

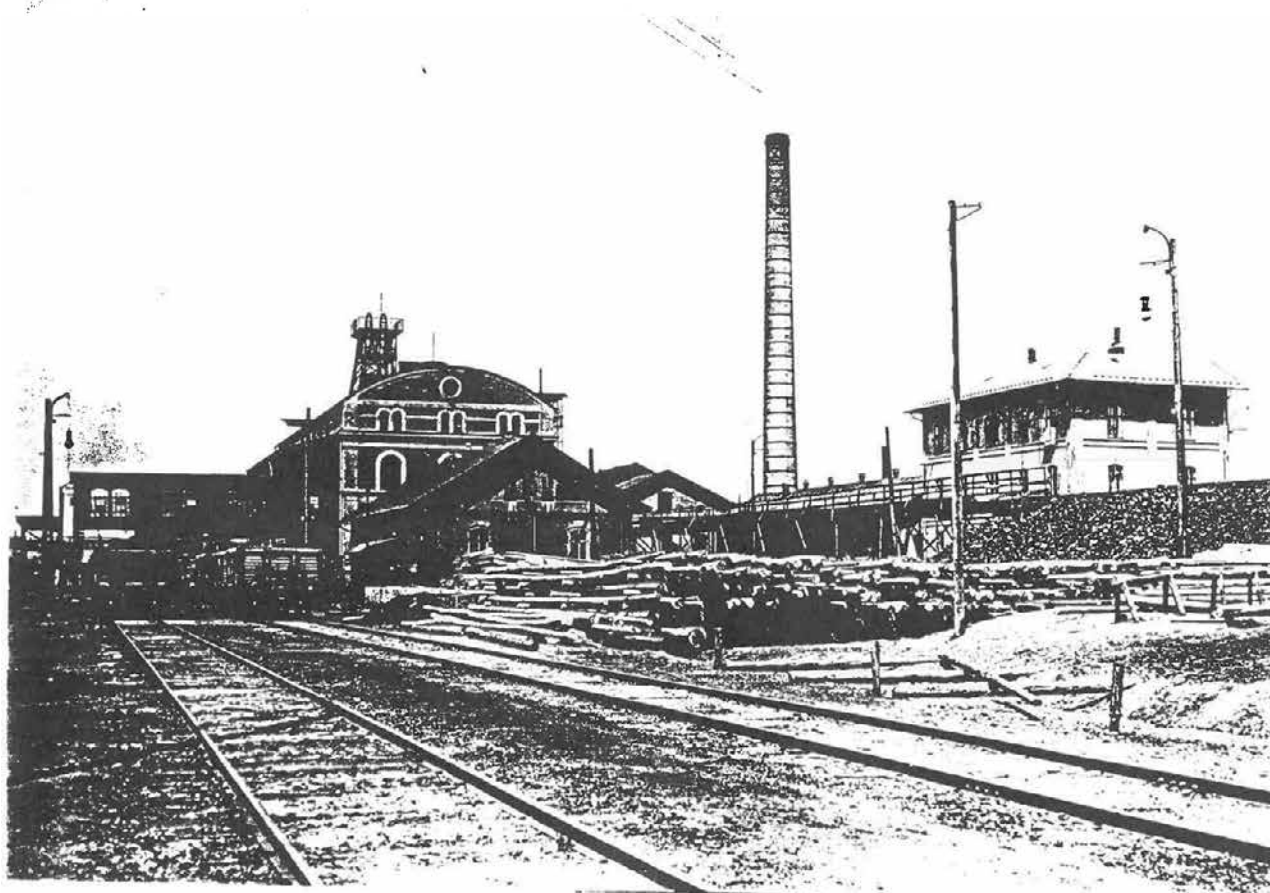
Problémová těžba uhlí v lomu Medard z ochranného pilíře bývalého dolu Dukla v sokolovském revíru

Když těžební společnost „Duchcovsko-Podmokelská dráha“ zakládala tři největší hlubinné doly v revíru, nikdo nemohl tušit jaké problémy přinese lomová těžba v těchto místech, realizovaná téměř o 100 let později. První důl, v jehož názvu se odrazila celá historie našeho státu a který postupně nesl názvy Kaiser 1907-1921, po vzniku republiky přejmenován na Konkordii 1921-1946, po osvobození po americkém prezidentu na Truman 1946-1949, po převzetí moci komunistickou stranou na Svornost 1949-1951 a nakonec na Družbu 1951-1955, byl odtěžen s problémy lomem Družba. Druhý velký důl se jmenoval nejprve Union II 1897-1946, potom maršál Tito 1946-1949, naposledy Jednota 1949-1953 a nakonec jej odtěžil velkolom Jiří, také s velkými problémy. Třetím dolem, který nesl nejprve jméno Adolf-Žofie (jižní a severní jáma) 1898-1949, byl přejmenován na Duklu 1949-1954, se budu zabývat podrobněji.

