

Doc. Ing. Václav Kryl CSc., Technická universita, Vysoká škola báňská, Ostrava

Milan Havlíček, Mostecká uhelná společnost, akciová společnost

Ervěnický koridor z pohledu důlního měřiče, báňského projektanta a vysokoškolského pedagoga - baňáře

Korridor von Ervěnice aus der Sicht des Markscheiders, des Projektanten im Bergbau und des Hochschulpädagogen (eines Bergingenieurs)

Die Kohlegewinnung im nordböhmischen Becken ist durch eine langjährige historische Entwicklung gekennzeichnet. Leider ist es auf einer Seite mit negativen Folgen dieser Tätigkeit auf die Umwelt zu rechnen, und das trotzdem, dass diese Nachwirkungen teilweise durch bergbauliche Lösungen eliminiert werden, jedoch auf anderer Seite entstehen neue, auch positiv aufgenommene Elemente der Landschaftsgestaltung. Für ein dieser Elemente ist in der Welt gehalten, eine in Jahren 1957-1983 im nordböhmischen Braunkohlenrevier realisierte einmalige bergbau-technische Lösung, die mit der Freigabe des Vorfeldes zwei großer Tagebaue – Jan Šverma und Tschechoslowakische Armee verbunden wurde. Der Gegenstand dieses Beitrages erinnert an den Aufbau dieses großartiges Erdkörpers aus der untraditionellen Sicht.

The Ervěnice corridor from the point of view of a mining measurer, a mining designer, and a university educationalist – a mining engineer

Brown coal exploitation in North Bohemian lignite basin has run through a long-term historical development. Unfortunately, on one hand it is necessary to calculate with negative impacts of this activity upon environment, although these impacts are being partly eliminated by a mining solution, but on the other hand, new and it may be said positively accepted landscape elements are arising here. One of these

elements is the then world's unique mining-technical solution connected with derequisition of the forefield to two big coal quarries to exploit there – Jan Šverma and the Czechoslovakian Army in the North Bohemian brown coal area. Reminding this grandiose construction from the untraditional point of view is the subject of the author's article.

Эрвеницкий коридор с точки зрения маркшейдера, горного проектанта и педагога горных наук технического университета

Добыча бурого угля в Северочешском буроугольном бассейне отличается долгосрочным историческим развитием. К сожалению, с одной стороны надо принимать в учет негативные влияния этой деятельности на окружающую среду даже если и были они частично компенсированы за счет горно-технических решений, с другой стороны однако возникают новые, можно сказать и позитивно принимаемые элементы ландшафта. Одним из них является уникальное в мировом масштабе горно-техническое решение, связанное с освобождением предполя для горных операций двумя крупными буроугольными разрезами - им. Яна Швермы и Чехословацкой Армии в Северочешском буроугольном бассейне. Авторы стараются с нетрадиционным воззрением напомнить об этом грандиозном сооружении.

Ervěnický koridor z pohledu důlního měřiče, báňského projektanta a vysokoškolského pedagoga - baňáře

Těžba hnědého uhlí v severočeské hnědouhelné pánvi má dlouhodobý historický vývoj. Bohužel, na straně jedné je třeba kalkulovat s negativními dopady této činnosti na životní prostředí i přesto, že tyto dopady jsou částečně eliminovány báňským řešením, na straně druhé však

vznikají nové a možno říci i pozitivně přijímané krajinné prvky. Jedním z těchto prvků je ve světě tehdy ojedinělé báňsko technické řešení spojené s uvolněním předpolí pro těžbu dvěma velkým uhelným lomům – Jan Šverma a Československá armáda v severočeském hnědouhelném revíru. Připomenutí si této grandiózní stavby z pohledu netradičního je předmětem článku autorů.

Úvodem něco z historie

Toto ojedinělé báňské dílo bylo nejen v československém hornictví, ale i ve světové praxi povrchového dobývání užitečných nerostů realizováno báňským způsobem v letech 1957 – 1983. V tomto období bylo vytěženo a založeno společným úsilím techniků a dělníků hnědouhelných dolů Jan Šverma a Československé armády do určeného prostoru téměř 540 mil. m³ nadložních zemin. Slovy básníka na straně jedné a statistika na straně druhé by se toto období dalo vyjádřit i jinak – postupně zde pracovali otcové i jejich synové. Realizací tohoto záměru v československém hornictví nebývalého rozsahu byl umožněn další rozvoj obou jmenovaných hnědouhelných lomů. Pomineme-li negativní dopady těžby nerostných surovin na životní prostředí, což je v celém světě při této činnosti jevem průvodním, není opominutelné, že hornická činnost na území severočeské hnědouhelné pánve má více než dvousetletou tradici a že umožnila během celého svého evolučního vývoje existenční zajištění několika generací lidí žijících na tomto území, jejichž celkový počet přesáhl určitě v součtu jeden milion obyvatel. To je historický fakt a jako takový tvoří kořeny, z nichž vyrostly minulé i současné generace.

