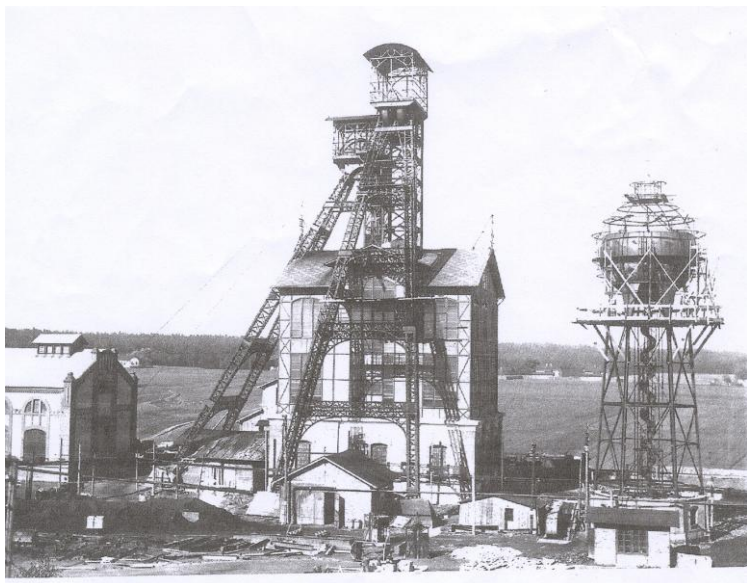




1905

100. VÝROČÍ DOLU DUKLA

2005



Klub přátel Hornického muzea OKD, Ostrava – Petřkovice

Jaroslav Čihař, Ing. Dominik Káňa
100. výročí založení Dolu Dukla

Vydání umožnily sponzorské příspěvky, zejména Nadace LANDEK Ostrava a vedení Dolu Lazy

© vydal KPHM OKD, předseda Ing. Zdeněk Dombrovský
Autoři jsou uváděni
Tisk: Tiskárna PROPIS-Ostrava
Náklad : 1000 ks
Vydání první

Jaroslav Čihař, Ing. Káňa Dominik
100. výročí Dolu Dukla

Technická spolupráce : Ing. Zdeněk Dombrovský, CSc.
Karel Pryczek, junior
Pavel Syrový
Obálku navrhl: Jaroslav Čihař
Ing. Zdeněk Dombrovský, CSc.
Redakční rada: Ing. Jaroslav Gongol, CSc.
Ing. František Krejska

O B S A H

Obsah	str.	4
Úvodní slovo	str.	5
Předmluva	str.	6
Historie	str.	6
Ražení důlních děl a dobývání	str.	14
Mechanizace	str.	26
Vývoj mechanizace dobývání v jednotlivých letech	str.	27
Vývoj mechanizace v přípravách v jednotlivých letech	str.	36
Drážková doprava a malá mechanizace	str.	39
Vývoj centralizované důlní dopravy	str.	42
Bezpečnost práce, báňské záchranářství a zdravotnictví	str.	44
Povrchová pracoviště	str.	50
Automatizace řízení	str.	60
Úpravna uhlí	str.	60
Sociální zabezpečení a kulturní vyžití	str.	63
Setkání přátel podzemí Dolu Dukla	str.	74
Důl Dukla 100 let – Havířov 50 let	str.	76
Tabulka těžeb a počtů dělníků	str.	77
Přehled dobývaných slojí	str.	78
Ředitelé a závodní Dolu Dukla	str.	79
Hlavní inženýři Dolu Dukla	str.	79
Dovětek autorů	str.	80
Poděkování	str.	81
Doslov	str.	82
Použitá literatura, foto, kresby	str.	82

Motto: Sto roků v šachtě žil, mlčel jsem,
 sto roků kopal jsem uhlí.
 Za sto let v rameni bezmasém,
 svaly mi v železo ztuhly.
 Petr Bezruč

ÚVODNÍ SLOVO

Je dobře, že v dnešní uspěchané době jsou ještě lidé, kteří si najdou čas, aby zdokumentovali 100leté období šachty, která dávala živobytí mnoha lidem po několik generací.

V tomto roce uplyne 100 let od zahájení výstavby jedné ze šachet Karvinska, která v průběhu své životnosti mnohokrát změnila svůj název, ale více jak 55 let nese název Důl Dukla, či dnes již jen závod Dukla. Nelze říct, že celých 100 let historie tohoto podniku byla procházka růžovým sadem. Za tuto dobu desetitisíce lidí přicházelo, ale i odcházelo, aby delší či kratší dobu na této šachtě pracovali a tato se stala jejich životelkou. Bohužel mnozí při této hornické práci, která je velmi namáhavá a skrývá mnohá bezpečnostní rizika, položili i své životy.

Šachta prožila ve své historii dvě světové války, ale i mohutný rozvoj ve druhé polovině 20. století. S tímto investičním rozvojem přichází samozřejmě i rozvoj techniky a Důl Dukla se stal v Ostravsko-Karvinském revíru známý svým vynikajícím přístupem k zavádění nové techniky. Vzpomenu jen na příklad zavádění elektrifikace důlních provozů, zavedení individuální hydraulické či posuvné výztuže, razících kombajnů, závěsných drážek včetně závěsných lokomotiv, dobývání mocných slojí až do 5 – 6 m najednou, či zavedení automatizované centrální dopravy pomocí zásobníků a pásových souprav řízené pomocí průmyslové televize. To vše se ale dovíte z této publikace.

100 let je doba, které se obvykle člověk nedožívá. Naše Dukla se tohoto jubilea dožila. Přežila možná pět lidských generací a možná proto se mi dostalo té cti napsat několik úvodních slov. Je to zřejmě i proto, že skoro po dobu jedné třetiny tohoto období jsem i já, společně s mnoha vzácnými lidmi, na této „naší Dukle“ mohl pracovat. Byla to krásná léta i přesto, že jsem jen o vlásek unikl ohrožení vlastního života při největší havárii v roce 1961 a to v prvních dnech mé hornické praxe. Říká se: „Těžký začátek – dobrý konec.“ V mém případě se to plně potvrdilo. Plných 13 let jsem mohl stát v čele vynikajícího kolektivu dělníků, techniků a dalších spolupracovníků a i dnes jsem na to hrdý.

V úvodu jsem řekl, že je dobře, že se našli lidé, kteří se zasloužili o vydání této publikace, kterou věnovali stému výročí šachty, která pro nás tolik znamenala. Není tajemstvím, že toto dílo vzniklo obětavostí jeho autorů, kterými jsou Jaroslav Čihař a Ing. Dominik Káňa.

Je to jejich zásluha a proto si dovolím za nás všechny, kterým je toto dílo blízké, srdečně poděkovat. Jsem přesvědčen o tom, že si to opravdu zaslouží.

A co na závěr přát našemu jubilantovi, naší Dukle? Ještě mnoho dalších úspěšných let.

Ing. Jaroslav Gongol

PŘEDMLUVA

Silná tužba člověka ovládat výšky i hlubiny se dědí po staletí z generace na generaci. Člověk je předurčen k tomu, aby si podmanil vše, co jej obklopuje, čím žije, aby zvítězil nad mrtvou hmotou a přírodou.

Kámen a člověk – uhlí a lidé žijí vedle sebe od pradávna. Nejdříve si byli neznámí, lhostejní. Jakmile však člověk objevil uhlí, vše se rázem změnilo. Hluboko pod povrchem pronikal ve svém staletém zápase s přírodou v předurčení k jejímu ovládnutí. Cesta to nebyla snadná – bylo na ní plno úkladů a strádání. Často člověk vítězil. Někdy však padl unaven, ale nikdy se nevzdával, neboť právě v tomto boji je radost a tvůrčí síla.

Karbonské přesličky, plavuně a kapradiny před stamiliony let nasály a pohltily paprsky tehdy tolik štědrého slunce. Uhlenná sloj je uchovala v místech, kde se zrodily.

Uhlenná sloj patří k paradoxům přírody – stářím získává na ceně a kvalitě. Je to nejdelší způsob zrání, protože stáří je symbolem rozdělení. Sloj uhlí uzrává právě v tom okamžiku, kdy její uhlí začíná sloužit lidem.

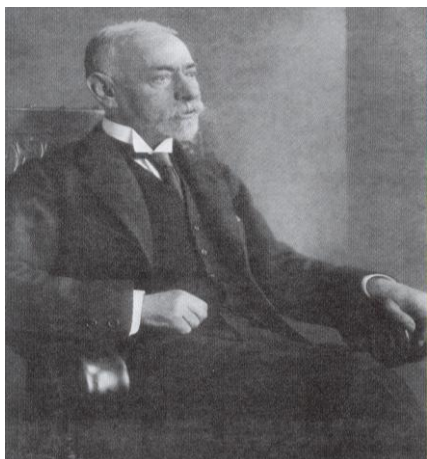
Otisk kapradiny



HISTORIE

Bohatá historie Dolu Dukla začíná v roce 1905, kdy bylo vydáno rozhodnutí o zřízení Jámy císaře Františka Josefa. Jeho založení nebylo náhodné, ani projevem snahy vytvořit pro obyvatelstvo obcí Dolní Suché, Prostřední Suché a okolí novou pracovní příležitost. Byl založen v době oživení hospodářství s cílem dalšího zvýšení zisků rakouských uhlobaronů – bratří Guttmannů z Vídně.

Nově budovaný důl, který dostal jméno po samotném císaři KAISER FRANZ JOSEPH SCHACHT, byl pro vídeňské kapitalisty a majitele dolu dlouhodobou investicí se značnými náklady. Všechno se proto snažili urychlit přípravné práce a těžit z nového dolu co nejdříve. V roce 1918 byl důl přejmenován na Jáma Suchá a k 8. 10. 1949 přejmenován na Důl Dukla. Tento název nese dosud (od 1. 7. 1995 byl Důl Dukla organizačně začleněn jako závod k Dolu Lazy).

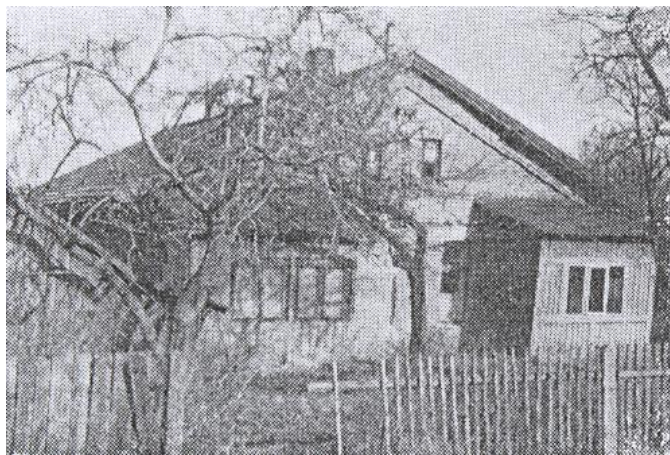


Hloubení větrní jámy č. 1 o průměru 5 250 mm bylo zahájeno dne 21. listopadu 1907. Práce související s hloubením byly ztíženy přírodními podmínkami – tekoucími písky, plyny, přítoky vod apod. Zaústění jámy č.1 bylo velmi obtížné a nákladné. Po průchodu vrstvou kuřavky měl postup hloubení v terciárním útvaru lepší průběh, takže v roce 1908 bylo vyhloubeno 178 m. V měsíci říjnu 1908 bylo docíleno největšího měsíčního postupu 30,2 m. Úroveň 1. patra v relativní hloubce -50 m dosáhla větrní jáma dne 6. srpna 1909. Druhého patra dosahuje dne 14. května 1910 v úrovni - 90,77 m a úrovně 3. patra na kótě -150 m dne 17. ledna 1911. Zbytek na úroveň starého 4. patra (- 200 m) byl vyhlouben po dlouhém přerušení teprve v únoru 1913.

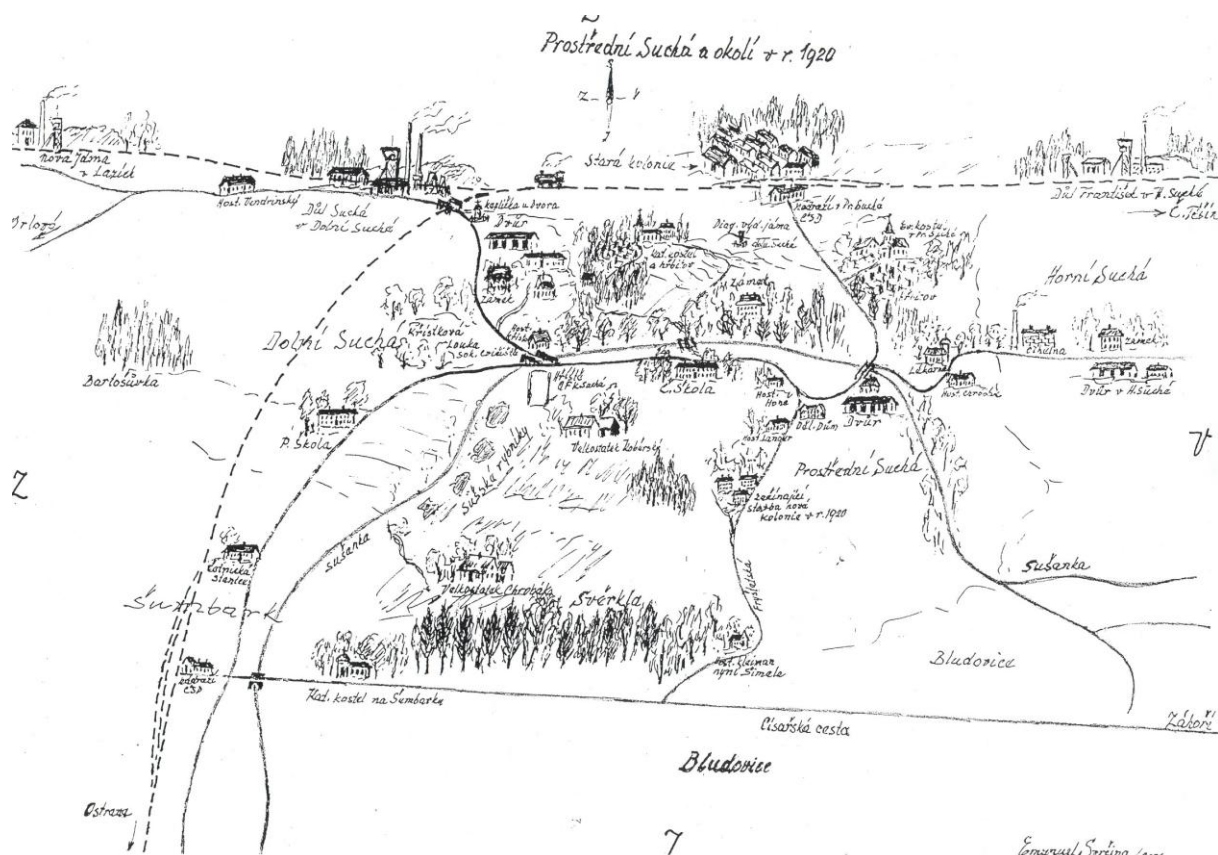
Hloubení těžní jámy č. 1 bylo zahájeno dne 17. února 1908. Úrovně 4. patra (- 200m) bylo dosaženo v březnu roku 1912, tj. téměř o rok dříve, než na větrní jámě. Větrního spojení mezi oběma jámami na 4. patře bylo dosaženo teprve v únoru 1913.

Téměř souběžně s hloubením větrní jámy č. 1 a těžní jámy č. 1 byly budovány povrchové objekty. Byly to provozní budovy, sociální zařízení, dělnická kolonie u nádraží v Prostřední Suché a úřednická kolonie v blízkosti závodu. Výstavba byla dokončena v roce 1915.

Typické domky hornické kolonie



Mapa Prostřední Suché a okolí z roku 1920 – autor Emanuel Svrčina



Období let 1907 až 1913 nebylo využíváno jen pro hloubení jam a ražení otvirkových děl na jednotlivých patrech, ale také k tomu, aby se k zahájení těžby dokončovala urychleně příprava slojí.

Roku 1911 bylo na zdejší šachtě vytěženo prvních 20 000 tun uhlí z přípravných prací. Tento rok byl rokem začínajícího období zvýšené konjunktury kapitalistického světa před první světovou válkou. Za těchto příznivých podmínek se začalo těžit.

První těžba z porubů se datuje k roku 1912, kdy bylo vytěženo za rok celkem 46 400 tun. V roce 1913 dosahuje těžba 92 800 tun.

Neklidné politické poměry na přelomu roku 1913 a roku 1914 byly předzvěstí velkého mezinárodního konfliktu, který ještě téhož roku vrcholil a dává vznik velkému válečnému požáru – první světové válce.

V následujících letech těžba uhlí stále stoupá. Guttmannův důl se podílí na udržení zbrojního průmyslu Rakousko-Uherské říše.

V roce 1914 bylo vytěženo celkem 176 000 tun a v dalších letech měla těžba stále vzestupnou tendenci. V roce 1917 dosáhla výše 267 000 tun.

Po rozpadu Rakousko-Uherské říše nastal přesun válečné výroby na mírovou, který měl charakter poklesu celkové produkce ve státě a posléze se projevil i v produkci uhlí. I na Jámě Suchá poklesla těžba uhlí. V roce 1921–1922 začíná první poválečná krize.

Původní hornické nářadí: kladivo, mlátek a špičák

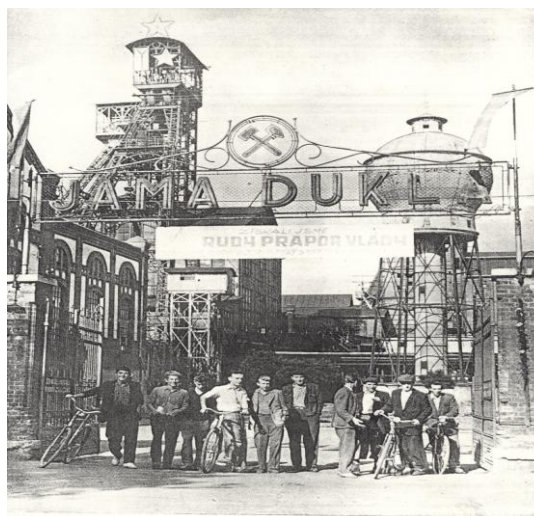


V této složité situaci dostala Jáma Suchá nového majitele. Závod odkoupila „Česká akciová společnost“. S ohledem na propouštění horníků byla dne 23. dubna 1933 vyhlášena odbory a členy KSČ stávka, kterou organizuje Rudolf Oczko. Na protest zůstalo v dole 190 havířů po dobu 56 hodin. (Podrobnější informace viz Historie bojů a utrpení na Jámě Suchá autora Adolfa Gajdáčka.)

Důl Dukla patří k mladším dolům Ostravsko–Karvinského revíru. Byl budován jako jednoduchý, s jednou vtažnou a jednou výdušnou jámou. Na hranici s Dolem František byla v roce 1921 vyhloubena výdušná jáma č. 2, která byla v činnosti do roku 1965, takže lze hovořit o kombinovaném větrání.

V meziválečném období se těžba pohybovala mezi 200 000–300 000 tunami. V letech 1943–1944 však bylo vytěženo přes 1 000 000 tun. V druhé polovině 50. a první polovině 60. let proběhla za plného provozu rozsáhlá rekonstrukce dolu, jež dovolila spolu s příznivými úložními poměry a vývojem slojí spodních sušských vrstev již v roce 1970 při porovnání s rokem 1954 zdvojnásobit těžbu, která dosahovala v letech 1971–1989 ročně okolo dvou milionů tun, přičemž značná část vyrubaných prostor vrchních lávek mocných slojí byla zakládána.