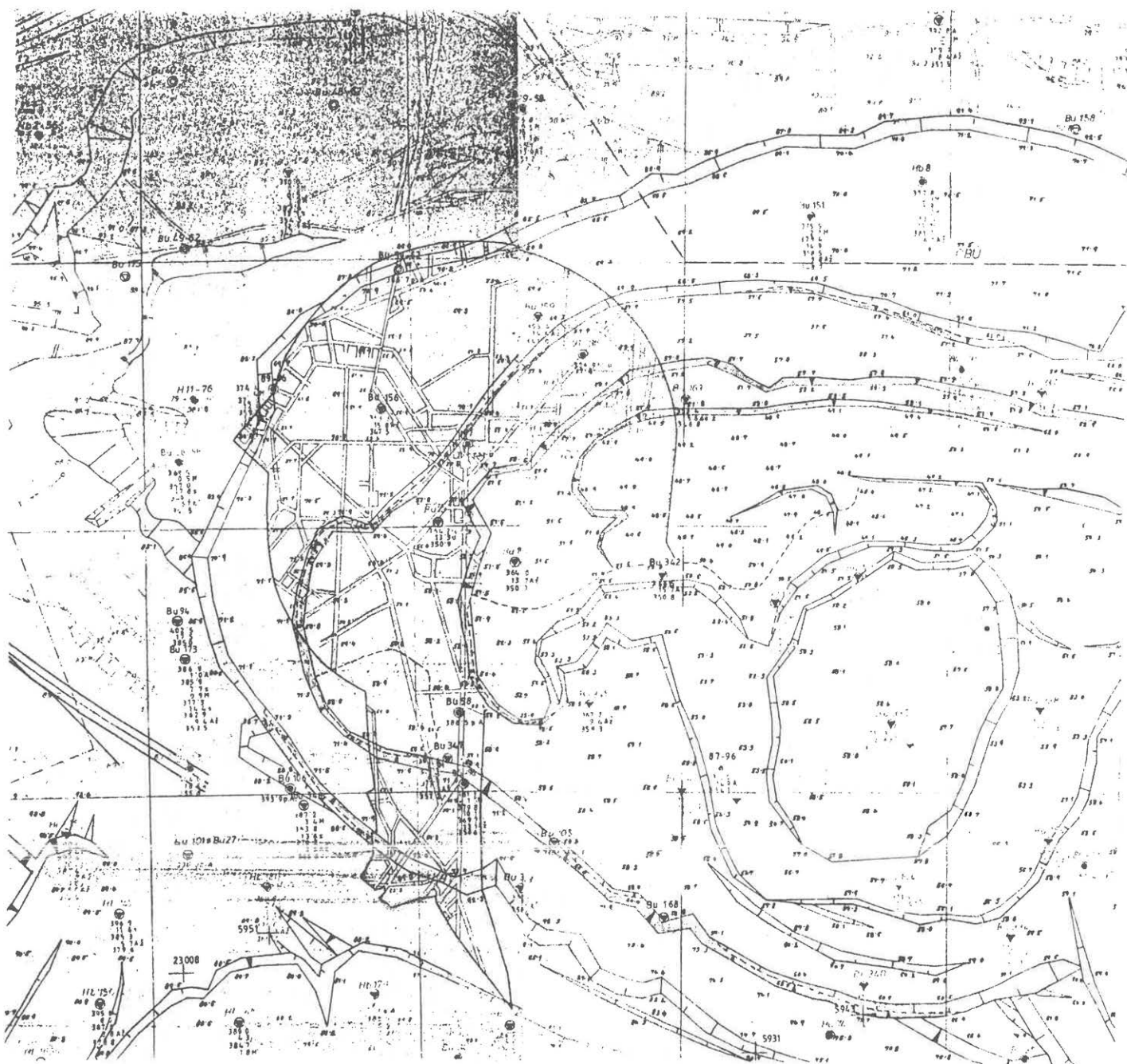
V roce 1898 začala společnost „Duchcovsko-Podmokelská dráha“ se sídlem v Karlových Varech s budováním velkých dolů, z nichž jedním byl i důl Adolf-Žofie v dnešním dobývacím prostoru Habartov. Jednalo se o moderní důl s hloubkou těžních jam okolo 120 metrů, průměrem 4,20 metru, kovovými těžními věžemi a dvoupodlažními klecemi. Obě jámy, Adolf a Žofie, byly od sebe vzdáleny 62 metrů. Obě třídirny, vybavené karlíkovými výklopníky, rošty typu Distl-Suski a seltnerovými třídiči zpracovaly celou těžbu, v průměru 100 - 200 tisíc tun uhlí ročně. Výši těžby ovlivňoval odbyt a krize, proto se pohybovala od nejvyšší těžby v roce 1913 ve výši 227 949 tun k nejnižší v roce 1925 pouze 51 200 tun, po válce potom v roce 1952 až 275 098 tun uhlí z obou slojí. Těžila se vrchní sloj Antonín v hloubce 85 metrů převážně severní jámou Žofie a spodní Anežka v hloubce 120 metrů jižní jámou Adolf. Těžba byla zastavena v roce 1954. Důlní díla ve sloji Antonín odtěžil lom Libík, díla ve sloji Anežka těží od roku 1993 lom Medard. Těžba v ochranném pilíři jam Adolf-Žofie ve sloji Anežka by měla být ukončena v roce 1997.

