. Třeba bude jen komerční jízda historickým motorovým vozem a výstavy by se dělaly buď ke konci tohoto roku nebo příští. To už záleží na tom, jak se věci podařej.

Koki: Je to na tom, že jsou problémy s licencema a problémy s návozem na trať. Stojí to hodně peněz navíc. Takže máme příslibené dvě lokomotivy od pana Kříže....

Pikolík: ...Sergeje,

Koki: který je vlastní a pak máme příslibenej jeden motorák a samozřejmě naše věci.

A to jsou které?

Pikolík: Zatím máme jenom tu Karkuly, která teď stojí na Šelerce, kde se to mělo v lednu prodávat, takže teď řešíme kam vůbec s tím.

Koki: Je to taková perla, lokomotiva T 444.0078, což je původně drážní lokomotiva, kterou dostalo JZD Slušovice a ze Slušovic jsme ji odkoupili my. Tato lokomotiva tady bude jezdit. Další je C 450, malá průmyslová lokomotiva, která momentálně stojí na pomníku v Lounech.

Lancelot: V Drchkově máme autobus ŠD, žlutý, který se bude prodávat, aby bylo na Mayrovku. Pak je tam auto Tatra, o kterou se přou bývalí členové a ještě S5. Z Plzně máme slíbenou lokomotivu Hurvínka, ale záleží jenom na tom, až budou peníze na přepravu.

Co první jízda?

Lancelot: Možná, že provoz zahájí parní lokomotiva Kremák, který jezdil na Mayrovku naposledy snad v roce 1975 a přivezl by sem lidi z Masarykova nádraží.

Koki: Dostali jsme nabídku od pana Rachoty z Lužné, který nám hodně pomohl a pro naši věc se nadchl. Jízda by se spojila s výročím 150 let Kladno Nučické dráhy.

Takže by měla v květnu přijet párovka na Mayrau?

Lancelot: Mají sponzora co zaplatí provoz páry, ale...

Pikolík: S Lužnou nevím, asi bude záležet jak se dohodneme. Jde o to, že ty lidi, co sem přijedou párou, sem znovu motorákem nepojedou.

Lancelot: potřebujeme z toho něco mít, abychom udrželi provoz muzea.

Řídil z Vás někdo podobný stroj?

Pikolík: Já sem řídil motorák.

Koki: Měl jsem tu čest mít v ruce několik parních lokomotiv. Člověk k tomu přistupuje úplně jinak, než k lokomotivě motorový. Má to nějaký roky, pára, strojníci, taková ta nostalgie. Víš, třeba ten film Železnej dědek, tak tam je to krásně natočený.

Lancelot: Já jsem se k mašinám dostal, když mi bylo tak deset let. Jezdil jsem s tátou do práce, protože dělal výpravčího, no a aby se mě zbavil, tak mě posílal na lokomotivy.

Co Vás na železnici nejvíc láká?

Koki: Že mě zavřou....(smích) Né.... jako malej kluk sem měl železnici rád a muzejní železnici dělám nejen proto, že mě baví, ale aby se i ti další mohli na lokomotivy podívat.

Pikolík: Mě?...ono je toho víc, spíš je tam takovej žebříček hodnot, ale asi to ježdění. A k těm aktivitám tady? Prostě jsem chtěl trať zachovat, aby nezanikla, nebo jí dokonce vytrhali.

Lancelot: No já nezažil kouzlo parních lokomotiv. Ty mě moc nelákaj, ale dobrý, je to hezký, že je alespoň někdo udržuje. Mě železnice láká celkově, taková ta krása, když pomínu kulturu cestování. Když si člověk sedne a jenom pozoruje motory lokomotiv, jaký mají jízdní vlastnosti, takhle má netradiční nátěr, takle historickejš, prostě celkově, železnice je můj život, ta mě baví.

Pro zajímavost: trať měří 6 km z Dubí do Vinařic a z Tuháně na Mayrovku 975 metrů. Rozhovor byl pořízen den po té, co byl řetězem přivázaný a uzamčený čtverec z tratě na Mayrau klukům ukraden.

