

## Uplynulo 122 let od rozvoje těžby hnědého uhlí v Novém Sedle

Koncem 19. století bylo v Novém Sedle založeno více moderních hlubinných dolů, např. v roce 1875 ve středu obce důl Union I, kolem roku 1880 důl Helena a později za železniční tratí také důl Union II. Lze se domnívat, že plně rozvinuly svou činnost kolem roku 1889.

Nicméně do počátku 20. století ukončila řada dolů v Novém Sedle po vyrubání dobytelných zásob kvalitního uhlí ze sloje Josef svou činnost a pozornost těžařů se obrátila na možnost využití uhelného bohatství výše ležící sloje Antonín. V sokolovském revíru se koncem 19. století prosadila nová společnost Duchcovsko-podmokelská dráha, která v prostoru mezi starým novosedelským železničním nádražím a obcí Nové Sedlo založila v letech 1907-1908 moderní hlubinný důl Císař (Kaiserschacht), přejmenovaný později po vzniku Československé republiky na Konkordia. Těsně před první světovou válkou vybudovala u něj významnou přespolní elektrárnu, zásobující elektrickým proudem i město Karlovy Vary.

Aby těžaři zhodnotili lépe prodejné uhlí z hlubiny, otevřeli v roce 1915 na výchozu sloje Antonín v Chranišově u bývalého dolu Josef provozovaného Mariánským těžářstvem ve vzdálenosti cca 1,1 km od dolu Císař povrchový lom. Sloj o celkové mocnosti 20 metrů, obsahující uhlí o výhřevnosti 3 950 kcal (16,1 MJ), překrývalo jen desetimetrové nadloží, které se pak postupně směrem k místní železnici Nové Sedlo-Loket zvýšilo na 50 metrů, naposled až na úctyhodných 109 metrů. Těžené uhlí obsahovalo četné jílové proplástky a hodilo se jen ke spálení v kotlích elektrárny. Při otvírce lomu se využilo práce i válečných zajatců. Závodním lomu byl jmenován ing. Adalbert Herzog. Uhlí se dobývalo zprvu ručně tehdy obvyklým způsobem- mlýnkováním. Havíři vyrazili ve sloji svislý komín, na jeho dno přistavili důlní vozík a shora do něj uhlí skopávali. Vytvořili tak postupně stále se rozšiřující nálevku. Uhlí zprvu dopravovala k hlubině důlní lanovka, ale tato se neosvědčila. Proto byla dne 6. 5. 1921 uvedena do provozu visutá Bleichertova lanovka v délce 1230 metrů, dopravující uhlí od nakládací stanice umístěné v lomu k lomové třídírňě, postavené roku 1920 u hlubiny. Mezi oběma provozy bylo pak roku 1921 zřízeno i telefonní spojení.

Pro báňské techniky bude zajímavé, že v roce 1925 byla z lomu nafárána hlubinným způsobem zbytková pánvička sloje Josef, mocná 4-6 m, důlní chodbou 405 metrů dlouhou, nazvaná otvírka Helena, provozovaná do roku 1938. Pánvička o rozloze 135 000 m<sup>2</sup> se nacházela nad tzv. karlovarským horizontem 367,2 metrů nad mořem, kde bylo možné dle nařízení státní báňské správy provádět důlní činnost vzhledem k ochraně karlovarských termálních pramenů. Vytěžené uhlí o výhřevnosti 5 300 kcal (21,7 MJ) dopravila důlní lanovka k nakládací stanici v lomu a pak Bleichertova lanovka do třídírny lomu, jejíž konstrukce musela být zesílena. Třídírna

produkovala 5 druhů uhlí. V prvním roce vyrubali havíři 1 279 tun, pak do roku 1928 těžba vzrostla na 18 000 tun uhlí při stavu osazenstva 50 dělníků. V roce 1937 vytěžil úsek Helena 10 666 tun uhlí.