Tato těžba přináší problémy při odtěžování a zkracování obou těžních jam. Velké stavby ve sloji se musí bourat s postupem těžební fronty. Proto jsou v neustálé permanenci bourací kladiva, hydraulická rýpadla a také trhací práce. Stálé výtoky vod ze stařin vyžadují důkladné odvodňovací práce. Z některých přiložených fotografií je patrné postupné snižování vodní hladiny v chodbách. Jednou z velkých staveb v ochranném pilíři je retenční nádrž o rozměrech 10 x 21 x 8 metrů, s vodními chodbami, vše je vystavěno z cihel a cementové malty. Protože doly v této oblasti byly mezi sebou propojené, dostalo se do důlních chodeb z vyšších poloh řídké bahno, které způsobuje znehodnocení uhlí, stejně jako cihly při likvidaci chodeb. Část uhlí proto musí být odtěžena jako energetické a v další části jsou při třídění suchou cestou zvýšené nároky na přebírání na třídírnách. V závalových polích sousedících s ochranným pilířem se těžilo komorováním a pilířováním v jedné a ve dvou lávkách. Sloj Anežka je proto tak porušena minulou hlubinnou těžbou, že jsou kladeny velké nároky na selektivní těžbu. Těžba probíhá starými kolesovými rýpadly K300/22 a K300/32. Vytěžené uhlí je nakládáno na kolejovou dopravu rozchodu 900 mm, což má při selektivní těžbě značné výhody. Když uvážíme, že se ze závalového uhelného řezu po odečtení vytěženého uhlí hlubinou a ztrát dostane průměrně 40-60 % energetického uhlí a pouze občas něco málo na třídění z mezikomorových pilířů, je kolejová doprava nejvýhodnější. V případě