Původní brána do podniku



Pohled na Důl Dukla před výstavbou nové těžní věže



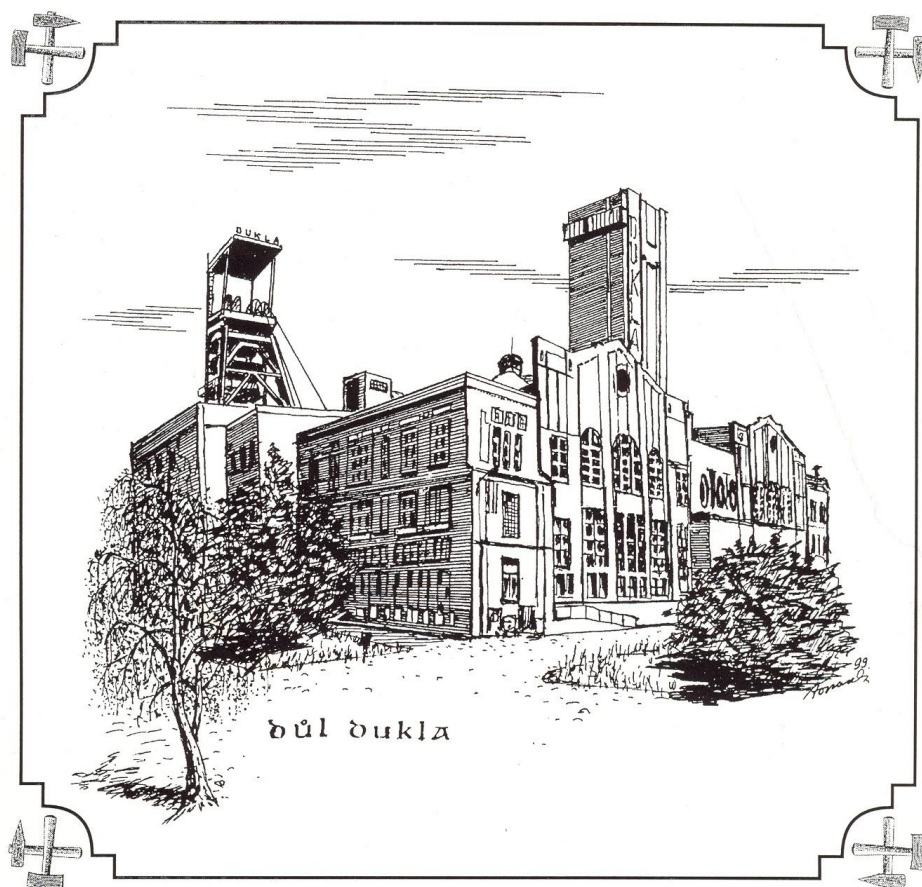
Překrásný pohled na architekturu původních budov



Pohled na výstavbu betonové věže pro skip-jáma č. 3



Monument šachty zaujal i umělce



V rámci rekonstrukce dolu byla vyhloubena nová těžní jáma č. 2 a původní těžní jáma č. 1 byla upravena na výdušnou jámu č. 3, jejíž 95 m vysoká betonová věž tvoří spolu s ocelovou věží jámy č. 2 dominantu závodu.

V roce 1961 byla dána do provozu nová třídírna uhlí a těžkokapalinová úpravna uhlí.

V 60. letech byla zahájena otvírka 5. patra (toto bylo zprovozněno až v roce 1973). Tímto byly zpřístupněny všechny spodní sušské a sedlové sloje. Výstavba 6. patra byla ukončena v roce 1984, čímž byly otevřeny všechny zbývající zásoby sušských, sedlových a částečně svrchních ostravských slojí.

Těžba se postupně přesunuje do ostravských slojí porubských vrstev, kde byla v minulosti převážně používána technologie dobývání pluhem ve spojení s individuální výztuží. V roce 1993 byl zahájen provoz dobývacího komplexu pro nízké sloje. Jedná se o posuvnou výztuž HEMSCHIEDT a pluhové zařízení firmy HALLBACH – BRAUN. Tento dobývací komplex je řízen počítačem a ovládán z povrchového dispečinku. V roce 2000 činila průměrná hloubka dobývání 690 m s odtěžením z úrovně 6. patra (hloubka 730 m pod povrchem). Nejhlubší díla jsou v hloubce 1 150 m.

Výztuž Hemscheidt a povrchový dispečink



Od roku 1911 do roku 2000 bylo vytěženo téměř 97 000 000 tun energetického a koksovatelného uhlí. Od roku 1947 do roku 2000 bylo ročně vyraženo 5 500–18 700 metrů dlouhých důlních děl, tj. v průměru 12 100 m.

Celkem bylo za 100 let vytěženo 100 336 833 tun uhlí.

Relativně vysoké směrné číslo 25 m/kt při dobývání slojí o mocnosti okolo 200 cm v období od zahájení výstavby dolu do 50. let bylo důsledkem malé výkonnosti separátního větrání (nutnost ražení „zahrádek“) a poměrně krátkých délek porubů. S vývojem techniky separátního větrání a zvýšení délek porubů směrné číslo v sušských slojích po roce 1950 klesalo na hodnotu okolo 10–15 m/kt.

S postupem do mocných sedlových slojí a upuštěním od lávkování, kdy dobývání v jedné lávce se uskutečňovalo v mocnostech až 470 cm, a s rostoucí výkonností stěnových dopravníků umožňující zvýšení délky porubů bylo směrné číslo okolo 7 m/kt.

S postupem ražení a dobývání do porubských vrstev, kdy dobývaná mocnost je okolo 100 cm, směrné číslo postupně narůstalo (od r. 1980) na dnešní hodnotu 14 m/kt.

Mapa povrch a důl

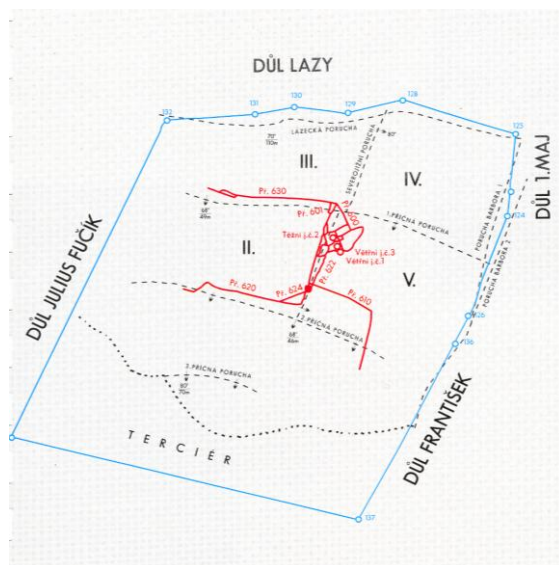
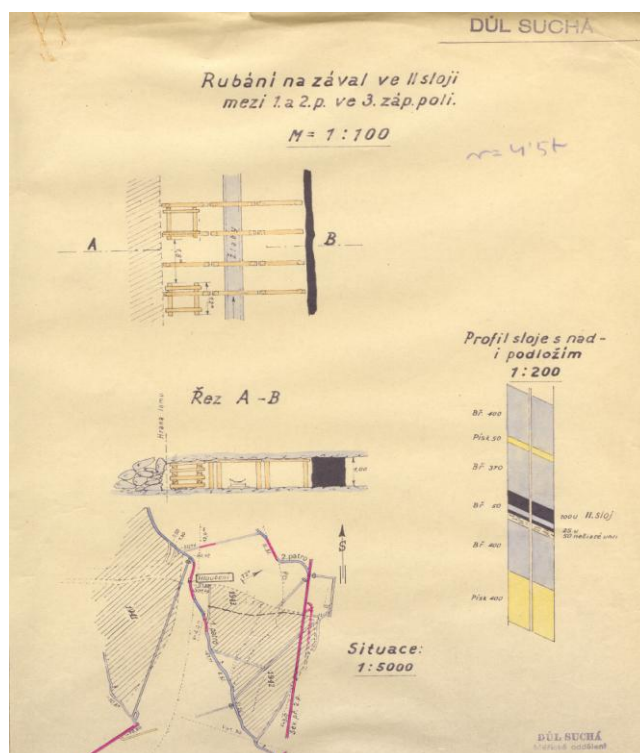


Schéma dobývání rubání na zával v roce 1940



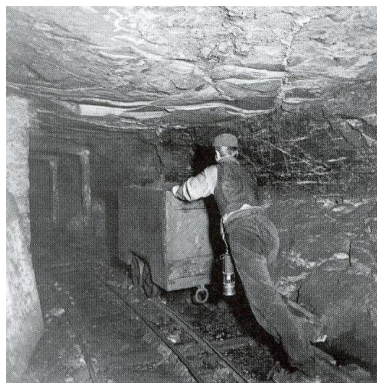
V důlním poli závodu Dukla je uhlonosný karbon pokryt 270–1300 m mocnými, převážně terciárními usazeninami. Paloreliéf karbonu je v severní části skloněn pod úhlem 5–7 stupňů k jihu, zhruba od poloviny důlního pole upadá pod úklonem 30–35 stupňů do bludovického výmolu. Produktivní karbon je tvořen jednak karvinským souvrstvím počínaje bazální částí svrchních sušských slojí a spodními sušskými slojemi (sloje 0–XII), kde těžba skončila v roce 1988, a dnes téměř vytěženými sedlovými slojemi (sloje XIII–XVII), jednak porubskými a jakloveckými slojemi svrchního ostravského souvrství. K 1. 7. 1995 byl přičleněn jako závod k Dolu Lazy.

V současné době jsou přípravné a dobývací práce prováděny jen ve slojích porubských vrstev (Ivan = 432, Justin = 436, Max 1 = 461, Heřman = 424, František = 411 a Natan = 463). Průměrná dobývaná mocnost činí 1,36 m (viz tabulka Přehled dobývaných slojí).

Koník Princ



Ruční tlačení vozů



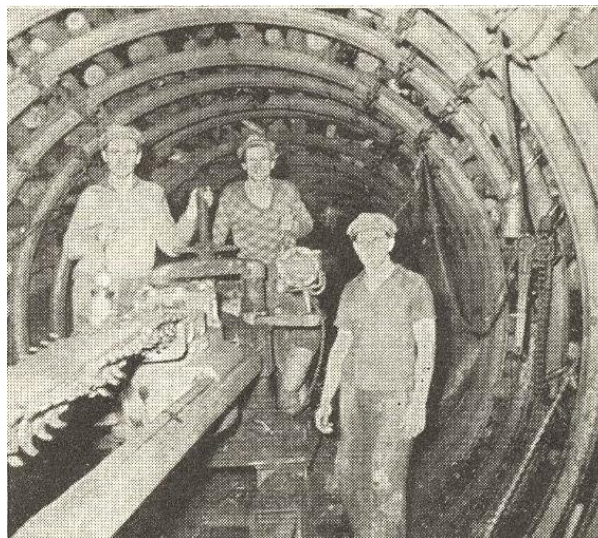
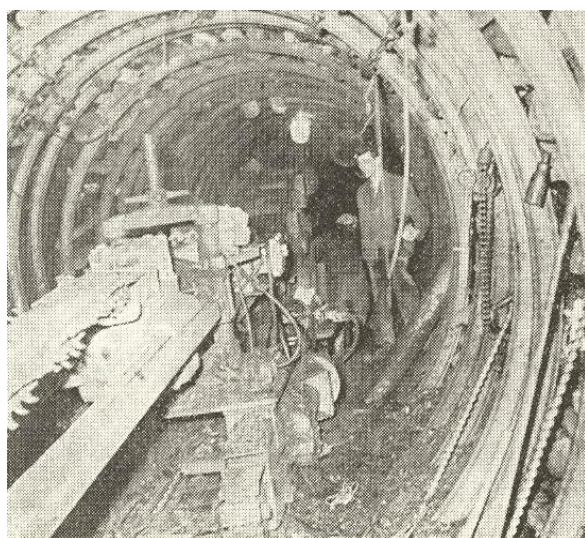
Zmáhání



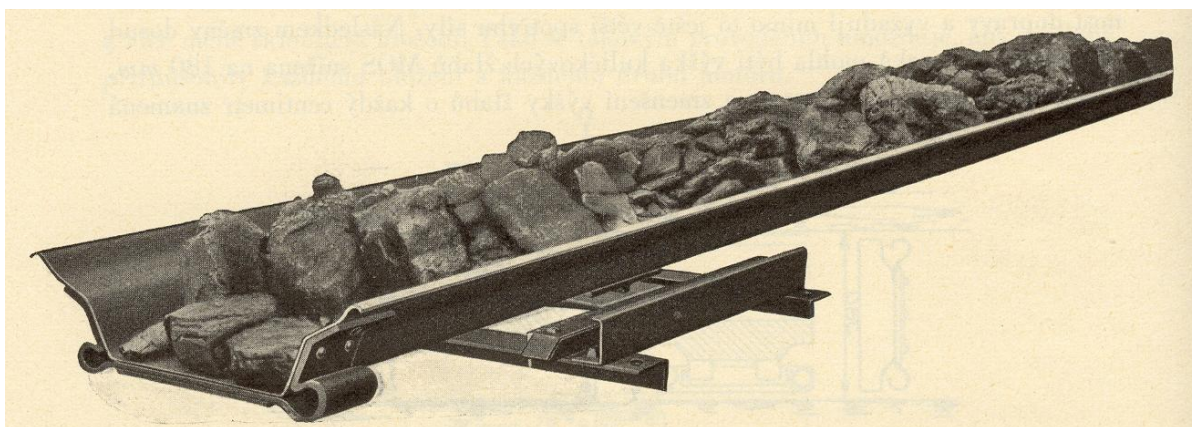
RAŽENÍ DŮLNÍCH DĚL A DOBÝVÁNÍ

Při ražení důlních děl bylo v minulosti rozpojování hornin a uhlí prováděno trhacími pracemi, někdy též ručně včetně nakládání. Odtěžování bylo prováděno převážně nátržnými žlaby do důlních vozů. Veškerá zařízení byla na vzduchový pohon. Postupná elektrifikace umožnila zavedení moderních mechanismů.

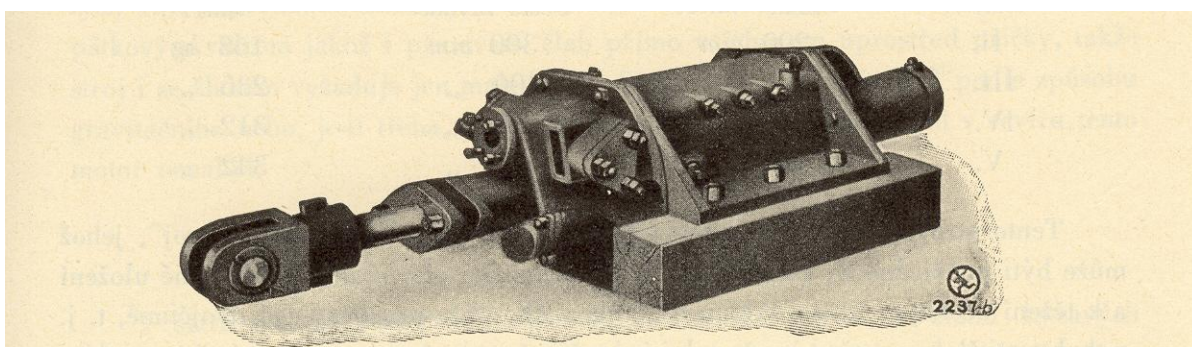
Vzduchová šramačka



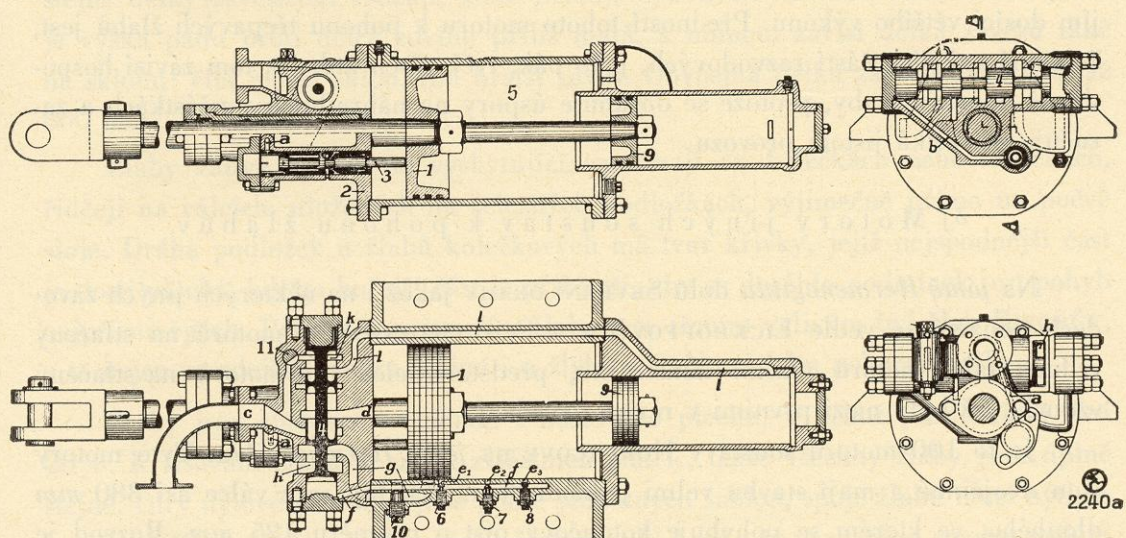
Dopravní nářasné žlaby



Vzduchový pohon nářasných žlabů

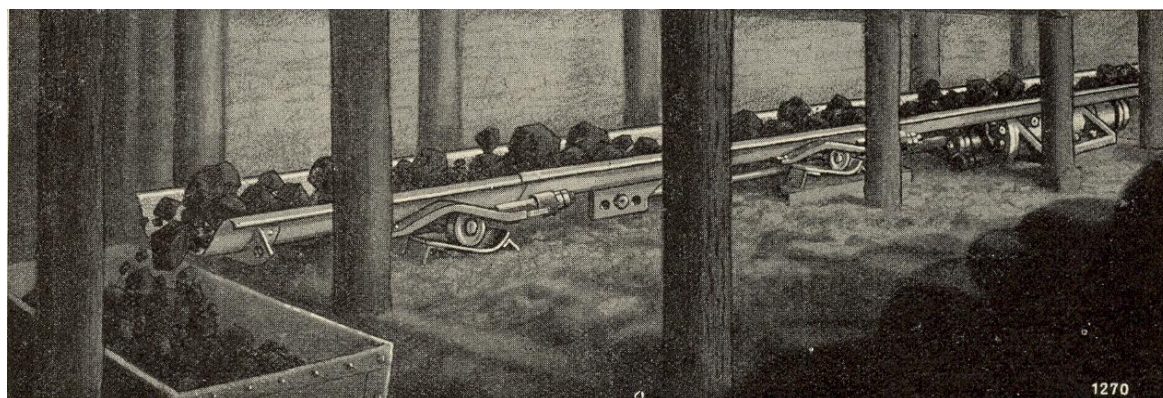


Obr. 8. Flottmannův žlabový motor ZK.



Obr. 9. Flottmannův žlabový motor ZK. Průřez.

Postavení Flottmannova motoru pod žlabem blízko těžní třídy



V 50.–60. letech se dobývání mocných slojí provádělo sestupným lávkováním. Jako první byla dobývána vrchní lávka s foukanou základkou, spodní lávka na řízený zával. Ve vrchní lávce byla zpočátku základka ukládána na umělý strop (ocelové síto, dřevěné pažiny, textilie Gemal).

V 50. letech byly nasazeny lopatové nakladače PML5, od roku 1961 škrabákové nakladače. První ražby s razicím kombajny PK-3 a PK-7 začaly v roce 1962. Později byly nasazeny kombajny 4PP2 a dá se oprávněně říci, že s touto sovětskou technikou dosahovali dukelští raziči vynikajících výsledků. Spojené kolektivy předáků Bartla a Balického dosáhly v historii revíru nejvyšší měsíční postup 1 410 m s kombajnem PK-9r.