Pohledem do minulosti je třeba si připomenout i děje a jevy, které dosud nebyly vzpomenu ty. Jistě mezi námi ještě existují pamětníci, kteří si vzpomenu na přeložku železniční tratě ČSD v úseku Vrskmaň – Třebušice, realizovanou v polovině padesátých let, kdy původní trasa vedoucí z Vrskmaně přes Ervěnice do Třebušic byla nahrazena trasou Vrskmaň – Holešice – Šverma – Třebušice. Realizací této přeložky bylo uvolněno předpolí lomu Jan Šverma a postup tohoto lomu severozápadním směrem. Tím bylo umožněno vytěžení uhelných zásob téměř až na kontakt s vyuhlenými bývalými lomy Hedvika IV a Hedvika V. Několikrát v minulosti překládaná silnice z Ervěnic do Komořan, umožňující postupné vyuhlení bývalých lomů IV a V lomu Hedvika a následné vytěžení lomem Jan Šverma, dosáhla počátkem 60. let trasy, jež koresponduje s dnešním konečným položením rychlostní komunikace Most – Chomutov. O několikanásobných přeložkách toku řeky Bíliny v úseku od bývalého města Ervěnice až po město Most, realizovaných v minulosti, už není nutné vůbec hovořit. Nakonec je třeba připomenout demontáž a transport dílů zakladače Z 50 lomu Československé armády z ukončeného zakládání „nové albrechtické výsypky“ do nového postavení v prostoru bývalého úložiště škváry ervěnické elektrárny (počátek 60. let). Po provedené generální opravě v prostoru dnešního hradla OM 7 (bývalé A 7) v roce 1962 vystoupal tento zakladač na niveletu dnešní přeložky železniční tratě a zahájil zakládání koncové etáže koridoru. Tento zakladač, jeho řídicí tým a technici

lomu Československé armády, začali realizovat projekt budování koncového – nejvyššího stupně Ervěnického koridoru. K tomu je třeba připomenout, že zakládání spodních etází v této oblasti bylo zahájeno již v roce 1957 a to postupem vnitřní výsypky lomu Jan Šverma. V koordinaci s postupy zakladačů lomu Československé armády se pokračovalo až do konečného napojení na západní boční svahy obou těchto lomů. Od této doby lze mluvit o technické provozní práci cíleného vedení, sledování a vyhodnocování technologických procesů při zakládání výsypkového tělesa. Náplň této práce dala hornické činnosti další novou dimenzi. Důlní měřiči povrchového lomu Československé armády vytyčovali z počátku projektované horizonty zakládané zakladačem Z 50 a výzkumní pracovníci a měřiči Výzkumného ústavu pro hnědé uhlí (VÚHU) v Mostě plánovali a budovali na jednotlivých horizontech síť měřických pozorovacích bodů pro sledování konsolidace nově nasypaného tělesa. Výsledky vyhodnocených dlouhodobých pozorování byly následně využity při definování technologie zakládání zemin a určení časového faktoru pro zprovoznění západní části Ervěnického koridoru. Následné období, kdy veškeré pracovní úsilí bylo zaměřeno na propojení východní a západní části vyuhleného prostoru obou lomů, si dovoluujeme charakterizovat jako období připomínající hru velkého orchestru. Zejména bylo určeno a sledováno množství nadložních hmot a jejich kvalita pro založení do koridoru. Každý hráč, ať projektant, báňský technik, výzkumný pracovník, horník nebo pracovníci dodavatelských stavebních organizací, zde měli své místo a své party. Celou tuto grandiózní stavbu koordinoval řídicí tým.

Je nesporné, že jedním z úkolů, který bylo nutno vyřešit pro úspěšné dokončení stavby, byl výběr vhodných zemin, jejich těžba, směřování, přeprava a vrstvení tak, aby struktura sypaniny a vlastnosti zakládaných zemin v nově budovaném tělese dávaly záruku stability a spolehlivosti tohoto nově vzniklého tělesa pro jeho budoucí dlouhodobé užívání. Tento úkol byl ze současného pohledu asi úkolem nejsložitějším, zejména poslední fáze stavby koridoru – jeho západní část. Ervěnický koridor byl postupně uváděn do užívání od 1. července 1983. První vlak však projel po nové trati až 4. června 1984.