V následujících letech byla v lomu zřízena cáchovna se skladem, lampovnou a kanceláří dozorce i dílnou. Koncem 20. let pracovalo na skrývce jedno lopatové rýpadlo s obsahem lopaty 1,5 m<sup>3</sup> se třemi parními lokomotivami se 14 železnými skrývkovými vozy. V době svého založení lom vytěžil 1 600 tun, pak jeho produkce stoupla na maximum 86 490 tun (1920), roku 1921 poklesla na 72 450 tun uhlí. Minimální těžbu vykázal lom v roce 1923 (110 tun), leč do roku 1927 se opět zvýšila na 29 649 tun uhlí. V letech 1915-1927 vytěžil lom celkem 485 111 tun uhlí, což je poměrně malé množství ve srovnání s celkovou těžbou hlubiny Konkordia (v letech 1908-1927 činila přes 2 miliony tun). Koncem 30. let lom rubal ročně 19 až 26 000 t uhlí. Provoz zaměstnával roku 1921 celkem 50 horníků, roku 1927 poté 35 a o rok později 47 horníků.

Během druhé světové války se zvýšila poptávka po uhlí, těžaři rozšiřovali těžbu lomu jihovýchodním směrem k novosedelské sklárně a podstatně zrekonstruovali jeho technické vybavení. V letech 1942-1943 vyrazili havíři v dolovém poli tzv. skipovou jámu s těžní věží a do roku 1944 k ní převedli Bleichertovou lanovku zkrácenou nyní na 1150 m s 25 vozy. Jáma převzala dopravu vytěženého uhlí na povrch. Lom protáhlého tvaru dosáhl postupně délky cca 600 a šířky 300 metrů. Během války zaměstnal i desítky nuceně nasazených cizinců z východních oblastí okupovaných Německem (tzv. Ostarbeiterů). Proto byla v roce 1942 ke zlepšení podmínek vystavěna závodní kuchyně a roku 1944 k ní přibyl velký barák pro nuceně nasazené dělníky. Těžba lomu činila v letech 1943-1944 celkem 20 až 27 000 tun uhlí, skrývka dosáhla výše 150 až 180 000 m<sup>3</sup>. Lom zaměstnával v roce 1943 67 dělníků, z toho 1 válečného zajatce a 7 Ostarbeiterů, o rok později celkem 98 horních dělníků, z toho 19 Ostarbeiterů. Koncem roku 1945 byla v lomu celkem nasazena celkem tři elektrická rýpadla: typ Weserhütte (rok výroby 1930), Škoda (1940) a větší Škoda (1942) s obsahem lopaty 2 kubíky. Dopravu těžných hmot zajišťovalo celkem 5 parních lokomotiv: jedna starší od firmy Maffei Mnichov z roku 1920, tři lokomotivy Orenstein Koppel (1928, 1930 a 1940) a jedna diesellová lokomotiva Škoda z roku 1939, všechny malého rozchodu 750 mm s 28 dřevěnými důlními vozy Orenstein Koppel o obsahu 3 m<sup>3</sup> a pak ještě další 4 železné vozy. Důlní dráha rozchodu 750 mm měla celkem délku 4 km. Technické vybavení doplnil jeden nákladní vůz Škoda z roku 1932.

Po osvobození naší země od nacistických okupantů byla do vedení důlních společností jmenována národní správa a po znárodnění (zestátnění) dolů v říjnu 1945 byl v roce 1946 vytvořen jednotný národní podnik Falknovské hnědouhelné doly, přejmenovaný v roce 1948 na Hnědouhelné doly a briketárny Sokolov, do kterého byly novosedelské doly začleněny. Důl