Postupná elektrifikace umožnila zavedení moderních mechanismů. Od roku 1955 kombajny Donbas, později KŠ1KG a další. Později se stále více prosazovaly výkonnější úzkopokosové kombajny z opavského Ostroje a z Polska. Do nízkých slojí pluhy řady PL. Blahodárný vliv na ekonomiku celého těžního procesu byl dále umocněn strukturálními technologickými změnami. V roce 1968 byla ze Sovětského Svazu dovezena štítová výztuž OMKT-M, která byla konstruována na podmínky podmoskevské pánve a přesto již při prvním nasazení dosahovala nesrovnatelně lepších výsledků než předchozí výztuže podpěrného typu. Dokladem toho jsou výsledky dosažené kolektivy předáků Jachníka, Dřímala, Veselého a Kučáka, když v podmínkách XII. sloje dosáhly za 31 pracovních dnů celkové těžby 121 103 tun a průměrné těžby z jednoho porubu 3 906 tun/den.

Československé a revírní rekordy na Dole Dukla v porubech

Měsíc/rok	P ř e d á k	č. prac.	těžba (t)	výkon t/hl/sm	technologie
5/1960	Valica, Kuš, Skotnica	1216/I S	37 632	8,5	Donbas, CKV
12/1960	Valica, Vorek, Kuš, Trajchel	1226/II	43 386	9,18	Donbas, CKV
6/1962	Kajfoš, Skotnica, Puček	1136/II	55 114	10,199	KSV-60, CKV
8/1963	Valica, Žuk, Skotnica, Kotula Skulina, Jeziorský	12361/II S	84 454	10,00	KSV-80, CKV
2/1964	Trajchel, Mazáč, Kubový, Novák, Jeziorský	12363/I S	106 162	10,08	KSV-80 a CKV
3/1971	Skotnica, Konopka, Doležal	10 210	24 741	93,72	2 K 52, KM 87 D
8/1971	Veselý, Dřímál, Jachník, Kučák	12 411	121 103	71,20	2 KŠ 1 KG, II OMKT-M
10/1972	Mikulenka, Koráb, Merta	10 411	47 255	508,12	KSV 200, Dowty
12/1972	Kubálek, Sezemský, Novák, Chvístek	12 511	36 446	49,32	KŠ 1 KG, 2 MKE
8/1974	Čadil, Vašut, Chrobák	16 501	39 533	22,20	KSV 80, IHV-FZ
8/1976	Novák, Čadil, Kubálek, Jonszta, Valach, Kajzar	16 400	57 213	13,51	KRI, IHV-FZ
8/1977	Čadil, Dobřický, Kajzar	16 105	32 302	13,90	KR 1, IHV-FZ

Rubáňovi rekordmani při práci



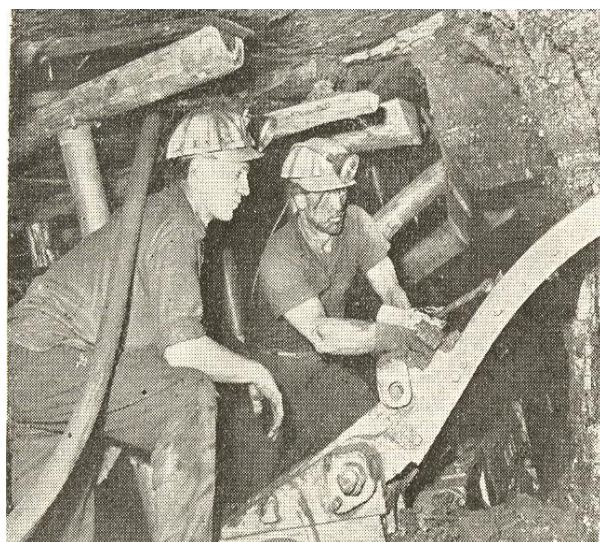
Jedna z rekordních osádek po vyfárání s manželkami



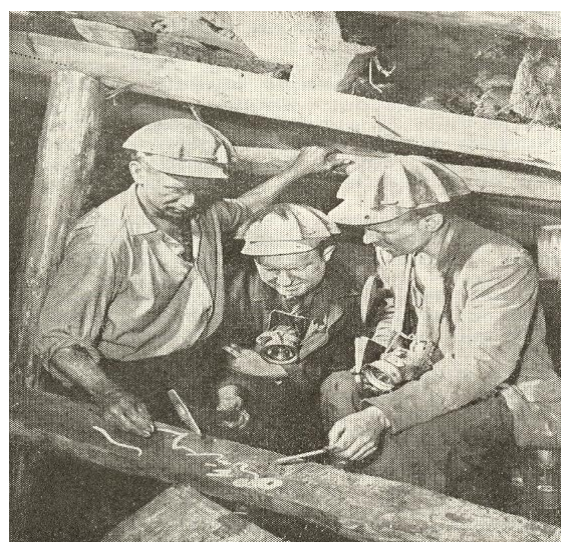
Vytvořit rekord není jednoduché, ale podařilo se



Zajišťovací zařízení kombajnu Donbas



Výrobní porada v dole



Československé a revírní rekordy na Dole Dukla v ražbách

Měsíc/rok	P ř e d á k	č. předku	metráž (m)	výkon cm/hl/sm	technologie
7/1964	Šputa, Polehla	1224/I S	1 100	35,48	
5/1971	Balický, Bártil	16460	1 380	44,50	PK 3, 9
11/1971	Balický, Bártil		1 410		PK 3, 9
7/1973	Šeliga	17141	436	61,32	ŠN 1 nakladač
9/1973	Balický		1	165,34	PK 3
11/1973	Ščerba		574		ŠN 1 nakladač
8/1974	Balický, Bártil	16542	1 732	128,01	PK 3
4/1975	Bártil	16544 16564		200,26	PK 3
5/1975	Šeliga	17146	405	95,07	ŠN 1
11/1975	Strnad, Široký	17240, 17541	601	69,64	NS 4
10/1976	Čopjak	17144	407	96,90	NS 4
2/1977	Balický	16442	656	235,13	PK 3 r
11/1977	Čopjak	17241, 17542	435	101,16	NS 4

Očekává se výjezd nových rekordmanů



Čerství rekordmani po vyfárání



Nový světový rekord je tady



Konečně vyfárali



Ohromná radost po vyfárání



První gratulace od ředitele podniku



Poválečné období po roce 1945 je charakterizováno velkou roztržitostí různých strojů – různé typy od mnoha firem bez možnosti nákupu náhradních dílů.

Stupeň mechanizace představovaly v jednotlivých skupinách tato zařízení:

A – SBÍJECÍ A VRTACÍ ZAŘÍZENÍ

Sbíjecí kladiva, vrtačky, vrtací kladiva, vrtací vozy

Sbíjecí kladivo



Vrtačka do uhlí



Sloupová vrtačka



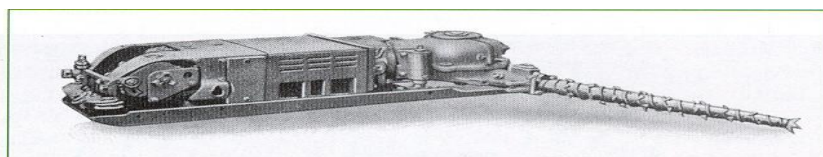
Sloupový brázdící stroj



B – BRÁZDICÍ STROJE

a – sloupový brázdící stroj

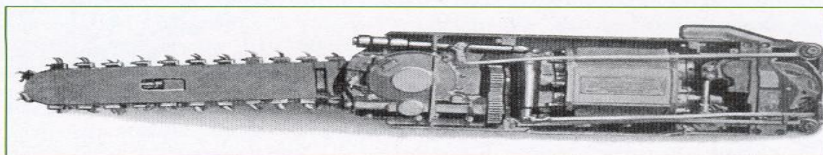
b – brázdící stroje řetězové pro poruby



Obr. 310. MAC Universal, tyčový šramací stroj s turbinovým motorem. Reprofoto z knihy Kamenoubelné doly ostravsko-karvinského revíru



Obr. 311. Řetězový brázdící stroj Eickhoff s turbinovým motorem, kolem r. 1925. Reprofoto z knihy Kamenoubelné doly ostravsko-karvinského revíru



Obr. 312. Řetězový brázdící stroj Jeffrey, kolem r. 1925. Reprofoto z knihy Kamenoubelné doly ostravsko-karvinského revíru

C – NAKLADAČE

Převážně vzduchové kolejové nakladače do vozů, škrabákové nakladače

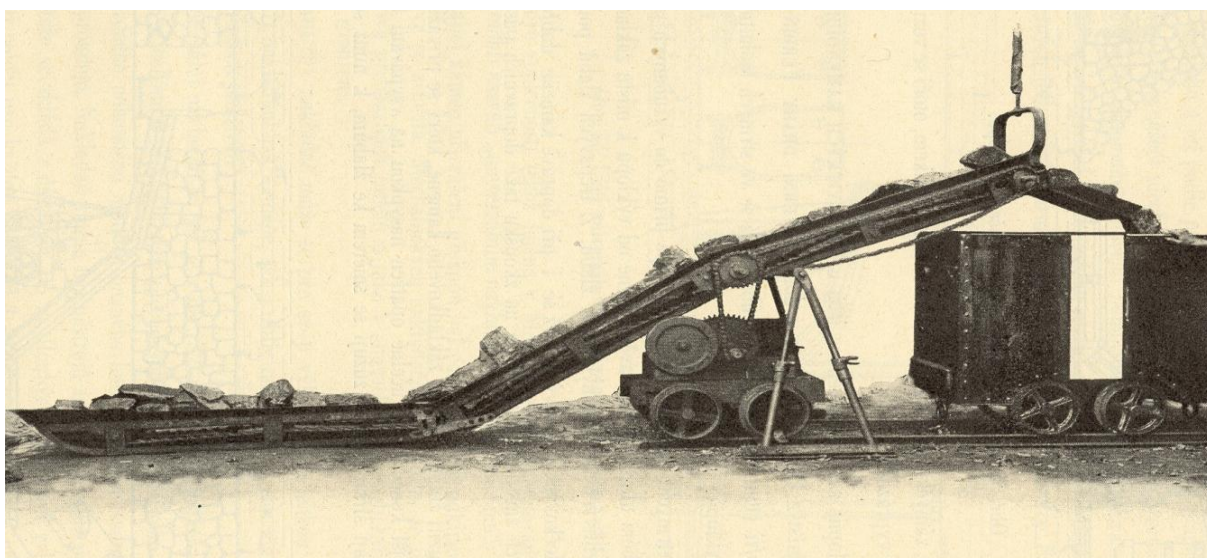
Škrabákový nakladač



Kolejový nakladač



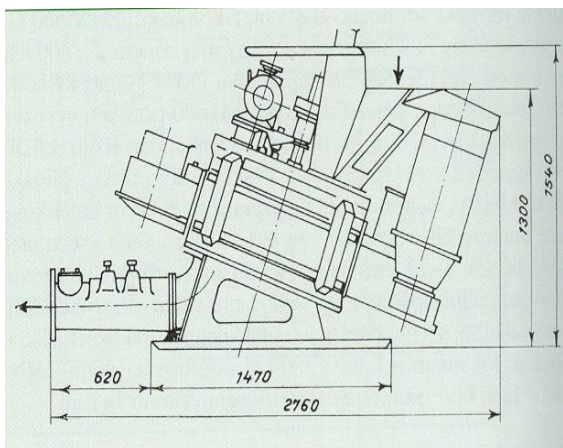
Universální nakladač Ing. B. Blahuta



D – STROJE PRO FOUKANOU ZÁKLADKU

Baien, Brieden, Torkret, ZP 150, ZP 200, ZP 240, ZP 300

Zafoukávací stroj Brieden



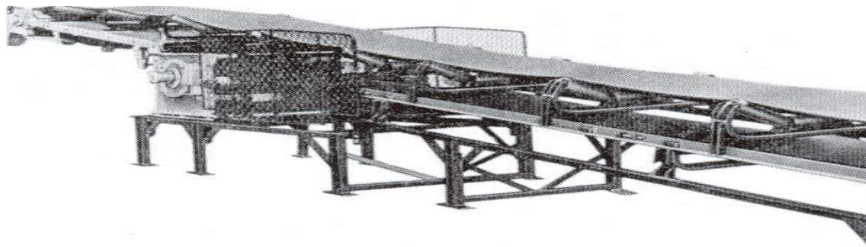
Zafoukávací potrubí za PV



E – DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ

Pevné žlaby, nátržsné žlaby, žlabové brzdiče, škrabákové dopravní zařízení, pancéřový dopravník, pásové dopravníky, ocelo-čláňkové dopravníky, vzduchové lokomotivy

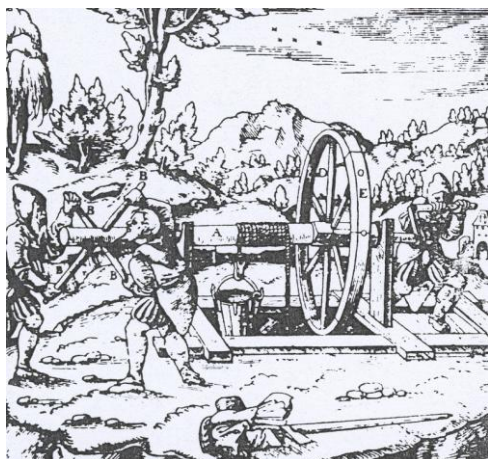
Pásový dopravník jednobubnové řady TP – výrobce Ostroj Opava



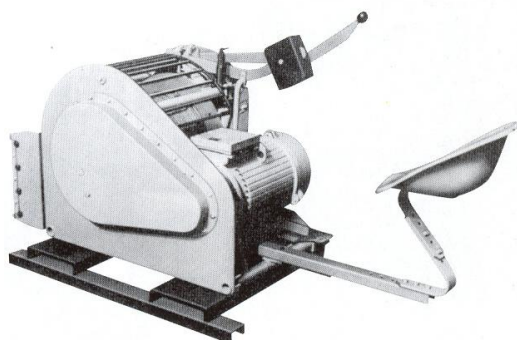
F – OSTATNÍ ZAŘÍZENÍ

Důlní vrátky, výklopy vozíků, lutnové ventilátory, důlní čerpadla

Původní těžní vrat-hašple (Agricola)



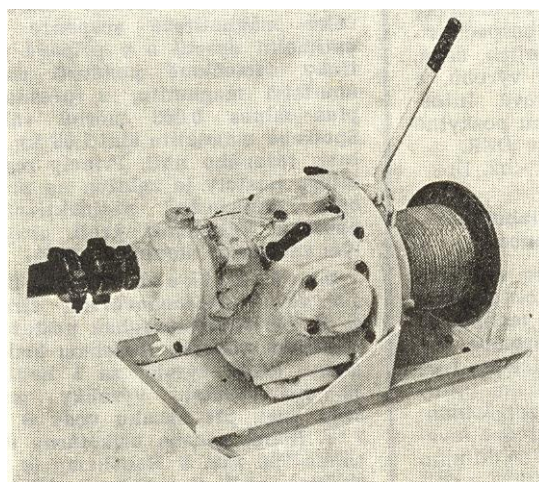
Těžní vrátek řady VTA



Vzduchové dmychadlo (Agricola)



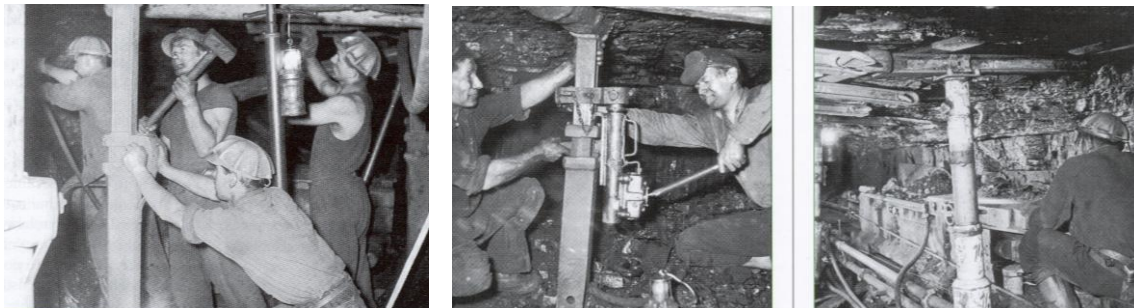
Pomocný vrátek VVS 108



G – PRO ZAJIŠŤOVÁNÍ PORUBŮ

Dřevěná výztuž, ocelová výztuž s mechanickými stojkami typu Gerlach, Schwarz, Klöckner feromatik, Dubnice a ocelové kloubové stropnice

Budování pomocí ocelových a hydraulických stojek



MECHANIZACE

Mechanismy a strojní zařízení byly zaváděny do dolu postupně a to tak, jak vznikala jejich potřeba a jak pokračoval jejich vývoj.

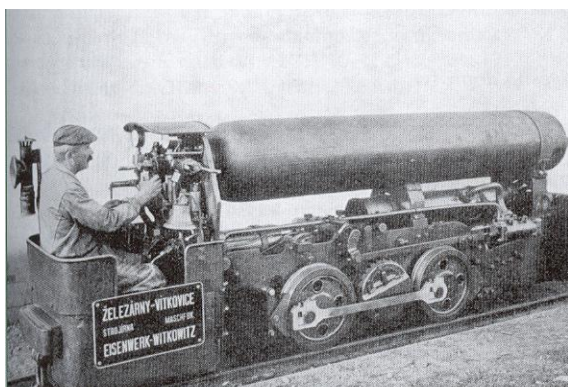
K rozpojování uhlí sloužily ze začátku jednoduché nástroje, které známe z historie hornictví. V roce 1925 bylo zavedeno první pneumatické kladivo. Postupně se jich objevilo několik druhů. Vážily asi 16 kg.

Pro odtěžení sloužily v začátcích pouze vozy tlačené vozači či tažené koňmi, v té době s dřevěnými podvozky i korbami. Kola měla kluzná ložiska a ta se musela nejméně dvakrát týdně mazat. Na svažných se používalo při popouštění dřevěných rumpálů opatřených brzdícím kotoučem.

Rozšiřoval se vzduchový rozvod v dole a byla provedena výstavba parních turbokompresorů o výkonu 12 000 m³/hod. Byly zaváděny vzduchové stojanové vrátky firmy Glassner z Ostravy. Vrátky měly pístové motory. Pro těžení z podpatra byly později zavedeny lanovky. V roce 1936 byla zdoluhavá koňská doprava k jámě nahrazena třemi vzduchovými lokomotivami typu Schwarzkopf, které byly zásobovány parním vysokotlakým kompresorem na povrchu. Tyto lokomotivy byly později nahrazeny modernějším typem BVD 30. Doprava vzduchovými lokomotivami byla omezena tlakovými stanicemi a byla později nahrazena naftovými lokomotivami typu BND (řady 15, 30 a 40), později DH 70. v posledních letech byly uvedeny do provozu nové závěsné lokomotivy se zvýšeným výkonem typu LSP 70.DO se čtyřmi hnacími jednotkami.

Vzduchová lokomotiva – Vítkovice

Vzduchová lokomotiva BVD-30

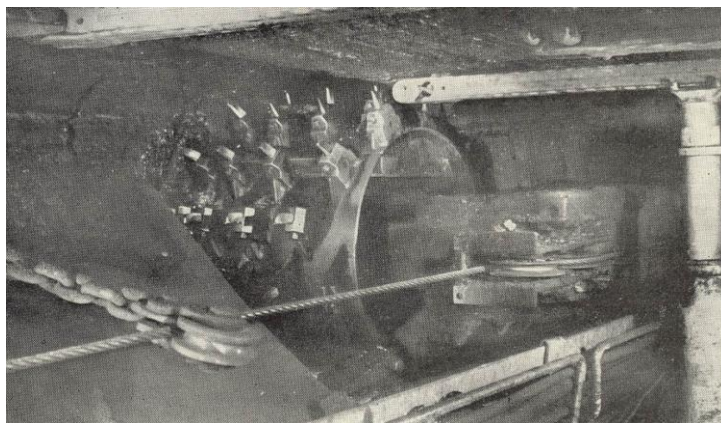


VÝVOJ MECHANIZACE DOBÝVÁNÍ V JEDNOTLIVÝCH LETECH

V rubání (na pilíři) byla mechanizace velmi vzácná. Nahrazení žlabů s jednolistovými motory za pásy bylo pokrokem. Rozvoj mechanizace v dole nastal až po 2. světové válce. Teprve za tzv. „Dvouletky“ se přikročilo v celém OKR k zavádění nové technologie v rubání v souladu s potřebou postupného zvyšování těžby pro rozvoj našeho hospodářství.