Tomáš Voldráb

Datace převzaty z knihy: 150 let železnice na Kladně

Text bude otištěn v kladenské kulturní revue Kladno Zápomo č. 4, pozn. redakce

Kulturní program Mayrau 2008

BŘEZEN

Výstava

Radostně a hrdě

historické snímky a dokumenty, plakáty, vlaječky z hornických 60. až 80. let
vernisaž 8. 3. od 15:00, oslava MDŽ

Přednáška 18. 3. 2008 v 15:00

Báňské záchranné sbory v kladenském regionu

přednáší Josef Lukášek

DUBEN

Výstava

Radostně a hrdě

historické snímky a dokumenty, plakáty, vlaječky z hornických 60. až 80. let

Turistika 19. 4. 2008 ve 14:00

Cestička k Mayrovce

s harmonikou

Otevření nové naučné stezky ve Vrapicích

26. 4. 2008 v 14:00

Po lesních cestách do historie dobývání uhlí na Kladensku

Pálení čarodějnic 30. 4. 2008 v 20:00

program pro děti a dospělé

KVĚTEN

Výstava

Nová naučná stezka ve Vrapicích

zmapování stezky, historické dokumenty a zajímavosti

Muzejní noc 17. 5. 2008 od 20:00

program pro děti a dospělé

Přednáška 20. 5. 2008 v 15:00

Ložiskový průzkum v ČR

přednáší RNDr. O. Bubníková – Timex Zdice

Dětský den 30. 5. 2008 v 9:00

dopolední program pro děti a dospělé

ČERVEN

Pietní vzpomínka 14. 6. v 10:00

Na vypálení obce Lidice při pomníku Lidických horníků

Výstava

Nová naučná stezka ve Vrapicích

zmapování stezky, historické dokumenty a zajímavosti

ČERVENEC - SRPEN

Výstava

Technické památky Kladenska

historické dokumenty a technické výkresy

ZÁŘÍ

Den horníků 6. 9. 2008 od 14:00

kulturní program po celé odpoledne

Výstava

Technické památky Kladenska

historické dokumenty a technické výkresy

Přednáška 23. 9. 2008 v 15:00

Zatmění slunce a cesty za zatměním

přednáší ing. Vlastimil Neliba

ŘÍJEN

Výstava

Technické památky Kladenska

historické dokumenty a technické výkresy

Den otevřených dveří 28. 10. 2008

vstup zdarma

LISTOPAD

Přednáška 11. 11. 2008 v 15:00

Jeskyňáři na Barrandienu

přednáší Martin Majer

Změna programu je vyhrazena!

Tel./fax: 312 273 067 www.mayrau.wz.cz

zpracovala Dagmar Šubrtová



*Dne 14. prosince 2007 se sešlo 25 bývalých pracovníků dolu Ronna v restauraci „U Bejčků“ ve Švermově, kde si v přátelské debatě připomněli 10. výročí ukončení těžby na tomto dole.
Foto J. Grubner*

Životní jubilea členů Klubu přátel hornických tradic Kladno o.s.

80 let

p. Miroslav Zelenka
p. Vladimír Šula
p. Alois Štamberk
p. Alois Maxa
p. Jaroslav Bureš

75 let

p. Karel Melichar
p. Bohuslav Nýč
p. Ladislav Moravec

70 let

p. Antonín Grebeníček
p. Jan Procházka, Ing.
p. Miroslav Vrba, Ing.
p. Josef Ryba

65 let

p. Josef Karnet

60 let

p. Václav Braun
p. Zbyněk Jirásek
p. Ladislav Vondráček
p. Josef Suldovský

55 let

p. Václav Kratochvíl
p. Jiří Frič, Ing.

50 let

p. Josef Příplata
p. Petr Šarboch, Ing.
p. Karel Šťovíček

40 let

p. Martin Kačírek
p. František Frolík

35 let

pí. Viola Neubauerová
sl. Dagmar Šubrtová, MgA.
p. Vladimír Pravda

25 let

p. Tomáš Voldráb

Všem jubilantům přeje výbor Klubu vše nejlepší, hodně zdraví a spokojenosti.