Konkordia změnil v závislosti na celkové politické situaci ve státě několikrát své jméno. V roce 1946 na President Truman, pak Svornost a od roku 1951 byl zřízen národní podnik Sokolovský revír, Důl 25. únor v Novém Sedle, později ve Vintířově. V roce 1959 byl v závislosti na přebudování provozů na povrchové dobývání uzavřen hlubinný důl 25. únor v Novém Sedle a nastal mohutný rozvoj vedlejšího lomu, který stočil svou porubní frontu od sklárny směrem na západ a jako první veřejnou stavbu zlikvidoval silnici do Vintířova. Lom byl postupně vybavován tzv. střední mechanizací, takže roku 1958 dobývala uhlí rýpadla typu E 2,5, nakládala ho do vozů BH 6,3 tažených parními lokomotivami, které ho odvážely do hlubinného zásobníku. Spodní část zásobníku ústila do pasové chodby, z níž dopravoval uhlí pas ke skipu. Skip vytáhl uhlí na úroveň okolního terénu a po přesypání do vozíků ho lanovka dopravila do třídírny. Protože výkon lanovky nebylo možné zvyšovat, začali horníci prosazovat kolejovou dopravu uhlí ve vozících tažených lokomotivami k třídírně. Třídírna byla vybavena moderním zařízením s třídičem typu Schiferstein. Na skrývce lomu pracovala v té době dvě rýpadla E 2,5 s jedním rýpadlem Mb 2, druhé rýpadlo typu Mb 2 zakládalo zeminu na výsypce. Tam současně pracovalo i sedm buldozerů. Nadloží odvážely vozy typu BH 6,3, tažené parní trakcí buď na malou vnitřní výsypku nebo na Chranišovskou či Sklárenskou (Loketskou) výsypku. Počátkem 60. let byla v lomu nasazena celá řada strojů: 2 rýpadla typu Mb 2, jedno rýpadlo RSCH 160, 8 rýpadel E 2,5, 11 buldozerů, 15 parních lokomotiv BS 200 a 2 drtiče. Od 1. ledna 1962 byl lom 25. únor přejmenován na lom Družba, aby se pro zákazníky rozlišilo uhlí z tohoto lomu oproti názvu národního podniku, který provozoval více lomových provozů (Jiří, Lipnice).

V 60. letech bylo zapotřebí provést rekonstrukci lomu Družba s použitím soudobé těžební technologie. Horníci elektrifikovali horizontální dopravu o rozchodu 900 mm (1962), nasadili dobývací velkstroje typu K 300 a pasovou dopravu části těžných hmot (1964). Na výsypce uvedli do provozu nový zakladač (1966). Rekonstruovali třídírnu a vybudovali nové dílny, šatny a koupelny. Celková rekonstrukce lomu Družba si v letech 1961-1971 vyžádala náklad 82,6 mil. korun, z toho stavební část činila 32,7 mil. Kčs. Lom zaměstnával 461 dělníka. Rozšiřování porubní fronty lomu narušilo v červenci 1963 ochranný pilíř železniční tratě ČSD Nové Sedlo-Loket, pak byla trať v roce 1964 přeložena do úseku Chodov-Nové Sedlo. V létě 1967 se začaly provádět první demolice obytných domů v Novém Sedle, překážející těžbě. V roce 1970 narušil postup lomu silnici vedoucí z obce k nádraží ČSD. Proto musela být vybudována náhradní komunikace vedoucí z Pískovce. Počátkem 70. let muselo vedení podniku změnit porubní fronty lomu, neboť k dobývání nebyl ještě uvolněn ochranný pilíř železniční tratě Chomutov-Cheb v Novém Sedle, který vázal značné zásoby uhelné substance. Lom Družba těžil v 50. letech až 783 037 tun uhlí (1958), jeho těžba přesáhla poprvé hranici 1 mil. tun v roce 1963. Počátkem 70. let dodával lom odběratelům až 1,7 mil. tun uhlí ročně (1972). Po rekonstrukci lomu se těžba skrývky pohybovala ve výši kolem 2 až 3 mil. m<sup>3</sup> zeminy ročně.