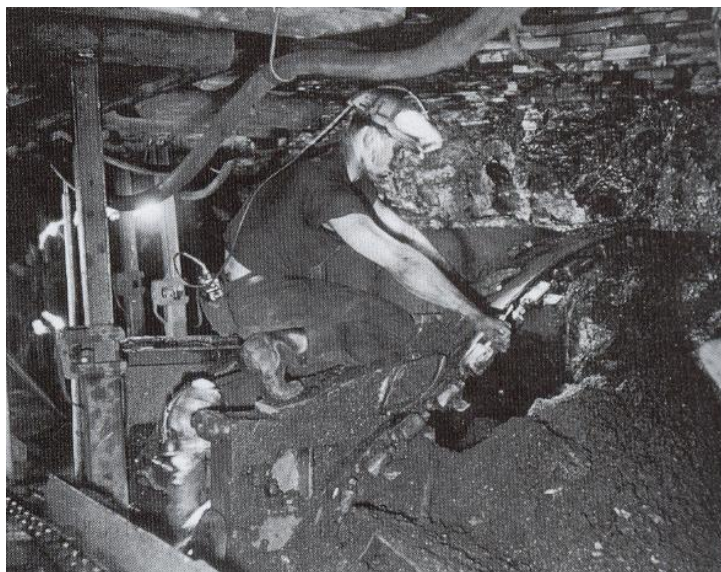
1951-1955 Nastává hromadné nasazování hřeblových dopravníků – z počátku západní výroby, později vlastní výroby typu THD-40.
V porubech jsou nadále používány brázdící stroje firem Eickhoff, British Jeffrey a Anderson-Boyes.

Kombajn s převodem „MAGMATICK“



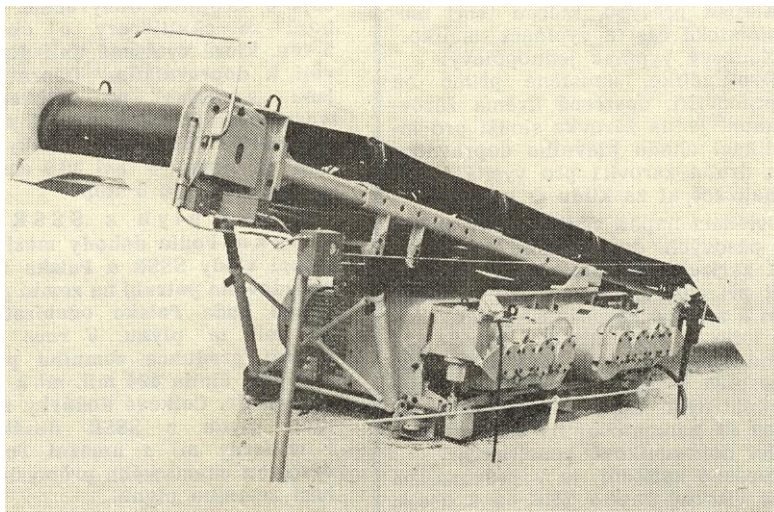
1957 - Nasazením prvního rámového širokopokosového dobývacího kombajnu sovětské výroby typu Donbas – později LGD-2, dochází k zásadní a kvalitativní změně v mechanizaci dobývání v porubech.

Kombajn „Donbas“

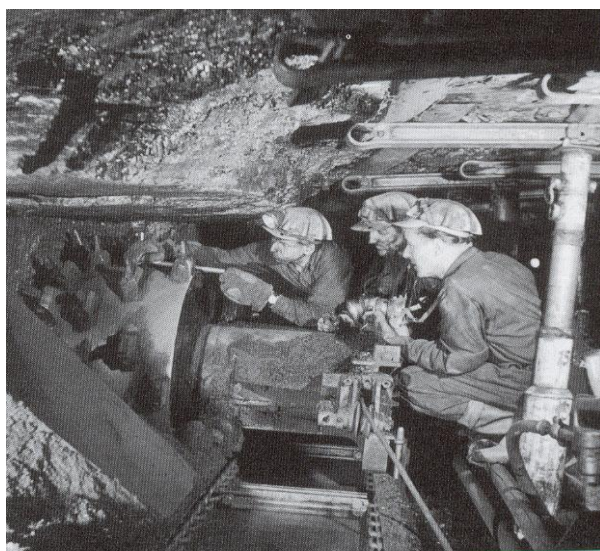


1959 - Začíná se realizovat automatizace pásových dopravníků systémem MJM 10, kterou se dosahuje vyššího technického stupně a snížení potřeby lidské obsluhy pásových dopravníků.

Pohon a výsypná stanice pásového dopravníku řady TP



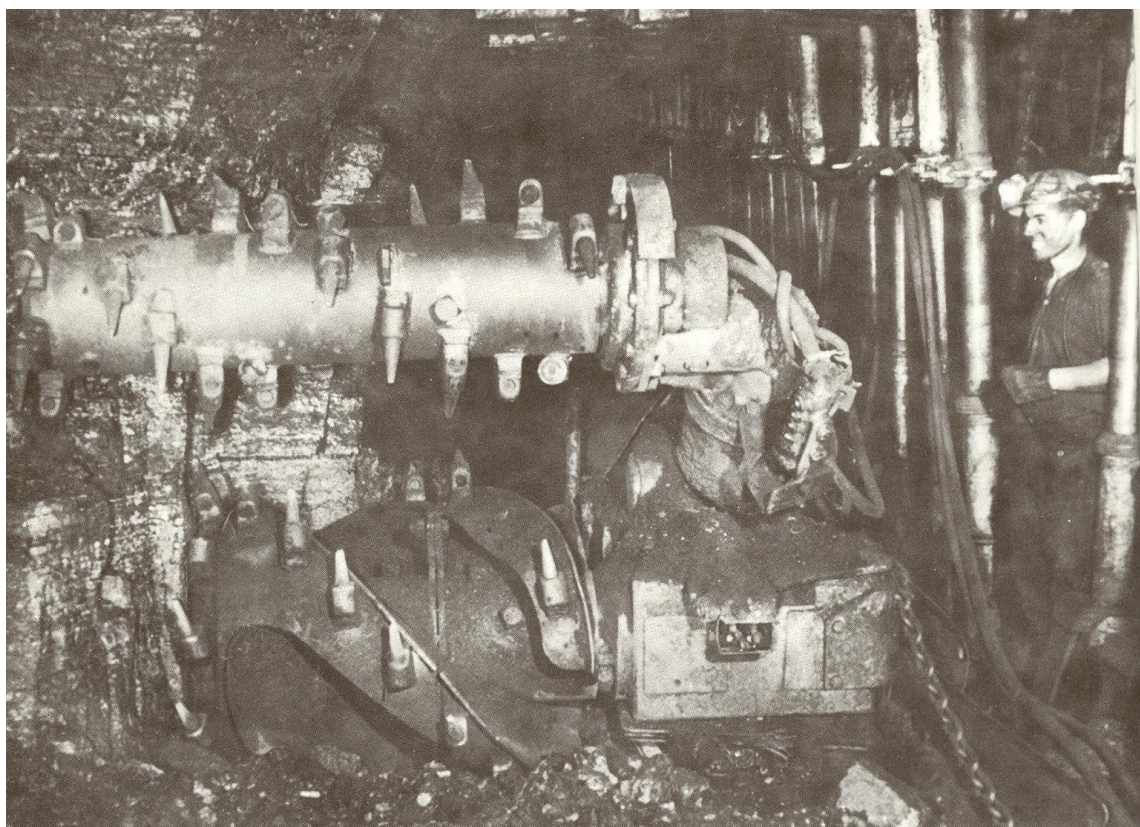
1960 - První nasazení úzkopokosového válcového kombajnu ANDERTON začíná nové údobí ve vývoji dobývacích kombajnů.



1961 - Nasazení prvního ocelo-článekového dopravníku typu VK-601 firmy BECKER-PRŮNTE, který umožňoval provoz i v mírně zatočených chodbách.

1963 - Do provozu je uveden válcový dobývací kombajn české výroby KSV-80.

Kombajn KSV 80 s přídatným ramenem

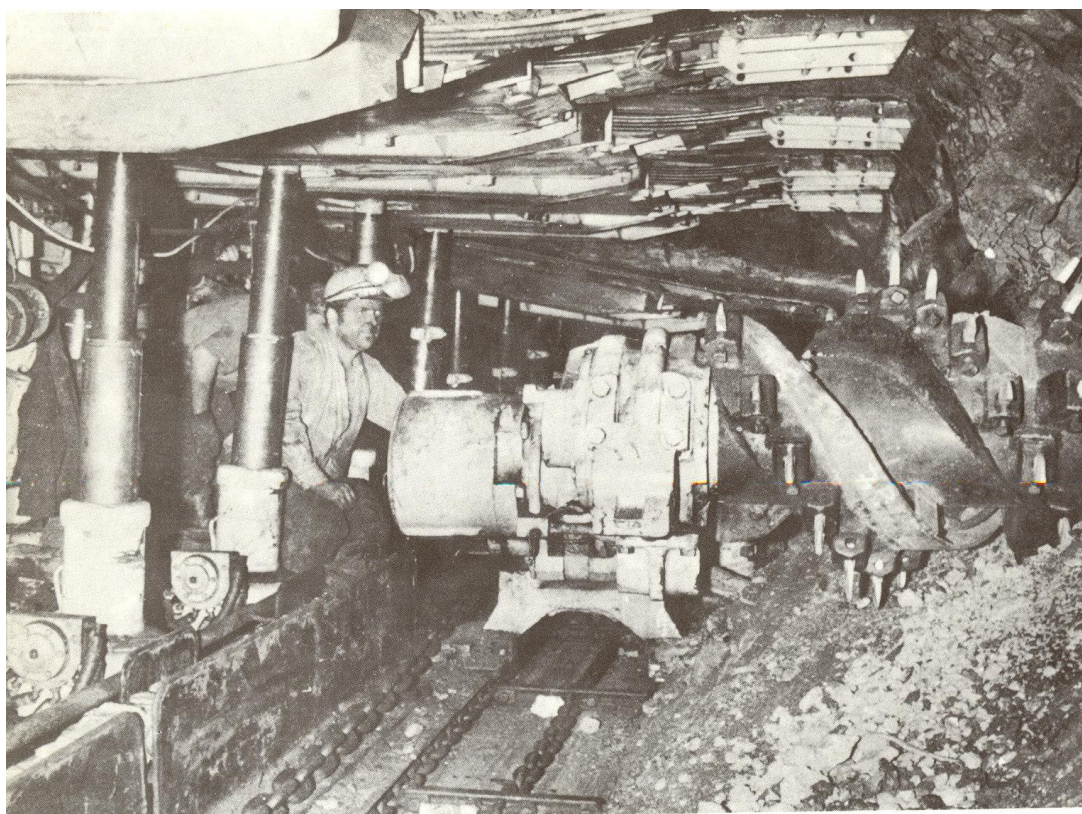


- 1964 - Dá se charakterizovat mohutným nástupem dodávek techniky z Ostroje Opava do českého hornictví. Jedná se o nové stroje naší výroby jako: zafoukávací stroj řady ZP 150, válcový kombajn pro nízké sloje KSV-33, ocelo-článekový dopravník TC-2, pásový dopravník TP-630 apod.
- 1965 - Nové zafoukávací stroje BRIEDEN KZS 150 a ZP 200 z Ostroje Opava. Nasazení hřeblového dopravníku TH 110. Dopravník byl provozován v 7. sloji ve 3. poli v rubání dlouhém až 340 m. Tato délka porubu se během provozu ukázala jako neúnosná a porub byl rozdělen na dvě části. V oblasti vyztužování dochází k dalšímu pokroku – nasazení prvních individuálních hydraulických stojek firmy KLÖCKNER-FERROMATIC.
- 1966 - Poprvé v OKR byla použita sovětská mechanizovaná výztuž IV-OMKT (dále modernizovaná pod typem 2 OKP). Rozhodujícím způsobem ovlivnila další vývoj používání mechanických výztuží v karvinské části. První nasazení závěsné kolejové drážky ZD-80 pro dopravu materiálu až do čelby a k porubu.
- 1968 - Nasazen sovětský dobývací kombajn KŠ-1KG, který doplňuje dobývací komplex OMKT-M.
- 1969 - V 10. sloji nasazena rámová výztuž KM 87d s dobývacím kombajnem 2K-52. Jednalo se o první, ale i poslední nasazení hydraulicky ovládané výztuže, jejíž nosným médiem byl olej! Ostatní výztuže používaly emulzi (3-5%) .
- 1970 - Nasazena štítová výztuž 2MKE a sovětský kombajn 2K-52.

Kombajn KŠ-1KG v dobývacím komplexu OMKT-M



Rámová posuvná výztuž KM 87 s kombajnem 2K-52



Splnění plánu spojené s fáráním manželek



- 1971 - Vyřešení úpravy štítové výztuže OMKT-M a kombajnu KŠ1KG pro dobývání sloje o mocnosti až 3,5 m.
Nasazena hráňová výztuž DOWTY E 12320 v úklonu v X. sloji v 5. poli.
- 1972 - Nasazen dobývací kombajn KSV-200.
- 1973 - Dořešení a nasazení upravené posuvné štítové výztuže OMKT-M pro provozování v úklonech.
- 1974 - Začátek existence a provoz mechanizované výztuže řady DVP z Ostroje Opava.

Posuvná výztuž řady DVP



První typ DVP-7A byl použit na našem podniku .

Hlasité dorozumivací zařízení „LIGOFON“

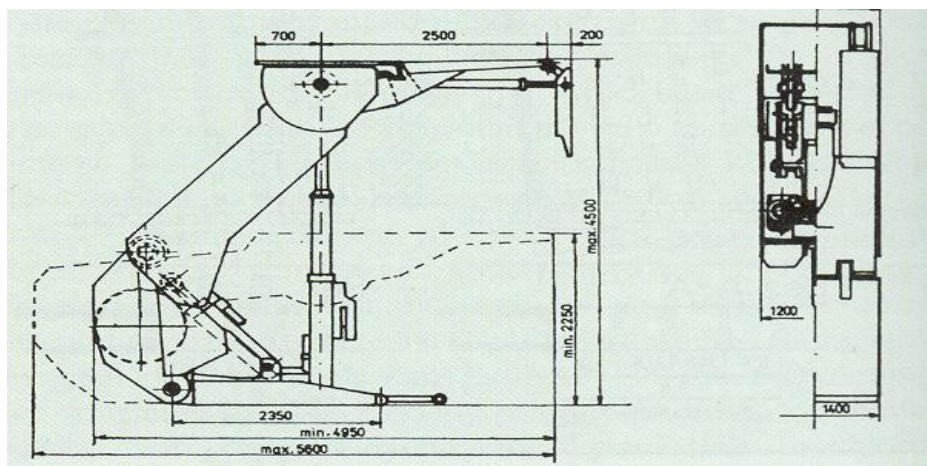


Cigareta před sfáráním



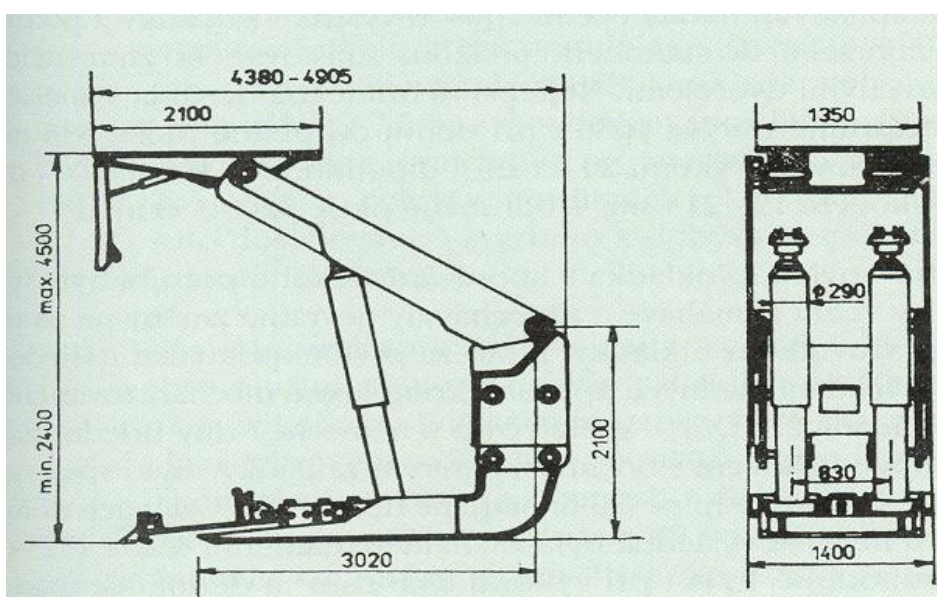
- 1976 - Započato s realizací závěsné dráhy typu ZD 24 a nasazení podporubových drtičů WB, které zvyšovaly plynulost těžby po pásových dopravnících.
- 1978 - Nasazení dobývacího kombajnu řady KWB z Polska.
- 1979 - Provoz rakouské mechanizované výztuže do mocnosti 4,5 m
Vöest Alpine F 4/4500 s kombajnem EDW 600 německé firmy Eickhof, který byl později nahrazen polským kombajnem KWB 3 RDU.

Mechanizovaná výztuž VÖEST-ALPINE F4/4500

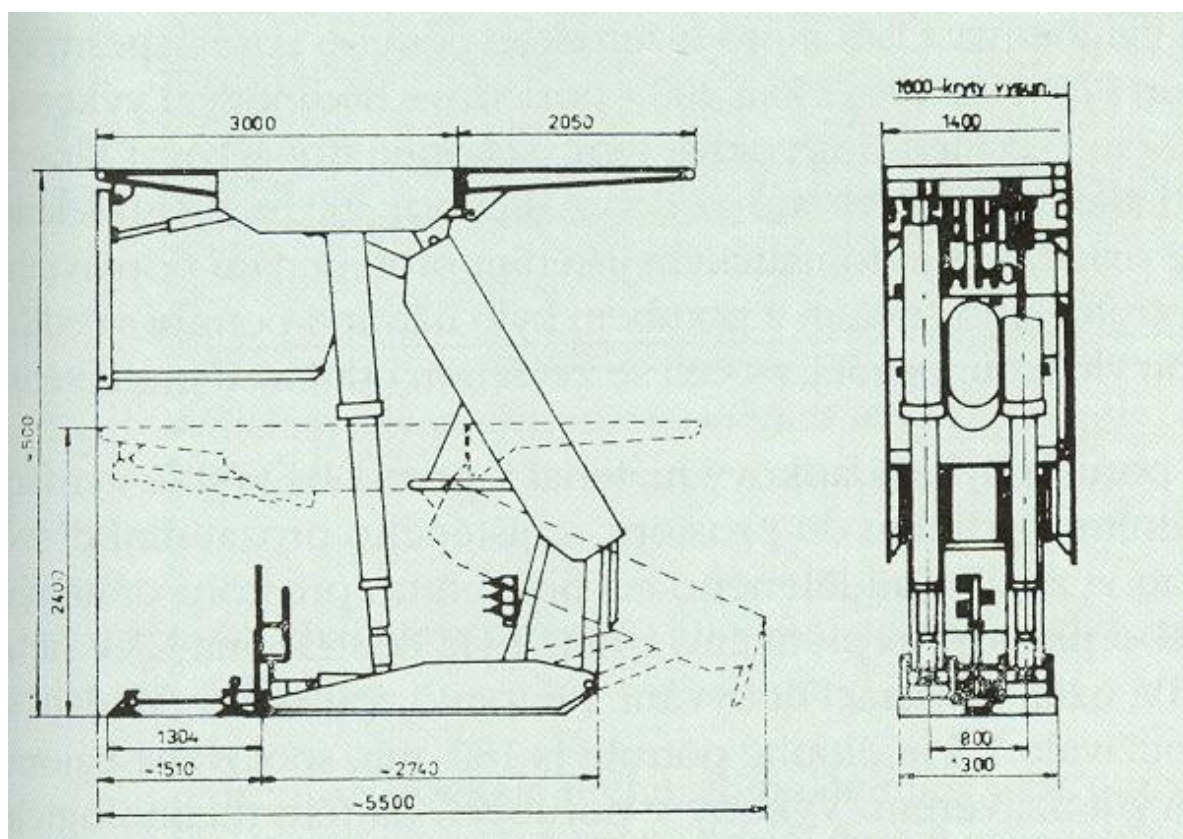


- 1982 - Provoz prvního porubu v nízkých ostravských slojích s výztuží DVP-6 a pluhem PL-8H. Později mechanizovaná výztuž FAZOS 17/37.
- 1985 - Instalována polská posuvná výztuž PIOMA 25/45 s kombajnem KWB3RDU.
- 1987 - Nasazena posuvná výztuž DVP-9 z Ostroje Opava v kapacitních porubech s odtěžením pomocí hřeblových dopravníků TH-603 a TH-700.