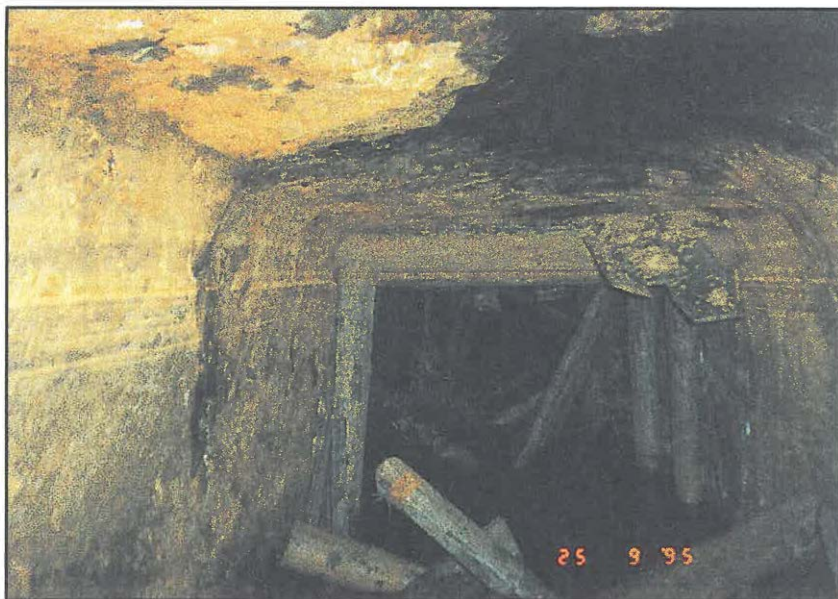
potřeby se naloží tzv. kombinace, což znamená několik vozů energetického uhlí a jeden či dva vozy na třídění. U pásové dopravy toto realizovat nelze. V případě potřeby může pod rýpadlo najet skřývková i uhelná souprava současně a střídavě nakládat uhlí nebo výkliz. Dalším nepříjemným aspektem je vysoký podíl výdřevy v uhlí. Při závalech komor a chodeb došlo k rozdrčení a rozlámání výdřevy. Větší kusy dřeva se vybírají přímo při těžbě a i na zásobníku, dopravních pásových cestách a třídírnách jsou oddřevovací zařízení. Problém je s malými kousky pažení, tedy krajinkami předrcenými na menší kusy než 20 - 30 cm. Ty odseparovat neumíme a dostávají se proto do energetického uhlí. Dalším problémem při těžbě jsou ponechané staré železné předměty v závalech či chodbách, zvláště kolejničky. O tom, že naši předkové také nebyli nijak zvlášť pořádní svědčí nálezy špičáků, krajčáků i kahanů a kožených přileb ve stařinách. Podle starých důlních map pak lze určit stáří takové věci. Velmi zajímavé jsou také dřevěné válečky z důlních lanovek, ale i jiné zapomenuté předměty.



Kopie dolu Adolf-Zofie v roce 1928



Kopie zmenšené důlní mapy s ochranným pilířem a chodbami



Obr. 2 Pohled do chodby, ve které je znatelné postupné snižování hladiny spodních vod



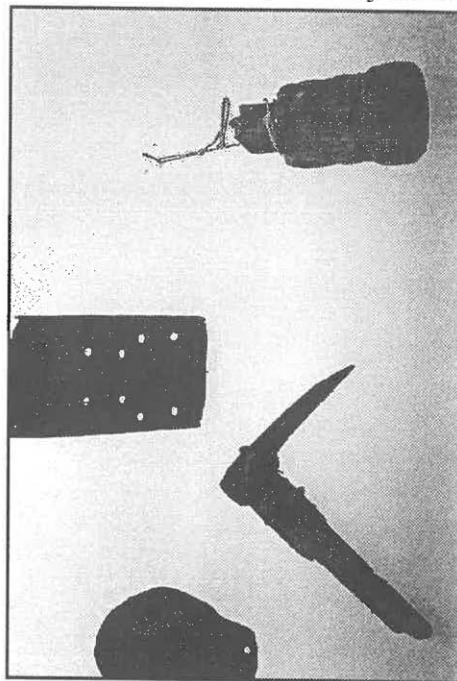
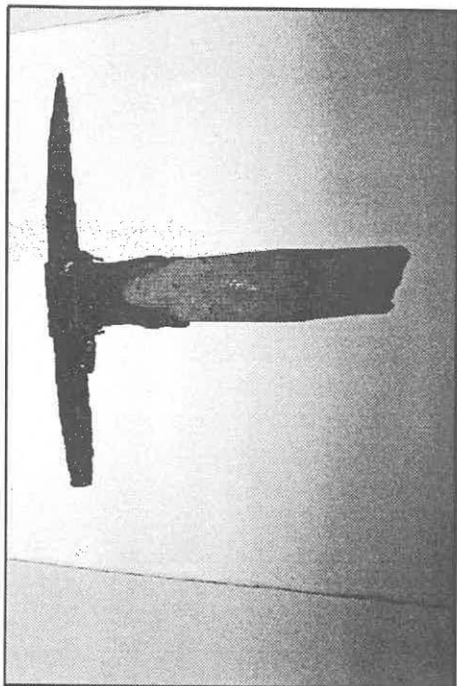
Obr. 3 Zděná retenční nádrž pod jámou Žofie s vodní chodbou



Obr. 4 Těžba rýpadlem K 300/32 v piliři s chodbami



Obr. 5 Kruhová vodní chodba ústící do retenční nádrže



1 6 7 8

Obr. 1 Výron vod ze starých chodeb

Obr. 6 Postupné snižování jámy Adolf s průměrem 4,2 metru

Obr. 7,8 Nářadí nalezené v závalech a starých chodbách