Západní část Ervěnického koridoru

Složitost výstavby tohoto úseku spočívala zejména v tom, že pro realizaci úkolu byl stanoven poměrně napjatý časový termín a jeho stavba probíhala v klimaticky nepříznivém období (1979 – 1982) s výskytem četných atmosférických srážek a průvodních jevů s tím spojených – dílčími projevy nestability zakládaných etází. Tento faktor se významně podílel na plnění termínů báňské připravenosti pro stavbu. Preferencí postupů zakladačů na nejvyšších výsypkových stupních byl udržován poměrně strmý úhel generálního sklonu této části vnitřní výsypky (1 : 7,7 do lomu Československé armády a 1 : 6,5 do lomu Jan Šverma) při maximálním převýšení až 170 m od podložky – paty uhelné sloje. Základnu tohoto tělesa tvořil k severu ukloněný a drény odvodněný reliéf podložní uhelné sloje. O vysoké náročnosti této stavby není třeba se mezi odborníky dále rozšiřovat. Pokud se týká laické veřejnosti, využívající již jen výhod provozu po rychlostní silniční komunikaci, nebo služeb Českých drah při cestování po trase vedoucí po koruně koridoru, je zde namístě odpovědět na mnohokrát vyslovované otázky proč je rychlost na železnici v tomto úseku omezena na 40 km.h⁻¹ a proč se na silnici vytvářejí drobné terénní vlny.

Jak již bylo v úvodu řečeno, celá činnost vztahující se ke stavbě koridoru, byla od počátku také měřicky sledována, monitorována a vyhodnocována. Není to nic

neobvyklého, neboť technicky důležité a náročné stavby jako přehrady, mosty, tunely, některé významné stavby budov nebo např. terénní reliéf celé ostravsko karvinské pánve jsou geodeticky sledovány stejně jako pohyby celých kontinentů.

V tomto případě se jedná o stavbu, jejíž realizace, s výjimkou koncové korunní části, byla provedena báňským způsobem. To znamená, že při stavbě celého tělesa od nejspodnějších vrstev – etází o mocnosti 10 – 25 m, nebylo použito žádné speciální stavební technologie, jež by hutnila nasypané vrstvy, a celé dílo bylo jak technicky, ale zejména ekonomicky velice náročné. Hutnění se dělo pouze kinetickou energií dopadajících zemin svahovou parabolou při zakládání zakladačem do tělesa výsypných stupňů. Požadovaná rychlost dokončení stavby – propojení odkrytého prostoru vzniklého po průniku sousedních povrchových lomů Jan Šverma a Československé armády, celková kubatura nově vzniklého tělesa a výška tohoto tělesa předurčily dobu konsolidace tohoto tělesa. K tomu je třeba připomenout, že za konsolidované poměry lze v tomto případě považovat stav, kdy roční poklesy sledovaných bodů nejsou vyšší než 10 mm. Předpokládalo se, že do doby úplné konsolidace tělesa Ervěnického koridoru, budou operativně vyrovnávány terénní deformace způsobené nerovnoměrným sedáním koruny železničního tělesa průběžným prozvedáváním kolejí bez použití zakružovacích přechodů. Dlouhodobým sledováním a vyhodnocováním naměřených polohových a výškových změn na Ervěnickém koridoru se systematicky zabývá Výzkumný ústav pro hnědé uhlí v Mostě.

Projekt měření posunů tělesa Ervěnického koridoru byl zpracován Výzkumným ústavem geodetickým, topografickým a kartografickým v Praze na základě dohody účastníků jednání (na tehdejší GR SHD v Mostě dne 5. 4. 1979) o zajištění geodetických prací na Ervěnickém koridoru. Specifikaci požadavků na rozsah, hustotu a přesnost měření pozorovaných bodů, stabilizovaných v tělese Ervěnického koridoru, definoval Výzkumný ústav pro hnědé uhlí v Mostě dne 30.1.1979 ve svém dopise Státnímu ústavu dopravního projektování v Praze. Rozsah měření se řídil postupem výstavby koridoru. Podle prognózy Výzkumného ústavu pro hnědé uhlí v Mostě byly očekávané hodnoty sedání povrchu výsypky v trase přeložky železniční tratě asi až 1,5 m, navíc mohlo dojít i ke stlačení podzákladí výsypky. Maximální hodnota konečného sedání, předpovídaná na podkladě edometrických zkoušek, byla stanovena na hodnotu 4,5 – 5,0 m. Účelem měření posunů tělesa Ervěnického koridoru bylo získání údajů o skutečném průběhu sedání a horizontálních posunech v ose projektované přeložky železniční tratě Chomutov – Most.