Mechanizovaná výztuž PIOMA 24/25 (Polsko)



Mechanizovaná posuvná výztuž DVP9



- 1988 - Zahájení úprav výztuže PIOMA pro mocnost 5,5 m v jedné lávce.
Nasazení posuvné výztuže FAZOS a MEOS z Ostroje Opava.
Tyto výztuže se používaly do konce 20. století.
- 1993 - Nasazena PV HEMSCHEIDT s pluhovým zařízením firmy HALBACH-BRAUN. Tento dobývací komplex je řízen počítačem a ovládán z povrchového dispečinku.
- 1995 - Nasazen druhý dobývací komplex téhož typu.
- Rozhodnuto o přípravě útlumu těžby na Dole Dukla.
- 2004 - Ukončeno dobývání v XIII. sloji – Prokop v první polovině roku. Od této doby jsou dobývány pouze sloje porubského souvrství pomocí pluhů a posuvných výztuží.
- 2005 - Bude nasazena nová těžká pluhová souprava s výstuží Hemscheidt s instalovaným výkonem na pluhu 2x400 kW.

I když v roce 1995 bylo rozhodnuto o přípravě útlumu těžby na Dole Dukla , světová poptávka po kvalitním koksovatelném uhlí tento útlum oddálila. Je ovšem otázka času, kdy k útlumu těžby na Dole Dukla dojde. Doufáme, že to bude trvat ještě hodně dlouho, než se tak stane.

Vždy s úsměvem



Po vyfárání pod rozkvetlými stromy



VÝVOJ MECHANIZACE V PŘÍPRAVÁCH V JEDNOTLIVÝCH LETECH

- 1951 – 1955 Použití zásekových strojů československé výroby F-20, které nahradily dosud užívané stroje Korfman. Jejich používání však trvalo poměrně krátkou dobu. Ve vodorovných kolejových dílech je nasazován sovětský přehazovací nakladač PML-5.
- 1959 - Začíná se realizovat automatizace pásových dopravníků, která kladně ovlivnila směnnost obslužných procesů v přípravách a rubáních.
- 1962 - První nasazení razicího kombajnu typu PK-3M a PK-7.

Kombajn PK-3M



Vyztužování čelby



Kontrola řezné části kombajnu



Výrobní porada v dole



1963 - Pro klasickou technologii ražení s trhací prací začíná být používán škrabákový nakladač ŠN-1.

Škrabákový nakladač typu ŠN-1



- 1966 - První nasazování závěsné drážky typu ZD80, která postupně nahradila všechny dosud používané a neefektivní způsoby dopravy smykem v lodkách po počvě a po kolejích v úklonu.
- 1971 - Nasazen razicí kombajn PK-9r, starší bratr dnes používaného kombajnu 4PP-2.
- 1974 - Na kombajn PK-9r byla nasazena hlava 4PP-2 a 4PP2M. Razicí kombajn byl poprvé v OKR použit k ražbě s přibírkou průvodních hornin.
- 1976 - Začíná rozvoj a nasazování různých typů vrtacích vozů a nakladačů s bočním výklopem.

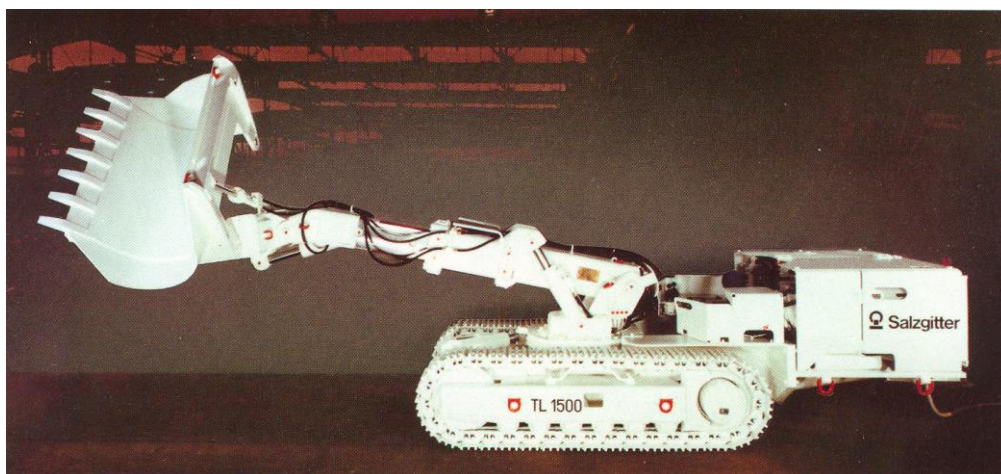
- 1985 - Nasazen razicí kombajn PAURAT T1.30, který byl určen pro ražbu v ostravském souvrství s pevnějšími průvodními horninami. Tento kombajn je stále k dispozici a zvažuje se možnost jeho dalšího nasazení.
- 2002 - Po definitivním ukončení ražeb v XVIII. sloji se veškeré ražby provádějí pouze v ostravských slojích s přibírkou průvodních hornin. K ražbě s použitím trhací práce se používají komplexy složené z vrtacích vozů VVHJ-1U s rotačním nebo rotačně příklepným vrtáním a nakladačů typu HAUSHERR s bočním výklopem. Tento stav trvá dodnes.

Vrtací vůz VVH 1r



Pro údržbu kolejových tratí se používal probírkový stroj Salzgitter HL 150, následně Hausherr D 1131. Později byl odzkoušen razicí kombajn AM-50.

Přibírkový stroj Salzgitter TL 1500 s bočním výklopem



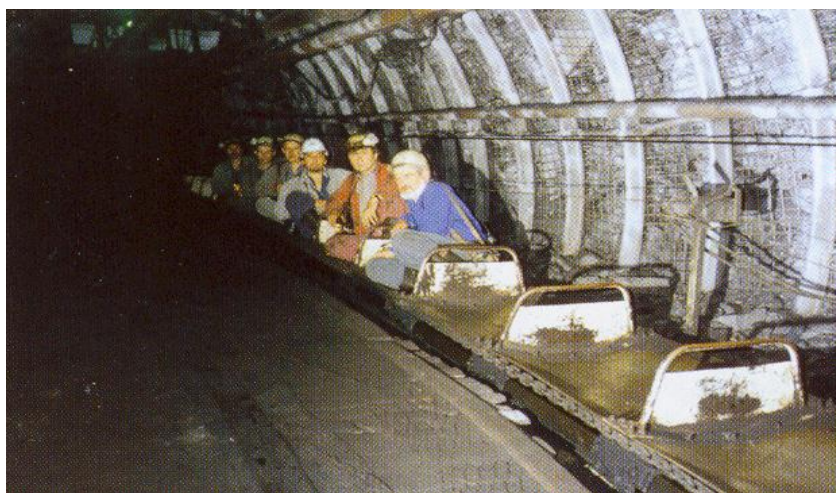
Kombajn AM50



DRÁŽKOVÁ DOPRAVA A MALÁ MECHANIZACE

- 1975 - Započato s instalací pásových vleků pro dopravu mužstva v úklonu. Jako první byl instalován pásový vlek na překopu 502.

Pásový vlek pro dopravu mužstva v úklonu



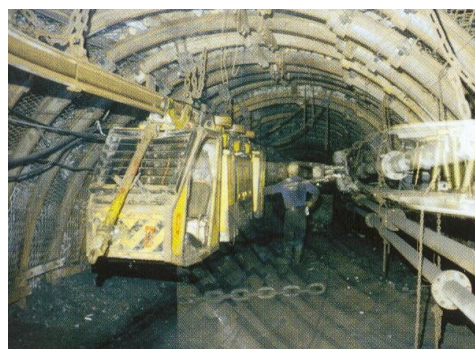
- 1976 - Započato s realizací závěsné dráhy ZD 24 místo stávající ZD 80. Tato realizace byla nutná s ohledem na potřebu přepravy těžších částí dobývacích a razicích kombajnů včetně dílů mechanizovaných posuvných výztuží.
Závěsná dráha ZD 24 se skládá ze sekcí profilu I 155, zavěšených na výztuži důlního díla pomocí závěsů a bočního kotvení. Zprvu se používaly nosné vozíky o nosnosti 1 000 kg , později o nosnosti 2 000 kg. Pro dopravu v úklonech se používalo zabezpečovací zařízení – brzdňý vozík BV-1. Pro dopravu těžkých břemen se používalo zařízení BV-1 DUO. Doprava byla provozována za použití těžních vrátků VT 1000.

1977 - Na ZD 24 byla nasazena závěsná diesellová lokomotiva LZH 50.1, kterou poháněl diesellový motor zn. ZETOR 7001. Důležitým prvkem při dopravě na závěsné dráze bylo použití automatického brzdného vozíku nejprve mechanického–odstředivého, následně hydraulického.

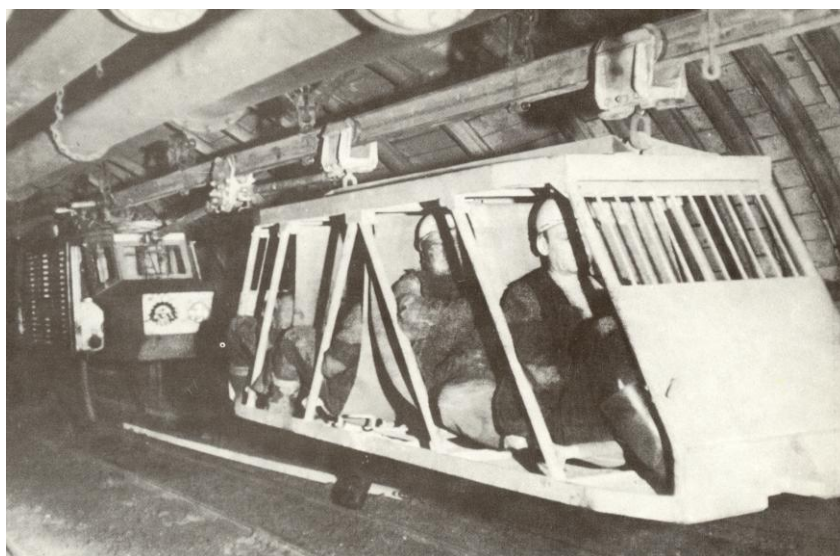
Kolejová lokomotiva



Závěsná lokomotiva pro trat' ZD 24



Kabina pro dopravu mužstva po trati ZD 24



Současně začala doprava osob po závěsné dráze pomocí závěsných kabin. Tím došlo ke snížení fyzické námahy pracovníků při chůzi na pracoviště, a to obzvláště v úklonu.

Pro překládání materiálu z koleje na závěsnou dráhu ZD 24 se používalo překládací zařízení SZZ–6000.

1980 - Pro instalaci posuvné výztuže ALPINE bylo přivezeno zvedací zařízení (pneumatické zvedáky PWL 3 a PWL 6). Toto zařízení se používalo jak pro montáže a demontáže sekcí, tak pro překládku materiálu. Pro manipulaci s materiálem v blízkosti čeleb a jeho přibližování až k čelbě se používal pneumatický tahač PMT-1 a tažná kočka TK-5.

Pracovníci úseku vybavování a likvidace porubů



Trat' pro dopravu těžkých sekcí z montážní komory do porubu



Nelze zapomenout ani na tu negativní stránku mechanizace, tj. na požár na Dole Dukla, který byl největší katastrofou na našem území po druhé světové válce a svým rozsahem čtvrtou nejkrutější havárií od konce 19. století.

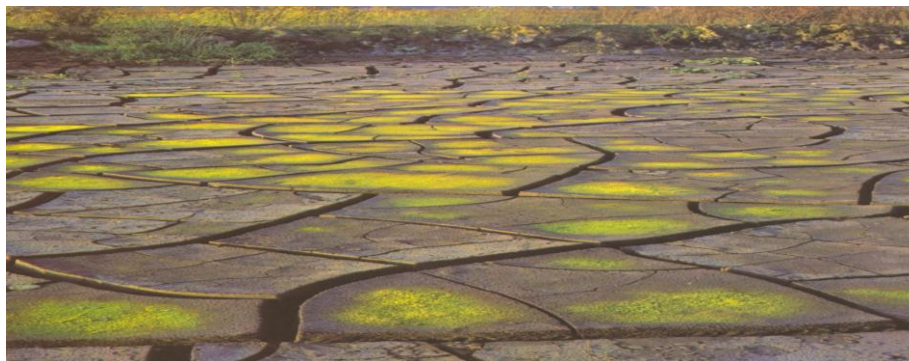
Dne 7. července 1961 došlo ve sloji č. 11 na Dole Dukla v OKR k požáru, který se rychle rozšířil. Přes velké úsilí a obětavost záchranářů padlo požáru za oběť 108 horníků. I dnes skláníme nad nimi své hlavy naplněné smutkem.

VÝVOJ CENTRALIZOVANÉ DŮLNÍ DOPRAVY

1907 – 1965

Z počátku byl veškerý materiál, hlušina i uhlí dopravován v důlních vozících těžními klecemi až na povrch, kde probíhalo jeho další třídění. Uhlí se třídilo ve vlastní třídírně uhlí a následně pralo v kapalinovém prádle. Kámen z prádla i z dolu se odvážel na haldu. Kaly z prádla byly odváděny do okolních rybníků, kde se usazovaly.

Hladina kaliště připomíná vyprahlou poušť



1965 – 1973

Těžba z 3. patra

V roce 1965 bylo na Dole Dukla nasazeno skipové odtěžování uhlí z dolu a to z úrovně 3. patra. Skipové odtěžení se nacházelo ve vtažné jámě č. 2. Těžba z porubů byla vedena pomocí pásových a hřeblových dopravníků do výsypů na překopecích, kde byla sypána do vozů. Tyto vozy byly u jámy vyklápěny pomocí výklopů, z nichž bylo uhlí přetěžováno pomocí pásů a hřeblových dopravníků do zásobníků u jámy, a následně do skipových zásobníků. Vozový oběh se stoupající těžbou stával brzdou pro dopravu ostatního materiálu pro těžbu a ražbu. Jistým pokrokem bylo používání velkoprostorových vozů o objemu cca 3m³, které se při vyklápění nemusely odpojovat od ostatních vozů. Těžba kamene z ražeb byla prováděna pomocí důlních vozů klasickým klecovým těžním zařízením. Pro přesun těžby na nižší patro se připravovalo „centrální odtěžení“ od porubu až do skipových nádob.

Bantamové vedení těžní klece

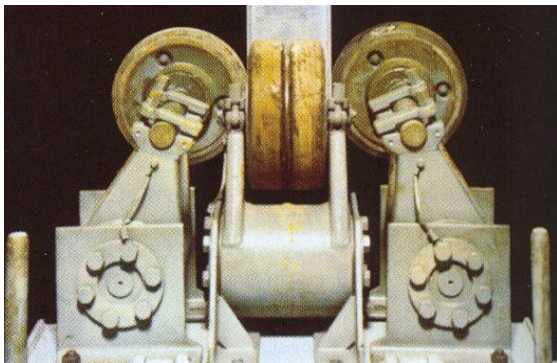
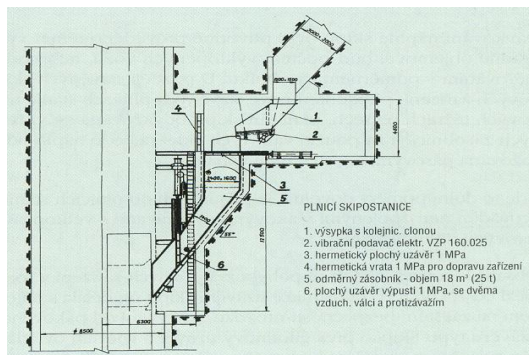


Schéma plnění skipové nádoby



1973 - 1982

Těžba z 5. patra – centrální odtěžení

Těžba z porubů byla sváděna do polových zásobníků, ze kterých se dle potřeby přetěžovala do centrálních zásobníků u jámy, a následně z nich do skipových nádob, které pojaly každá 14 tun těživa. Při rychlosti skipu 14 m/sec byla kapacita jámy 550 t/hod. Tato doprava měla vysoký stupeň automatizace řízení a kontrola této činnosti byla prováděna v důlním dispečinku pomocí technických zařízení s vizuálním sledováním kritických bodů průmyslovou televizí. Informace z důlního dispečinku byla přenášena i do hlavního dispečinku na povrch včetně dění snímaného průmyslovou televizí umístěnou v dole.

Přehled zásobníků, jejich umístění a kapacita

Centrální zásobníky:	č. 1	u jámy č. 2	500 t
	č. 2	„	600 t
Zásobníky v důlním poli:	č. 3	sever (u šib. č. 12)	900 t
	č. 4	překop 541	450 t
	č. 5	překop 520	250 t
	č. 6	překop 541	550 t

Kapacita zásobníků byla tedy kolem 3 205 tun, což znamenalo zvýšení plynulosti a provozní jistoty těžby z porubů a příprav. Pro přesun těžby z polových zásobníků do centrálních zásobníků se používalo 5 ks pásových dopravníků Škoda Rotava o šířce 1 000 mm a celkové délce 1 570 m. Do plnicí stanice skipu bylo uhlí dopravováno 3 pásovými dopravníky Škoda Rotava o šířce 1 400 mm o celkové délce 70 m.

Provoz skipového těžního zařízení na 5. patře ve vtažné jámě č. 2 byl ukončen v závěru roku 1982. Zbytek zásob uhlí v oblasti 5. patra byl přetěžován těžním vrtem o průměru 800 mm a délce 110 m na centrální odtěžení 6. patra (př. 601).

1982 – dosud

Těžba z 6. patra – centrální odtěžení

Provoz na centrálním odtěžení na 6. patře byl zahájen v polovině roku 1982 současně se zahájením provozu nového těžního skipového zařízení ve výdušné jámě č. 3, vybavené skipovými nádobami, každá o obsahu 25 t, což při rychlosti skipu 16 m/sec představovalo kapacitu 750 t/hod.

Přehled zásobníků, jejich umístění a kapacita

Centrální zásobníky:	č. 7	1 000 t
	č. 8	1 000 t
Zásobníky v důlním poli:	č. 9 - sever – př. 601	1 300 t
	č. 10 - jih – př. 622	600 t
	č. 11 - př. – 623	350 t
	č. 12 - př. – 610	250 t
	č. 13 - př. – 630	350 t

Celkem tedy kapacita zásobníků činila 4 850 t.

Centrální pásová doprava na 6. patře se od zahájení provozu v roce 1982 postupně rozvíjela a sledovala rozfarávku. Pro přesun těžby od polových zásobníků bylo použito 5 ks pásových dopravníků TP1201, šíře 1 200 mm o celkové délce 870 m, 4 ks pásových dopravníků Škoda Rotava, šíře 1 000 mm a celkové délce 1 245 m a 4 ks pásových dopravníků ČKD, šíře 1 400 mm o celkové délce 149 m.