Lom Družba, oddělený od lomu Jiří Novosedelským zlomem, byl v předchozí době vybudován na roční těžbu 1,5 mil. tun uhlí. Jeho dobývací prostor byl sevřen mezi ochrannými pilíři města Nové Sedlo a železniční tratě s místním nádražím. V roce 1978 v něm pracovalo kolesové rýpadlo typu K 300 (z roku 1965) se zakladačem Z 1650 (1966) a několika lopatovými rýpadly E 2,5 s další technikou. Doprava využívala pasy o šíři 1000 mm a koleje o rozchodu 900 mm se skrývkovými vozy LH 25 m<sup>3</sup>. Rozvoj lomu byl podmíněn realizací přeložky železniční tratě Chomutov-Cheb v úseku Chodov-Sokolov, budované jako největší vyvolaná investice v revíru od roku 1973, vázající na 154 mil. tun bilančních zásob hnědého uhlí. Vzhledem k tomu, že se výstavba přeložky prodlužovala, museli havíři zprvu využít zbytkové zásoby lomu a až v roce 1979 zahájili přestavbu lomu na moderní provoz. Lom Družba těžil v letech 1975-1979 1,3 až 1,5 mil. tun uhlí a skrýval jen 2,3 až 2,2 mil. m<sup>3</sup> nadloží ročně.

Rozvoj lomu Družba v Novém Sedle umožnilo zprovoznění přeložky železniční tratě v úseku Chodov-Sokolov koncem května 1980, vyražené ve velké části v hlubokém zářezu mimo dolové území. Jednalo se o největší vyvolanou investici v sokolovském revíru v celé jeho historii (1,17 mld. korun), která umožnila vyrubat uhelné zásoby vázané ochranným pilířem staré tratě. V roce 1981 bylo demolováno opuštěné novosedelské nádraží s okolními objekty bývalého dolu 25. únor s třídírnou a elektrárnou, aby uvolnily místo pro rozvoj lomu. Do roku 1986 se pak jeho provoz modernizoval nákladem 18 mil. Kčs a poté byla v roce 1989 úspěšně dokončena další stavba Lom Družba III 1. stavba. Tím byl lom dobudován na projektovanou těžbu 2,1 mil. tun uhlí a 8 mil. m<sup>3</sup> skrývky ročně. Skrývku odstraňovalo několik moderních velkostrojů včetně jednoho výkonného technologického celku TC 1 se staršími lopatovými rýpadly, ze spodního řezu ji odvážela pasová doprava na vnitřní výsypku, z ostatních kolejová elektrifikovaná doprava zprvu dvojího rozchodu 900 a 1435 mm, pak jen rozchodu většího na vnější výsypky, osazené zakladači typu ZD 2100 a Z 1650. V roce 1988 nastala však na Velké loketské výsypce havárie, způsobená skluzem vršených zemin, po její likvidaci musel být pak provoz výsypky brzy ukončen. Uhlí dobývalo kolesové rýpadlo K 300 s dvěma lopatovými ve 3 řezech a pasová doprava jej vyvezla do modernizované nakládací stanice v Novém Sedle. Lom zprvu skrýval jen 2 mil. m<sup>3</sup>, po umožnění jeho rozvoje vzrostla skrývka dokonce až na 9,3 mil. kubíků zeminy (max. 1987), pak se do roku 1993 snížila na 8 mil. m<sup>3</sup>. Těžba uhlí stoupla z původních 1,5 mil. tun až přes 2 mil. tun ročně (max. 2,2 mil. tun roku 1991). Závod Družba zaměstnával kolem 800 osob.

V roce 1994 vznikla akciová společnost Sokolovská uhelná, která s rozvojem perspektivního lomu Družba počítala, když uzavřela důlní provozy v západní části sokolovské pánve. Zdárně se dařilo přes řadu výhrad zúčastněných stran projednat plány otvírky, přípravy a dobývání lomu a

důlní společnost navázala dobrou spolupráci s městem Nové Sedlo v zájmu odstranění nežádoucích vlivů důlní těžby na životní prostředí. V roce 2003 bylo zahájeno kolejové propojení s likvidovaným lomem Medard, aby se tam umožnila doprava skrývkových hmot. Nicméně lom Družba postihla řada závažných provozních nehod. Skluz zemin v roce 1997 způsobil škodu až 40 mil. korun, ale zásadní problém způsobil až skluz zemin na vnitřní výsypce lomu Jiří v roce 2009, který si vynutil přehodnocení těžebního záměru lomu Družba. Proto se vedení společnosti rozhodlo zastavit těžbu uhlí v lomu koncem srpna 2011.

Zpracoval: Petr Beran, archiv společnosti  
Sokolov 16. 8. 2011