S postupným dokopáváním zásob v oblasti 6. patra byly postupně uzavírány zásobníky č. 9, 10 a 13. V současné době jsou v provozu polové zásobníky č. 11 a 12. Centrální zásobníky č. 7 a 8 jsou nadále v provozu a slouží pro odtěžení zbývajících zásob v oblasti 6. patra, rovněž budou sloužit pro odtěžení zbývajících zásob na závodě Dukla z oblasti 8. patra do konce jeho životnosti.

Těžba z 8. patra – centrální odtěžení

V roce 2000, při ekonomické rozvaze dalšího prodloužení životnosti závodu Dukla, bylo rozhodnuto nevykládat skipové těžní zařízení na úroveň 8. patra a dopravu těživa řešit pásovou dopravou do centrálních zásobníků na 6. patře a dále stávajícím skipovým zařízením na povrch.

V roce 2003 byl vybudován na 8. patře zásobník o kapacitě 800 tun .

V průběhu 1. poloviny roku 2004 bylo zprovozněno pásové odtěžení na překopech 806, 806-1, 806-2 a 603. Na tomto odtěžení byly nasazeny 4 ks pásových dopravníků BELT šíře 1 200 mm a celkové délce 1 145 m.

BEZPEČNOST PRÁCE, BÁŇSKÉ ZÁCHRANÁŘSTVÍ A ZDRAVOTNICTVÍ

Ochrana bezpečnosti lidí a provozu byla vždy na prvním místě!

V oblasti preventivní byly vytvářeny předpoklady k tomu, aby se nehodám především předcházelo, případně, aby jejich rozsah byl co nejmenší. Sloužilo k tomu pravidelné školení a přezkušování z bezpečnostních předpisů a seznamování pracovníků s technologickými postupy a jejich změnami, včetně možných důsledků jejich porušování.

V oblasti represivní byla zaměřena na likvidaci nehod s minimalizací vzniklých škod na zdraví lidí i na majetku, především však velmi přísnými opatřeními v oblasti dodržování bezpečnostních předpisů a technologických postupů.

A - Preventivní individuální ochrana:

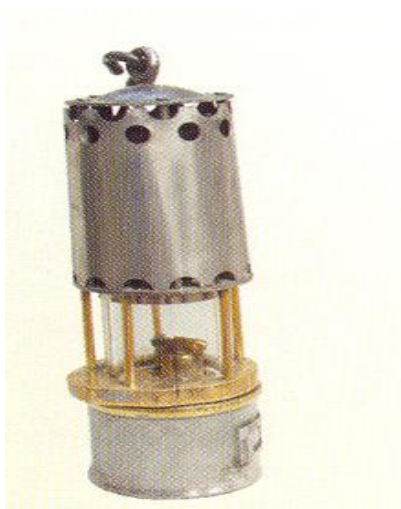
Ochranná výstroj včetně ochranných pomůcek, osvětlení a sebezáchranné přístroje

B - Preventivní kolektivní ochrana:

Bezpečné a nezávadné ovzduší

Benzinové indikační lampy používané do 60. let 20. století:

Samostatná benzínka



Sdružená benzínka



Měření plynů interferometrem



Automatický signalizační metanoměr „SIGNÁL“



Již v roce 1902 bylo vydáno zvláštní nařízení pro případ požáru a výbuchu třaskavých plynů v dole, obsahující ustanovení o organizaci a účelu povrchových záchranných stanic a sborů na jednotlivých závodech. V roce 1908 byly tyto předpisy rozšířeny nařízením o podzemních záchranných stanicích a o telefonním spojení závodů s veřejnými centrály a ústředními stanicemi.

Tak vznikla na našem podniku ZBZS–Závodní báňská záchranná stanice. Naše ZBZS spadala pod Ústřední záchrannou stanici v Lazích, která byla určena pro východní část OKR.

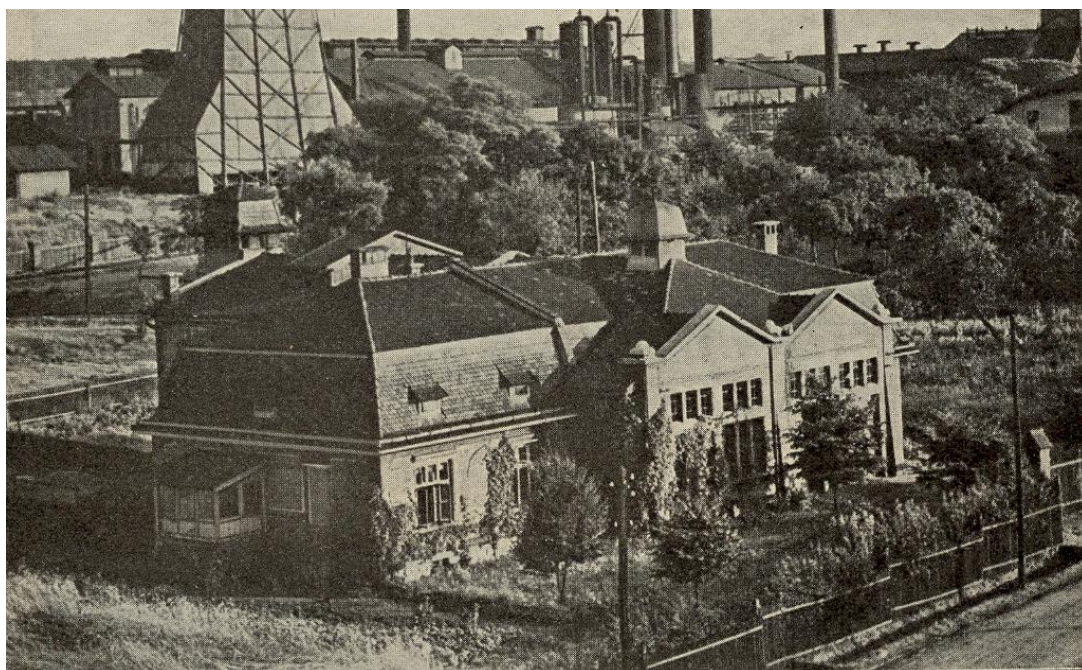
Péče o zdraví pracovníků

V období před druhou světovou válkou byla k dispozici pouze závodní ošetrovna, která řešila pouze méně závažná poranění. Pracovníci, kteří utrpěli úraz v dole, byli naloženi na nosítka a dopraveni na povrch. Při tomto transportu pomáhali i pracovníci záchranných stanic. Pacienti byli převáženi domů a těžší případy byly dopraveny do nemocnice. Ostatní lékařská péče byla poskytována dle rajonizace v místě bydliště pracovníků.

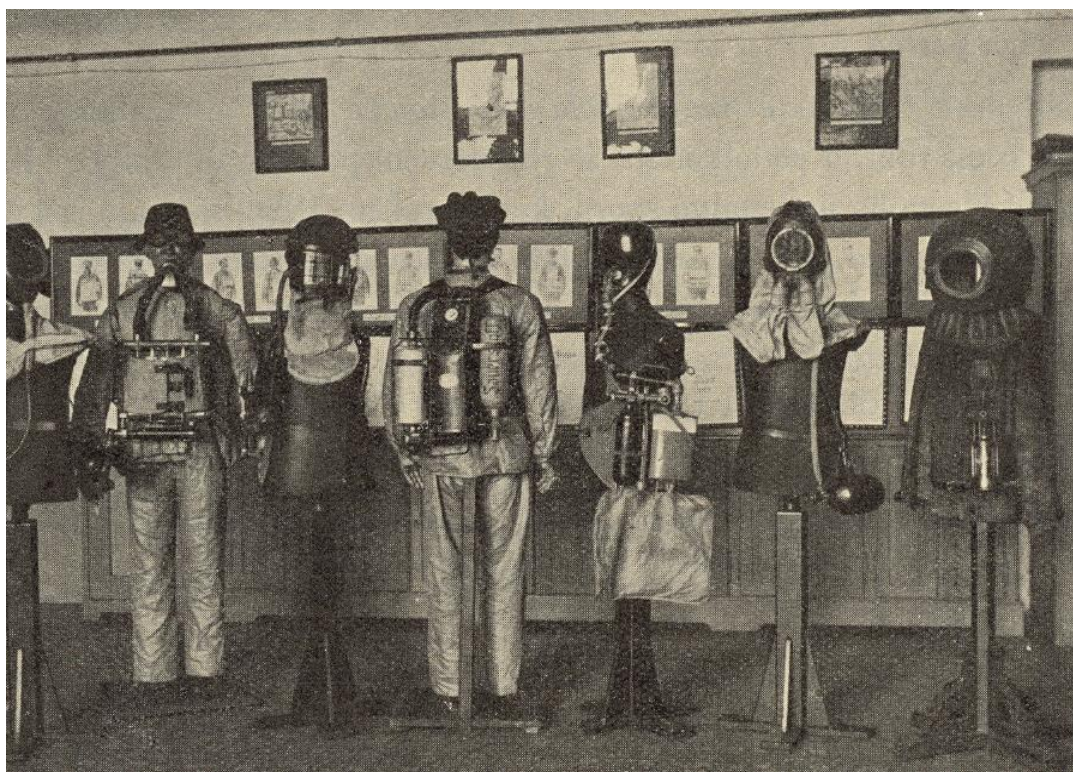
Po druhé světové válce se situace značně změnila, a to k lepšímu. Péče o zdraví pracovníků byla kromě ZBZS, HBZS a ošetrovny zajišťována ZÚNZ-závodní ústav národního zdraví, kde pracovali 3 praktičtí lékaři a dva zubní lékaři. V budově se nacházela i specializovaná místnost na vyšetření sluchu a místnost pro elektroléčbu. Vodoléčbu zajišťovaly pracovnice ošetrovny. Vodoléčba se nacházela v rehabilitačním komplexu, kde se nacházela rovněž sauna s příslušenstvím a menší plavecký bazén.

Ke každému těžkému úrazu vyjížděla hotovost z Hlavní báňské záchranné stanice v Ostravě-Radvanicích. Členem výjezdu byl i lékař, který poskytl první odbornou pomoc již v dole. Tato činnost trvá dodnes.

*Ústřední záchranná stanice v Lazích 1912
(viz ročenka z roku 1930-druhá část)*



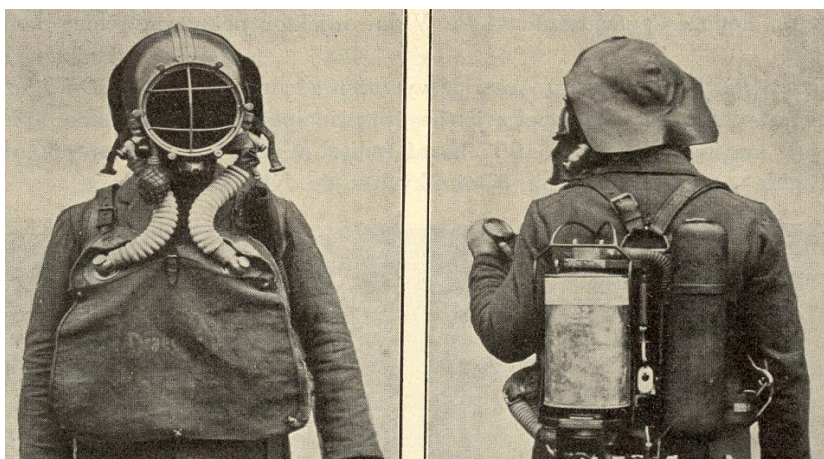
*Přehled různých záchranných přístrojů Ústřední záchranné stanice v Lazích
roku 1924*



Úschovna přístrojů a obvazovna 1916



Záchranný přístroj DRÄGER – model 1910



Isolační dýchací přístroje 20. století

Eckhardt Chotěboř – 30. léta

Chirana Chotěboř – 60. léta

Dräger , SRN – 70. léta



Filtrový sebezáchranný přístroj ZP-1



Moderní ochrana záchrannářů – přístroj BG174 včetně protišlehového obleku



Obr. 487. Záchranář
současnosti s přístrojem
BG 174 v ochranné
protišlehové výstroji.
Foto OKD, HBZS, a. s.

POVRCHOVÁ PRACOVIŠTĚ

Kulturní památka – Zámečnická dílna z roku 1909



Zpočátku se na povrchu kromě zámečnické dílny nacházelo postupně dřevíště, rozvodna, těžní stroje, těžní věž, koupelny dozorců a koupelny mužstva, lampovna, kompresory, váha pro prodej uhlí maloodběratelům a malá elektrodílna. Vedle těžní věže byla postavena třídírna uhlí a zároveň na tu dobu moderní prádlo značky BAUM. Pod třídírnou byla kolejová vlečka pro plnění vagonů uhlím a jeho odvoz na nádraží v Prostřední Suché. Dále se odtud posílalo uhlí do vedlejší velké kotelny na výrobu páry pro parní stroje kompresorů a generátorů na výrobu elektrické energie. Elektrická energie byla odtud dodávána jak provozům šachty, tak i pro obce Dolní Suchá, Prostřední Suchá, Šumbark, Lazy, ale také pro další doly patřící ke společnosti. Kotelna měla 10 kotlů a v třicátých letech se vedle nich postavil moderní jedenáctý kotel o kapacitě, nahrazující půl staré kotelny. Veškeré podřadné uhlí se spalovalo v kotelně. Kaly se vypouštěly do odkalovacích rybníků. Kaly se po vysušení těžily a prodávaly jako méněcenné palivo.

Zámečnická dílna

Zámečnická dílna na povrchu byla v té době vybavena jedním primitivním soustruhem, stojanovou vrtačkou, hoblovkou a dvěma kovářskými výhněmi. Zámečníků bylo 12, kovářů 6, klempíři 2 a 1 sedlář na řemeny a koňské postroje.

Na žádost zámečníků byla dílna postupně doplněna autogenním svařovacím přístrojem a bucharem, a tak se mohly v dílně provádět úpravy a opravy různých zařízení. Až po druhé světové válce byla dílna doplněna několika soustruhy a frézku i několika výhněmi a moderním ručním nářadím. Stav opravářů se zvýšil na 86.

S rostoucí mechanizací stoupaly i nároky na vybavení a kapacitu zámečnické dílny. Pro zabezpečení zvyšujících se požadavků byla postavena další budova zámečnické dílny. Dílny byly vybaveny soustruhy, frézami, sloupovými vrtačkami, buchary, lisy, ohýbačkami materiálu, svařovacími pracovišti a dalším nutným vybavením.

Součástí zámečnické dílny byla i stolárna, která vyráběla různé potřebné věci pro povrch i důl, dále klempírna, instalatérská dílna a stavební údržba.

Pracovníci zámečnické dílny v roce 1964



Jeden z kolektivů zámečnické dílny při oslavách

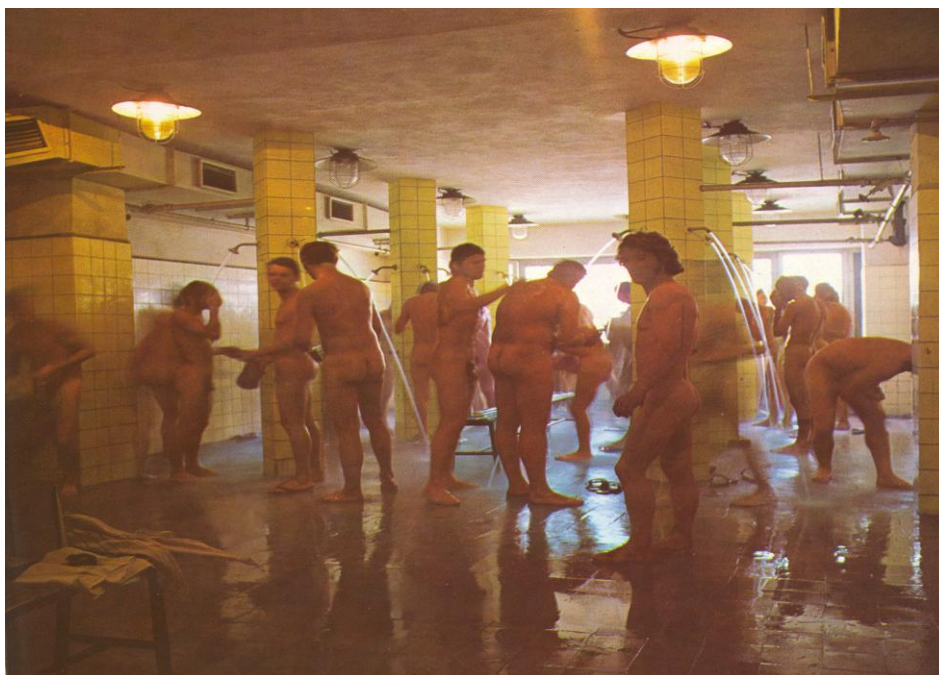


Rozvoji těžby bylo nutno přizpůsobit i další povrchová pracoviště.

Pracoviště nádvoří

Pod pracoviště nádvoří spadaly veškeré koupelny, prádelna s výdejnou, sauna s bazénem, ošetrovna s vodoléčbou, uklízečky a pracovnice zahradnictví, které se staraly o zkrášlení vzhledu podniku. Později byly některé pracovní úseky privatizovány, či zcela zanikly.

Hornické koupelny



Pracovnice z nádvoří – oslava MDŽ



Úroda v zahradnictví



Něco vyrostlo i za plotem



Výstavbou nových hornických koupelen se jejich kapacita zdvojnásobila. Teplá voda byla pasterizována a následně zchlazena na potřebnou teplotu, což podstatně zvýšilo nezávadnost vody pro koupání. V koupelnách byly namontovány nášlapné sprchy pro šetření teplou vodou a zlepšily se i podmínky pro sušení oděvů a prádla. Zavedením praní oděvů a prádla byla značně zvýšena osobní hygiena všech důlních i povrchových pracovníků.

Závěsné háky pro fáračky či civilní oděv



V technických, učňovských a nových hornických koupelnách byly závěsné háky nahrazeny plechovými skříňkami, zvláště pro čisté oděvy a zvláště pro pracovní oděvy. Koupelny pro povrchové pracovníky byly vybaveny rovněž plechovými skříňkami. Koupelna pro ženy měla navíc kromě hygienických zařízení pro ženy i elektrické sušáky na vlasy.

Lampovna, maskovna, interferometrovna

Modernizována byla i lampovna, ve které byly nainstalovány moderní samoobslužné stojany s automatickým nabíjením osobních svítidel důlních pracovníků (tak zvané hlavové lampy, používané dodnes). Tato osobní svítidla měla dvouvláknovou žárovku s přepínáním a zvyšovala bezpečnost pohybu v dole.

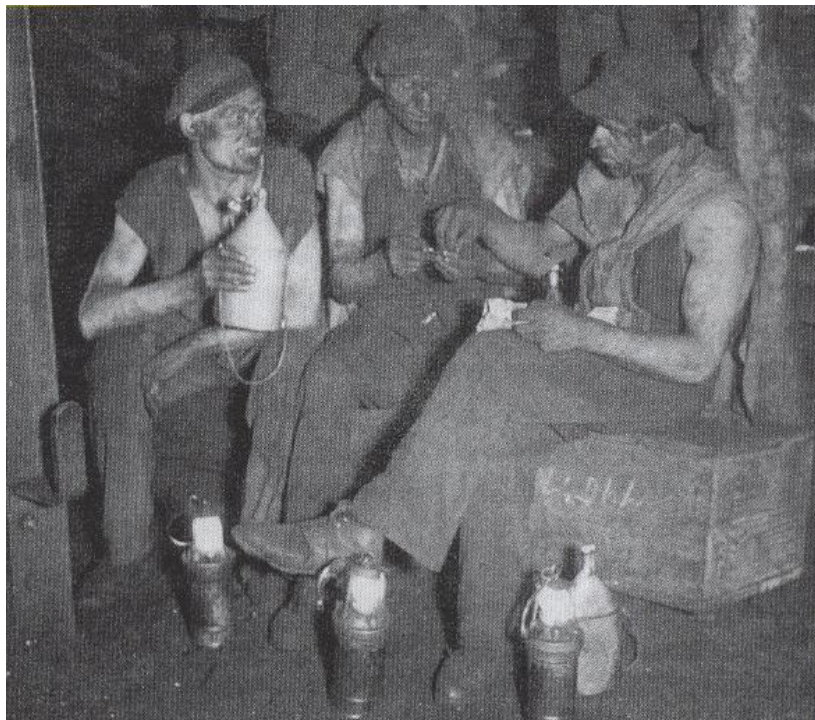
Součástí lampovny se stala i maskovna, která zabezpečovala výdej a údržbu osobních sebezáchranných přístrojů pro všechny důlní pracovníky. V prostorách lampovny byla zřízena interferometrovna, která zabezpečovala výdej přístrojů a pomůcek pro kontrolu ovzduší v dole.

Moderní lampovna



Závodní stravování

V pracovní přestávce nesměla chybět černá káva a žvýkací tabák



V prvopočátku si každý nosil svačinu včetně nápojů z domu. Po druhé světové válce byl umožněn prodej stravy v kantýně na tzv. brigádnickém domově u šachty a také v samoobsluze potravin rovněž u šachty. Se zvyšováním počtu pracovníků a náročností na zabezpečování stravování pracovníků bylo zřízeno závodní stravování.

Tuto oblast zajišťovala závodní jídelna, kantýna, svačínárna a polévkárna. Důlní pracovníci obdrželi před sfáráním svačinu a teplou polévku v termosce. Závodní kantýna zabezpečovala stravování povrchových a technicko-hospodářských pracovníků a to od 5.00 do 23.00 hod. V případě čtyřsměnného provozu byla provozní doba prodloužena.

Závodní jídelna zabezpečovala výdej obědů od 11.00 do 15.00 hod. a zabezpečovala rovněž stravování na různých akcích pořádaných v kulturním domě u podniku.

Dřeviště

Na dřevišti byla zpočátku vykládka dřeva z vagonů i jeho nakládka do tretin prováděna ručně. Jako výpomoc se používal autojeřáb, kterého pomoc byla omezena dojezdem. Podnik proto zakoupil dva stojanové kolejové jeřáby značky „VOLF“, které po dožití nahradil moderní stojanový jeřáb vyrobený v Žiaru nad Hronom na Slovensku.

Pracovníci dřevíště -1968



S přibývajícím mechanizací v dole klesala i spotřeba dřeva. Nikdy se však nenaplnily některé předpovědi, že dřevo v dole bude minulostí. Specifičnost hornického povolání si bude vždy v oblasti uhelného hornictví použití dřeva vyžadovat.

Šrotiště

S nárůstem mechanizace stoupalo i množství vyřazených strojů a kovového materiálu. Tento se na šrotišti skladoval a následně třídil a upravoval pro zabezpečení co nejvyšší ceny při jeho prodeji do Kovošrotu. Zvláštní pozornost byla věnována barevným kovům a zvláště úpravě důlních kabelů, které obsahují drahocennou měď. Šrotiště i dřevíště bylo obsluhováno kolejovými jeřáby a v případě nutnosti i autojeřáby.

Pomocné dílny

Jedná se převážně o dílny hydrauliky, které zabezpečovaly práce v souvislosti s opravami individuálních a posuvných hydraulických výztuží, zvláště však hydraulických ovladačů a spojovacích hadic. Na těchto pracovištích byli převážně zaměstnáváni pracovníci vyřazení z dolu ze zdravotních důvodů.

Autoprovoz a požární bezpečnost

Byly postaveny garáže pro zabezpečení autoprovozu. Autoprovozem byly kromě osobní a nákladní dopravy zajišťovány i přesuny hmot na haldách a kalištích, výkopové práce, úklid sněhu apod. Potřebám podniku sloužil i vlastní autobus, který byl využíván pro svoz horníků na mimořádné směny, ale rovněž i pro kulturní, sportovní a rekreační vyžití pracovníků Dolu Dukla.

Pracovníci autodopravy a šrotiště u příležitosti 50. výročí založení Dolu Dukla



O požární bezpečnost se staralo požární družstvo složené ze zaměstnanců povrchových pracovišť, a to hlavně ze zámečnické dílny. V každé směně byl určitý počet požárníků, kteří dohlíželi při své práci na požární bezpečnost. Preventivní prohlídky se na podniku konaly každý měsíc a také dle potřeby. Díky jejich zodpovědnému přístupu nebyl na podniku žádný požár. Všem, kteří se na tomto podíleli, patří naše poděkování.

Požárníci – 1968 – návštěva okresní požární inspekce



Dukelští „hasiči“ po vítězné soutěži požárních družstev



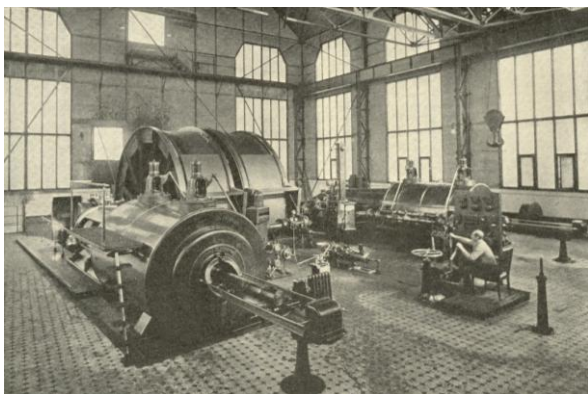
Kompresory

S přibývajícím elektrifikací a nahrazením vzduchových lokomotiv dieselovými skončila potřeba vysokotlakého kompresoru, který byl zlikvidován. V činnosti zůstaly středotlaké turbokompresory pro pohon ventilátorů, větracích dufek, vzduchových vrátků, sbíječek, vrtaček, utahovaček a jiných vzduchových zařízení v dole. Současně s vysokotlakým kompresorem byly zrušeny i generátory na výrobu elektrického proudu, které byly převedeny na elektrárnu „Suchá“.

Těžní stroje

Původní parní těžní stroje byly postupně nahrazeny moderními elektrickými těžními stroji a to jak bubnovými, tak se systémem KOEPPE pro automatizovanou těžbu uhlí z dolu na povrch. Namáhavá práce strojníka byla nahrazena automatikou. I přes tyto úlevy je profese strojníka těžních strojů stále velmi náročná a zodpovědná. Jeden těžní stroj obsluhují 2 strojníci a pravidelně se musí střídát.

Parní těžní stroj



Elektrický těžní stroj



Materiálně-technické zásobování

I MTZ se muselo přizpůsobit zvýšeným nárokům na spotřebu materiálu. Původní budova byla doplněna stavbou tzv. investičního skladu a zvýšením kapacity tzv. ohrady, která sloužila pro uskladnění těžkého materiálu. Sklad důlní obloukové výztuže byl umístěn v blízkosti dřevíště. Kryté prostory byly vybaveny pojízdnými jeřáby, venkovní skládky byly obsluhovány kolejovým jeřábem, autojeřáby a několika typy naftových i elektrických vysokozdvížných vozíků o nosnosti 1–5 tun. Pro manipulaci uvnitř hlavního skladu sloužil elektrický paletový vozík a v suterénu mostový jeřáb. Součástí MTZ byl i sklad technických plynů, Bencalor na naftu a nádrž na použité oleje. V budově vtažné jámy, kde byla prováděna těžba mužstva, byl umístěn příruční sklad MTZ (důlní sklad). Jeho sortiment tvořilo převážně nářadí, vzduchotechnika, ochranné pomůcky a další potřebný drobný materiál. V tomto skladu se také prováděla oprava nářadí a broušení pil. Dále sklad zabezpečoval i renovaci seker, sekáčů a dalšího materiálu, kterou prováděla zámečnická dílna.

Výpočetní středisko

Rozvoj výpočetní techniky si vyžádal stavbu samostatné budovy výpočetního střediska. Toto středisko mělo centrální počítač o velké kapacitě a zabezpečovalo zpracovávání výsledovek dle požadavků provozů, ekonomie, MTZ a hospodaření s materiálem. Po zavedení nového informačního systému SAP v OKD bylo zrušeno a celý komplex péče o výpočetní techniku převzal závod Automatizace řízení pro celé OKD.

AUTOMATIZACE ŘÍZENÍ

Proces automatizace řízení směřuje především do oblasti řízení výroby. Uplatněním nejmodernějších prostředků (průmyslová televize, číslicové interakční váhy, radioizotopová čidla, dálkové ovládání, počítačem řízený proces dobývání uhlí, počítačem zpracovávané ekonomické a obchodní údaje apod.) se Důl Dukla stal vzorem pro ostatní doly.

Automatizace řízení je složitý proces, který je neustále rozvíjen a zasahuje do všech oblastí života podniku. Nedílnou součástí je využívání výpočetní techniky, která je v řetězu automatizace velmi důležitým článkem. Proces automatizace je zabezpečen vícenásobným přenosem informací z dolu i povrchu na centrální dispečerské pracoviště, kde je stav zobrazován na technologickém tablu, a slouží dispečerům k přímému řízení výroby.

ÚPRAVNA UHLÍ

V roce 1961 byla uvedena do provozu nová moderní úpravná uhlí. V roce 1967 byla zahájena těžba a úprava uhlí ze sedlových slojí a v roce 1977 představuje těžba ze sedlových slojí 60 % celkové těžby.

Uhelné úpravnictví bylo v 60. letech na dobré technické úrovni, praní surového uhlí v prací kapalině, rozduřování na sazečce, odvodňování praných druhů, třídění energetického uhlí, flotační úprava a příprava koksových směsí. Tyto činnosti byly v OKD používány a i úpravná Dukla prala těžené uhlí dobré jakosti s potřebnou účinností pracích zařízení a požadovaných výnosů praní o potřebné jakosti. Zájem odběratelů o energetické prané druhy paliv i uhlí vhodné pro výrobu koksu z Dolu Dukla je veliký.

Celkový pohled na úpravnu včetně zásobníků a mostu na haldu



S rostoucí mechanizací dobývání uhlí docházelo k zvyšování těžby z dolu, ale za cenu zvýšených jemných podílů v surové těžbě. Vznikaly kalové podíly ve vsázce do úpravny. Úpravnické stroje nestačí upravovat jemné podíly ve vsázce a dochází k únikům uhelné hmoty do kalových nádrží. Kaly po vytěžení z kalových nádrží jsou dobrým prodejním palivem nízké výhřevnosti. Jsou však také ztrátou úpravny, ztrátou uhelné hmoty, která by měla být součástí energetických paliv i koksových směsí. Je nutné provést rekonstrukci úpravny. Připravit úpravnu na moderní výrobu, s moderní technologií a požadovanou ostroť rozdrůžování. Připravit úpravnu na automatizaci systémů řízení jakosti.

V letech 1986–1989 byl realizován projekt modernizace úpravny uhlí Dukla. Cílem modernizace byla rekonstrukce **jemné části úpravny**. Byly instalovány nové sazečky typu OM 18 ruské výroby. Odvodnění uhlí ze sazečky zajišťovala stacionární OSO síta polské výroby a šterbinové odstředivky HVO 1400. Sazečky jsou vybaveny automatizací řízení procesu praní.

Byla provedena rekonstrukce úpravny jemných podílů pod 0,5 mm. Automatické dávkování flotačního činidla, odvodnění na filtrech FTC 150, tři flotátory 8,5 a další technologické úpravy kalového okruhu připravily úpravnu na praní kalových podílů a jejich dávkování do koksových směsí.

Součástí projektu během rekonstrukce mělo být i odkamenění vsázky do prádla. Vzhledem k nárůstu nákladů a prodloužení termínu ukončení k uvedené realizaci nedošlo. Odkamenění vsázky v naší úpravně v dalších letech výrazně chybělo.

Celá rekonstrukce úpravny probíhala za současného provozu **hrubé úpravny** a sypání hrubého prachu pro energetické odběratele. Rekonstrukce zajistila výkon úpravny na 650 tun vsázky za hodinu.

Jakost výroby a systém řízení jakosti

Výroba po rekonstrukci úpravny potřebovala dobrou kontrolu jakosti. Systém úpravy byl monitorován, bylo realizováno automatické zavážení zásobníků, hlídání plnění zásobníků, hlídání zahuštění a jakost odpadních vod a další prvky automatizace řízení. Jakost mezioperačních výsledků, kontrola jakosti ve výrobě a regulace úpravnických procesů, sledování dodržování technologie praní vzorkováním na všech stupních výroby zajišťuje OTK (oddělení technické kontroly) jakosti.

V období zavádění do systémů výroby ISO norem platných v evropských zemích a s cílem dostat se na trhy těchto zemí došlo v OKD k realizaci „Plánu jakosti“ podle normy ČSN ISO10005.

V současné době recese průmyslu prochází ekonomika zásadní systémovou změnou. Výroba vychází z odbytu a pružné sledování požadavků odběratele a přizpůsobování technologií a výrobních programů je cestou, jak přežít. Uhlíkový průmysl není výjimkou a je nutno reagovat na změnu pohledu zákazníka na výrobce vstupní suroviny do energetických provozů i výroby koksu.

Odběratel šetří na nákupu vstupů do výroby, odebírá jen nutný objem v nutné době a v požadované jakosti. Jakost je pro zákazníka samozřejmostí, ale i oblastí možných zdrojů úspor ve smyslu cenových ústupků ze strany výrobce.

Recese uhlíkového průmyslu vedla OKD, a. s., k zastavení dobývání na dolech, které těžily se ztrátou a byly pro hospodaření OKD přítěží. Tak došlo k zastavení činnosti úpravny uhlí závodu František Dolu Lazy, o. z., k 31. 12. 1998 a ukončení těžby do 30. 6. 1999. Situace se zastavením těžby na závodě František postavila odběratele uhlí vhodného pro koksování z uvedené lokality do situace nezajištění objemu vsázky do koksárenských baterií.

Byl vypracován důlně-technický plán, který řešil koncepci výroby uhlí vhodného pro koksování náhradou za závod František. Jako vhodným výrobcem byl určen závod Dukla, který vyhovuje z hlediska logistiky, surové těžby podobných koksochemických a fyzikálních vlastností i perspektivou těžby v ostravských slojích 436. a 432., které zajistí požadavky na jakost pro odběratele Rakousko-Linz, Ostravsko-karvinské koksoveny a koksovenu Nová huť Ostrava.

Úpravna uhlí závodu Dukla měla zajistit a stabilně plnit požadavky na jakost nového výrobku. Výrobek je nový i z hlediska technologie úpravy vsázky. Změna technologie, změna systému řízení jakosti, změna způsobu odtěžení z dolu i nový náhled na motivaci důlních pracovníků i obsluh technologických celků na úpravně, je popsána následně v plánu jakosti zpracování uhlí z 436. a 432. sloje závodu Dukla. Selektivní odtěžení surového uhlí z 436. a 432. sloje a jeho následné zpracování na úpravně uhlí Dukla je prováděno dosud a je podmínkou výroby jakostního uhlí pro vsázku do koksárenských baterií.

Úpravna uhlí závodu Dukla, Dolu Lazy vyrábí i v roce svého 100. výročí založení uhlí vhodné pro koksování a plní jakostní požadavky koksoven. Požadavky na jakost, plnění požadovaných objemů a spokojenost odběratelů je motivací pro všechny pracovníky, nejen Dukeláky.

SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ A KULTURNÍ VYŽITÍ

Na Dole Dukla vyrostla řada vynikajících pracovníků a kolektivů, kteří novou techniku dokonale ovládli a dosahovali s ní vynikajících výsledků. Velký podíl na tom má i závodní škola práce, kde se provádělo základní i specializované školení dělníků a techniků. Dukla byla vzorem pro ostatní v revíru v plnění plánu těžby a používání progresivní techniky. Výčet vynikajících kolektivů a jejich dosažených výsledků v porubech a přípravách musíme doplnit i o kolektivy ve zmáhání důlních děl, plenění chodeb, pracovníků DTS (důlně-technických služeb) apod. Musíme ovšem vyzvednout i kolektivy úpraven uhlí, zámečnické dílny, kolektiv těžních strojů, střelmistrů, kolektiv pracovníků odborného učiliště a mnoho dalších, bez kterých by se neobešla historie 100. výročí podniku Dolu Dukla, kde si byli všichni vědomi, že za úspěchem stojí celé osazenstvo Dolu Dukla, protože každý pracovník je tím pověstným kolečkem v tomto obrovském stroji a každý je důležitý. V kolektivu vyrostla řada vynikajících pracovníků, kteří byli za svou práci celostátně oceněni.

Prvořadá pozornost byla věnována učňovskému dorostu – budoucí záloze nových pracovníků. V Havířově–Šumbarku měl podnik vlastní odborné učiliště, kde o ně bylo postaráno po všech stránkách včetně stravování, ubytování a sportovního vyžití.

Budova středního odborného učiliště v Havířově-Šumbarku



Není pochybnosti o tom, že všechny hodnoty lidské práce vytváří člověk na svém pracovišti a úspěchy či neúspěchy docilované ve výrobním procesu závisí z valné části na tom, jak je o člověka pečováno po stránce pracovní, kulturní, společenské, zdravotní či sociální.

V oblasti mimopracovní činnosti byly programy kolektivů orientovány na kulturní vyžití pracovníků a jejich rodinných příslušníků, celospolečenskou prospěšnou činnost, dárcovství krve, sportovní činnost a výchovnou činnost mezi členy samostatného kolektivu.

V zájmu stabilizace pracovníků usilovalo vedení podniku o stálé zlepšování bytové situace, svépomocné výstavbě domků formou individuální i družstevní výstavby. Pro vyučené horníky a přechodné pracovníky je zajištěno ubytování přímo u podniku. Později byl postaven v roce 1989 vlastní Hotelový dům IMPULS, který poskytuje ubytování ve dvoulůžkových pokojích.

Hotelový dům IMPULS v Havířově-Prostřední Suché



Pro kulturní vyžití zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků sloužily dva kulturní domy Dolu Dukla, ve kterých se pořádaly hodnotné kulturní a společenské akce. Toto však již bohužel patří do minulosti a zůstaly jen krásné vzpomínky.

„TABLICE“ v KD u podniku připravené pro „Skok přes Kůži“ levolevá, levá, střední, pravá a pravoprává



Při těchto kulturních domech provozovalo svou činnost mnoho zájmových kroužků a skupin. Nelze opomenout 80členný mládežnický dechový orchestr pod vedením kapelníka Miroslava Nogola, který dosáhl velkých úspěchů nejen doma, ale i v zahraničí. Tento orchestr vychoval mnoho mladých hudebníků. Rovněž je nutno uvést taneční soubor FLODUR, či vynikající MAŽORETKY, vedené Editou Chvistkovou.

Mládežnický dechový orchestr pod vedením zakladatele a kapelníka Miroslava Nogola

Při cvičení



Při vystoupení v terénu



Členové taneční skupiny FLODUR



Vynikající MAŽORETKY pod vedením Edity Chvostkové



Ve sportovní oblasti bylo významné postavení areálu pro kopanou, která náš podnik reprezentovala na vysoké úrovni desítky let, ale po privatizaci areálu jejich úroveň značně poklesla. Rovněž naši stolní tenisté, kteří hráli první ligu a následně extraligu, nás vzorně reprezentovali nejen u nás, ale i v zahraničí. V současné době stolní tenisté fungují jako samostatný subjekt.

Fotbalisté Baníku Havířov (Indiáni) pod vedením pana Blahuty



*INDIÁNI v podání členů ZV ROH při tradičním utkání proti vedení podniku
v rámci oslav „Dne horníků“*



Lavička „vedení podniku“ ve stejném utkání



Extraligoví hráči se svým trenérem a předsedou oddílu



Hráči a funkcionáři stolního tenisu se zástupci města



Hráči stolního tenisu „Stará garda“



Nejvýznačnější osobnosti stolního tenisu v Havířově



Pro upevňování zdraví a obnovu pracovních sil byla zabezpečována rekreace ve vlastních rekreačních střediscích. Všechna rekreační střediska jako Zámek Sobotín, stanový tábor v Rajeckých Teplicích, rekreační středisko na Žermanické přehradě s loděnicí a tábor v Komorní Lhotce byla velmi oblíbena a především jednoduše dostupná po všech stránkách.

Loděnice Dolu Dukla na Žermanické přehradě



Rekreační středisko Žermanice v Soběšovicích



Rekreační středisko Dolu Dukla – „Zámek Sobotín“ v Sobotíně



Kulturní dům Dolu Dukla u podniku



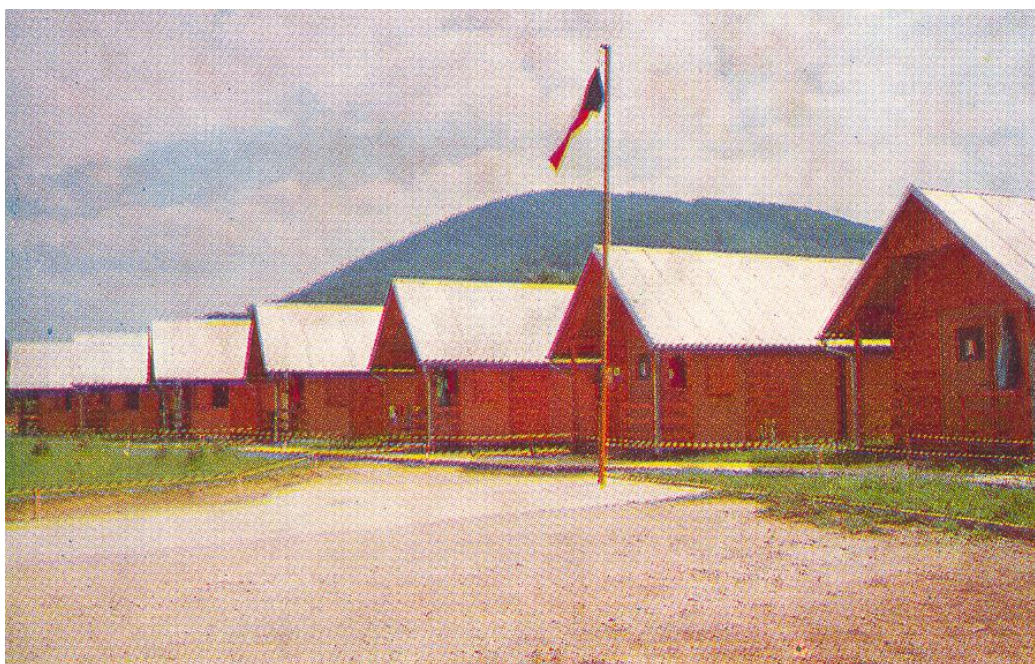
Kulturní dům Dolu Dukla v Havířově–Prostřední Suché



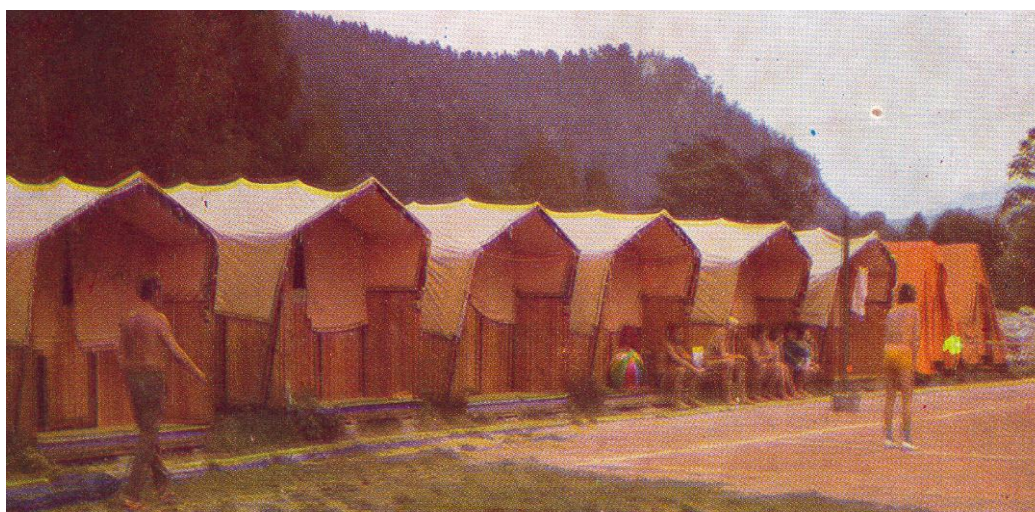
Hornické slavnosti Dolu Dukla



Pionýrský tábor v Komorní Lhotce



Rekreační středisko v Rajeckých Teplicích



Nelze opomenout, že na Dole Dukla od roku 1970 dodnes pracuje „Klub důchodců“, který vznikl při tehdejším ZV-ROH. V jeho náplni jsou mimo jiné i velmi záslužné činnosti pro své členy (kterých je v současnosti 320), jako návštěvy přestárlých a na lůžko upoutaných důchodců, zájezdy i společenské zábavy. Organizuje i různé brigádnické činnosti, na kterých si důchodci nejen zavzpomínají, ale udělají kromě užitečné práce i něco pro své zdraví.

Na práci i zaslouženou rekreaci dodnes vzpomínají mnozí pracovníci Dolu Dukla s láskou a vědomím nádherně prožitých chvil, ve kterých se utužovalo přátelství a vzájemné porozumění, které je tak nutné pro práci v dole, kde vždy platilo a platí mušketýrské heslo:

Jeden za všechny–všichni za jednoho.

SETKÁNÍ PŘÁTEL PODZEMÍ DOLU DUKLA

V pátek 12. 11. 2004 se uskutečnilo setkání „Přátel podzemního hnutí“. Tohoto setkání se zúčastnilo šedesát bývalých i stávajících pracovníků Dolu Dukla. Právě z tohoto setkání vzešla myšlenka, že stoleté výročí založení Dolu Dukla by mělo být připomenuto současným i budoucím pracovníkům Dolu Dukla a současně široké veřejnosti. Tato publikace je výrazem toho, že na Dole Dukla se vždy braly věci vážně a poctivě, a že dukeláci jsou na svoji šachtu hrdí.

Znamé organizátorské a pěvecké trio s autorem textů a oslavencem



Část účastníků setkání přátel podzemí



Krásnější část účastníků setkání přátel



Jeden z nejstarších a nejmladších účastníků



Úsměv na tvářích účastníků

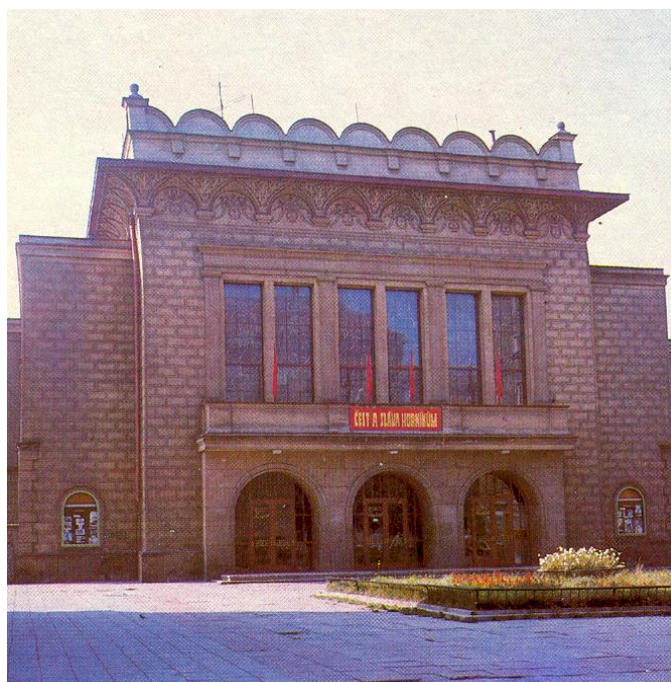


DŮL DUKLA 100 let – HAVÍŘOV 50 let



V roce 2005 současně slaví město Havířov, na jehož území se Důl Dukla nachází, 50 let od svého založení, když 4. 12. 1955 v budově kina Radost byly městu předány zakládací listiny.

Kulturní památka - kino Radost



TĚŽBA, POČET DĚLNÍKŮ

rok	těžba tuny	počet dělníků důl	rok	těžba tuny	počet dělníků důl
1905			1955	1 285 890	2375
1906			1956	1 028 080	2158
1907			1957	1 036 707	2185
1908		168	1958	1 048 214	2250
1909		190	1959	1 133 355	2372
1910		786	1960	1 327 429	2562
1911	20 000	253	1961	1 201 272	2644
1912	79 000	354	1962	1 451 967	3051
1913	146 000	483	1963	1 623 456	3106
1914	176 000	526	1964	1 645 577	3096
1915	185 000	497	1965	1 702 130	3067
1916	244 000	541	1966	1 680 810	2850
1917	267 000	709	1967	1 719 720	2733
1918	275 000	788	1968	1 772 440	2638
1919	229 000	1 024	1969	1 890 100	2589
1920	269 000	1 064	1970	1 942 000	2555
1921	293 000	1 911	1971	2 041 000	2482
1922	255 000	1 224	1972	2 010 000	2423
1923	350 000	1 289	1973	2 020 000	2407
1924	470 000	1 389	1974	1 966 600	2403
1925	410 000	1 260	1975	1 982 988	2388
1926	443 000	1 201	1976	2 034 729	2386
1927	430 300	1 204	1977	2 001 491	2378
1928	426 400	1 095	1978	1 926 000	2411
1929	437 500	1 081	1979	1 881 454	2391
1930	368 900	1 069	1980	1 866 765	2384
1931	342 700	1 072	1981	1 863 027	2414
1932	318 600	1 094	1982	1 863 750	2486
1933	309 700	1 056	1983	1 881 200	2526
1934	288 800	956	1984	1 902 160	2600
1935	302 800	934	1985	2 017 560	2706
1936	332 700	924	1986	2 014 345	2764
1937	533 900	927	1987	1 934 650	2881
1938	399 900	934	1988	1 945 840	2930
1939	380 000	955	1989	1 953 970	2946
1940	420 000	962	1990	1 769 250	2860
1941	670 000	1 040	1991	1 670 000	2584
1942	815 000	1 230	1992	1 567 050	2650
1943	1 016 000	1 484	1993	1 457 780	2458
1944	1 020 000	1 758	1994	1 257 500	2308
1945	850 000	1 969	1995	1 335 750	1716
1946	547 800	2 040	1996	1 211 300	1638
1947	654 500	2 029	1997	1 383 660	1582
1948	691 200	2 076	1998	1 236 000	1563
1949	791 200	2 205	1999	1 280 400	1662
1950	859 700	2 069	2000	1 144 600	1493
1951	827 400	2 066	2001	1 109 300	1566
1952	888 200	2 014	2002	862 200	1507
1953	941 310	2 337	2003	640 979	1380
1954	1 080 918	2 359	2004	758 000	1425

Celkem bylo za 100 let vytěženo 100 336 833 tun uhlí !

PŘEHLED DOBÝVANÝCH SLOJÍ

číslo sloje	název sloje	příslušnost sloje
		sušské sloje
0		sušské sloje
I		sušské sloje
II		sušské sloje
III		sušské sloje
IV		sušské sloje
V		sušské sloje
VIv		sušské sloje
VI _s		sušské sloje
B		sušské sloje
C		sušské sloje
VIIv		sušské sloje
VII _s		sušské sloje
VIII		sušské sloje
IX		sušské sloje
X		sušské sloje
XIv		sušské sloje
XI _s		sušské sloje
XIIv		sušské sloje
XII _s		sušské sloje
XV		sedlové sloje
XVIv		sedlové sloje
XVI _s		sedlové sloje
XVII		sedlové sloje
XVIII	Prokop	sedlové sloje
XVIII _{sp}	Prokop	sedlové sloje
498		porubské sloje
497	Bulfric 1	porubské sloje
495	Bulfric 3	porubské sloje
483	Otakar 3	porubské sloje
481(479)	Neznámá	porubské sloje
463	Natan	porubské sloje
461	Max	porubské sloje
457	Max 2	porubské sloje
436	Justin	porubské sloje
432	Ivan	porubské sloje
424	Heřman	porubské sloje
411	František	porubské sloje

ŘEDITELÉ A ZÁVODNÍ DOLU DUKLA V LETECH 1905 – 2005

1905 - 1917	
1917 - 1918	Ing. Holáň
1918 - 1938	Ing. Kurz Jindřich
1938 - 1938	Ing. Zágora
1938 - 1939	Ing. Kocurkiewicz
1939 - 1945	Ing. Wiebecke Walter
1945 - 1950	Ing. Bednář Vilém
1950 - 1952	pan Kudrna Karel
1952 - 1953	Ing. Pěkelko Jaroslav
1953 - 1968	pan Klimša Ladislav
1968 - 1970	Ing. Petráš Alfons
1970 - 1972	Ing. Šařec Jan
1972 - 1977	Ing. Roček Arnošt
1977 - 1990	Ing. Gongol Jaroslav
1990 - 1995	Ing. Lukeš Karel
1995 - 1995	Ing. Rabín Tadeáš
1996 - 1999	Ing. Mynář Miroslav
1997 - 1999	Ing. Hanus Miloslav
1999 - 2001	Ing. Hadrava Pavel
2001 - 2003	Ing. Grim Miroslav
2003 - 2005	Ing. Slivka Antonín
2005 -	Ing. Mynář Miroslav

HLAVNÍ INŽENÝŘI PODNIKU

1945 - 1960	Ing. Žahour
1961 - 1969	Ing. Pěkelko Jaroslav
1953 - 1954	Ing. Laťok Josef
1955 - 1968	Ing. Petráš Alfons
1969 - 1970	Ing. Lukeš Karel
1970 - 1972	Ing. Dedek Miloslav
1972 - 1977	Ing. Gongol Jaroslav
1977 - 1982	Ing. Raszka Jan
1982 - 1990	Ing. Belka Tomáš
1990 - 1992	Ing. Gongol Jaroslav
1992 – 1993	Ing. Mynář Miroslav
1994 - 1995	Ing. Gajdáček Jaroslav
1995 - 1996	Ing. Hanus Miloslav
1997 - 2001	Ing. Suchánek Mieczyslav
2001 - 2003	Ing. Slivka Antonín
2003 - 2005	Ing. Jůcha Václav
2005 -	Ing. Slivka Antonín

DOVĚTEK AUTORŮ

Tímto končí naše snaha přiblížit všem pracovníkům Dolu Dukla, budoucím generacím i celé veřejnosti stoletou historii Dolu Dukla. Omlouváme se za případné nedostatky, ale jsme jen bývalí důlní provozní pracovníci – nyní důchodci, kterým však za čtyři desetiletí práce na **naší Dukle** tato přirostla k srdci. Vždyť jsme na šachtě strávili více času jak doma – prostě šachta je černá milenka, manželkami tolerovaná, stejně jako nutné zlo, například tření.

Víme, že v této publikaci mnoho schází. Mohli bychom se rozepisovat o dalších útvarech povrchu (investice, ekonomové, mzdové oddělení, důlní škody apod.), i organizaci a řízení dolu (pole rubání, přípravy, DTS apod.). Rovněž bychom se mohli rozepisovat o dalších vynikajících kolektivech i jednotlivcích našeho podniku. Jelikož již není pamětníků, hlavně pro předválečné období a jelikož se v době tvorby této publikace stěhoval archiv Dolu Dukla na Důl Lazy, nebylo možno čerpat více z jeho údajů. Snad se to podaří našim následovníkům. Nebylo by fěr, kdybychom vyzdvihovali pracovníky a kolektivy jen z určitého období stoleté historie Dolu Dukla.

Nezmiňujeme se ani o smutných stránkách, kdy na našem podniku pracovali lidé z donucení, jako byli váleční zajatci ve druhé světové válce a vojáci-pracovníci pomocných technických praporů – známější pod zkratkou PTP.

Rovněž se nezmiňujeme o tom, že chod dolu za dobu své existence poznamenaly také politické události, jako byly první světová válka, rozpad Rakousko-Uherska a vznik samostatného Československého státu. Tři vojenské okupace, a to v roce 1938 – Poláky, 1939 – Němci včetně druhé světové války, 1968 – spojenecká vojska sovětského bloku. Politický převrat v roce 1948 a rovněž „sametová revoluce“ v roce 1989 poznamenaly dění na Dukle.

Věříme, že i tak publikace poskytne čtenářům základní přehled o tom, jak se vyvíjela technika za stoleté období šachty včetně dobových fotografií, které jsou dostupné jen úzkému okruhu specialistů a historiků. Určité zpestření přinesly i dostupné dobové fotografie některých kolektivů.

Když jsme začali tuto publikaci psát a měli jsme napsáno 16 stránek, mysleli jsme si, že je to vše. Dnes má tato publikace přes 70 stránek + přílohy a pořád se vyskytuje něco nového.

Napsat tuto publikaci a technicky ji zpracovat byl problém, který jsme jako dukeláci řešili stejně jako na šachtě – prostě vše jde nějak vyřešit. Větším problémem bylo zabezpečení financí pro její vydání v dostatečném počtu. Našli jsme pochopení v Klubu přátel Hornického muzea OKD, Nadaci Landek v Ostravě, vedení Dolu Lazy a díky jim a dalším sponzorům spatřila tato publikace světlo světa a dostala se k Vám.

Jaroslav Čihař, Dominik Káňa

PODĚKOVÁNÍ

patří především nestorům Dolu Dukla a to jmenovitě

panu **Emanu Svrčinovi**, narozenému 7. 9. 1910, důlnímu technikovi

a

panu **Karlu Pryczkovi** senioru, narozenému 25. 1. 1915, povrchovému technikovi

za zapůjčení fotodokumentace a odbornou pomoc při přípravě této publikace, hlavně za období před druhou světovou válkou,

kolegům, kteří autorsky spolupracovali na zpracování této monografie, jmenovitě

Ing. Jaroslavu Gongolovi, Ing. Františku Krejskovi, Ing. Jiřímu Sumarovi,

Ing. Jiřímu Šebestíkovi, Ing. Janu Kroulovi a panu Karlu Pryczkovi junioru

a dále těm, bez jejichž pomoci bychom nemohli tuto publikaci vydat a to

Klubu přátel Hornického muzea,
Nadaci LANDEK,
Hornickému muzeu OKD v Ostravě,
Vedení Dolu Lazy

a všem dalším sponzorům

Autoři: Jaroslav Čihař a Ing. Dominik Káňa

DOSLOV

Vážený čtenáři,
touto publikací jsme založili novou publikační řadu „Hornictví včera, dnes a zítra“. Volně ji navazujeme na publikační řadu „Od nálezů uhlí po útlum těžby na Ostravsku“. Věříme, že stejně jako předchozí publikace Vás, členy Klubu přátel Hornického muzea, bývalé i současné pracovníky Dolu Dukla i širší hornickou veřejnost, osloví, poskytne Vám nové informace a u mnohých vyvolá vzpomínky na to, co jsme sami prožili.

Využívám této příležitosti k poděkování autorům, jejich spolupracovníkům, Nadaci LANDEK, vedení Dolu Lazy, Hornickému muzeu OKD a dalším sponzorům, bez nichž by tato publikace nemohla být vydána.

Zdař Bůh

Zdeněk Dombrovský

Použitá literatura, prameny, foto, kresby

1. Archiv OKD
2. Archiv Dolu Dukla
3. Kronika havířských bojů (A. Gajdáček, Profil, 1973)
4. Uhlí a lidé OKR (OKR, 1977)
5. Uhelné hornictví Dolu Lazy, o. z. (Důl Lazy, 2001)
6. Havířov (MěNV Havířov, 1985)
7. Karvinsko a jeho šachty (Kolektiv autorů, KPHM, 2004)
8. Uhelné hornictví v Ostravsko-Karvinském revíru (kolektiv autorů, Anagram, 2003)

Foto a kresby

Fotografie byly čerpány z archivu OKD, a.s., publikací vydaných Dolem Dukla a Dolem Lazy. Další fotografie a kresby byly poskytnuty panem Pryczkem seniorem, panem Křístkem, panem Daňkem, panem Želinským, panem Svrčinou, panem Witáskem a Ing. Vopaskem. Jejich uvedení je s jejich souhlasem.

Vydáno ke 100. výročí založení Dolu Dukla