V roce 1989 provedl VÚHU v Mostě souhrnné zhodnocení geodetického měření na tělese Ervěnického koridoru za období červen 1979 – duben 1989. Geodetická měření byla prováděna ve třech specifických oblastech:

- Skupina bodů ČSD východ (km 50,0 – 52,5) – pro něž je charakteristické pouze hledisko časové, tento úsek koridoru byl jako první samostatně vysypán jako celek. Tyto body jsou měřeny jak polohově tak i výškově.
- Skupina bodů ČSD západ (km 52,5 – 55,0) – jedná se o druhou a závěrečnou etapu zakládání koridoru charakteristickou zakládáním tělesa výsypky do tzv. volného prostoru při propojování východní a západní části. Tyto body jsou měřeny jak polohově tak i výškově.
- Skupina bodů Bílina – jedná se o sledování pohybů potrubního převáděče řeky Bíliny od vtokového objektu v Kyjicích po výtokový objekt u tzv. budovy SVAPO bývalé správy lomu Čs. armády. Tyto body jsou měřeny pouze výškově.

Systém stabilizace bodů a geodetických měření koridoru je realizován na podkladě projektu VÚHU v Mostě („Projekt pozorování a měření bodů v oblasti Ervěnického koridoru“), jehož výsledky slouží k získání a vyhodnocení informací o konsolidačním procesu ve vysokých výsypkách. Geodetická měření byla prováděna zpočátku čtyřikrát do roka, od roku 1986 již pouze dvakrát ročně. Skupina bodů ČSD západ vzhledem k dosypání koridoru a následné stabilizaci měřických bodů byla měřena teprve od roku 1986. Jak polohová tak výšková měření mají klasifikaci velmi přesných měření. Délky byly měřeny dálkoměrem Wild DI 3000, směry theodolitem Wild T 3000 a výšková měření byla zajišťována nivelačním přístrojem ZEISS Ni 007. Polohová měření zajišťoval tehdejší Geodetický a kartografický podnik Praha, s.p., výšková měření prováděli pracovníci ČVUT Praha.

Zpráva VÚHU v Mostě zkoumala a hodnotila stav konsolidace Ervěnického koridoru do roku 1989 na podkladě vyhodnocení naměřených výsledků. Dominantní vliv s přímou úměrou na rychlost a velikost sedání tělesa Ervěnického koridoru mají dle názoru odborníků z VÚHU v Mostě, atmosférické srážky. Zatímco východní oblast výsypky (skupina bodů ČSD východ km 50,0 – 52,5) je hodnocena v období 1984 – 1989 jako téměř konsolidovaná s průměrnými rychlostmi poklesu bodů ve výši $0,6 - 3,5 \text{ mm} \cdot \text{měsíc}^{-1}$, je západní část výsypky (skupina bodů ČSD západ km 52,5 – 55,0) ještě nekonsolidovaná a průměrné rychlosti poklesu měřených bodů zde dosahují hodnot $33,1 - 54,7 \text{ mm} \cdot \text{měsíc}^{-1}$. Pro oblast potrubního převaděče řeky Bíliny (skupina bodů Bílina) od vtokového objektu v Kyjicích až po výtokový objekt, nelze jednoznačně klasifikovat stupeň konsolidace jednak z důvodů jejího ovlivnění činností zakládáním zakladače Z 87 a jednak z důvodu doznívajících vlivů způsobených ztrátou stability nejsvrchnějších etází vnitřní výsypky lomu Československé armády v květnu 1987 a v roce 1991.

V závěrech zprávy se nakonec mluví o doporučené četnosti měření, metodice a přesnosti měření a ukončení polohových měření.

Vliv báňské činnosti na stavbu a konsolidaci západní části Ervěnického koridoru

Z pohledu geomechaniky zemin byly nadložní zeminy těžené na lomu Československé armády (včetně zemin těžených kolejovou technologií) rozděleny do kategorií sutí, nevhodných, podmíněně vhodných a vhodných. Tato klasifikace zemin vznikla až po sérii dílčích projevů nestability při zakládání nižších výsypkových stupňů tělesa Ervěnického koridoru a analýze příčin jejich vzniku. Toto rozdělení bylo kritériem pro báňské projektanty při zpracovávání krátkodobých a dlouhodobých plánovaných postupů jak těžebních tak zakládacích technologií a směřování natěžených hmot do výsypných prostorů. Sutě, nalézající se na úpatí Krušných hor nebo v oblasti tzv. skalního řízení pod vrcholem kopce Jezerka v mocnostech až 60 m, byly určeny pro nejspodnější vrstvy (40 m) vnitřní výsypky ukončeného lomu Obránců míru a sloužily stále jako drenážní a stabilitní faktor pro budoucí průnik lomu Československé armády do tohoto prostoru a také pro vybudování násypového drážního tělesa tratě ČSD od km 55,0 až po okraj města Chomutova do km cca 60,4. Pro zakládání hmot do Ervěnického koridoru byly určeny nadložní zeminy klasifikované jako vhodné. Jednalo se o všechny druhy zemin uložené více než 60 m pod niveletou původního terénu. Podmíněně vhodné druhy zemin (30 – 60 m pod niveletou původního terénu) byly zakládány do určeného

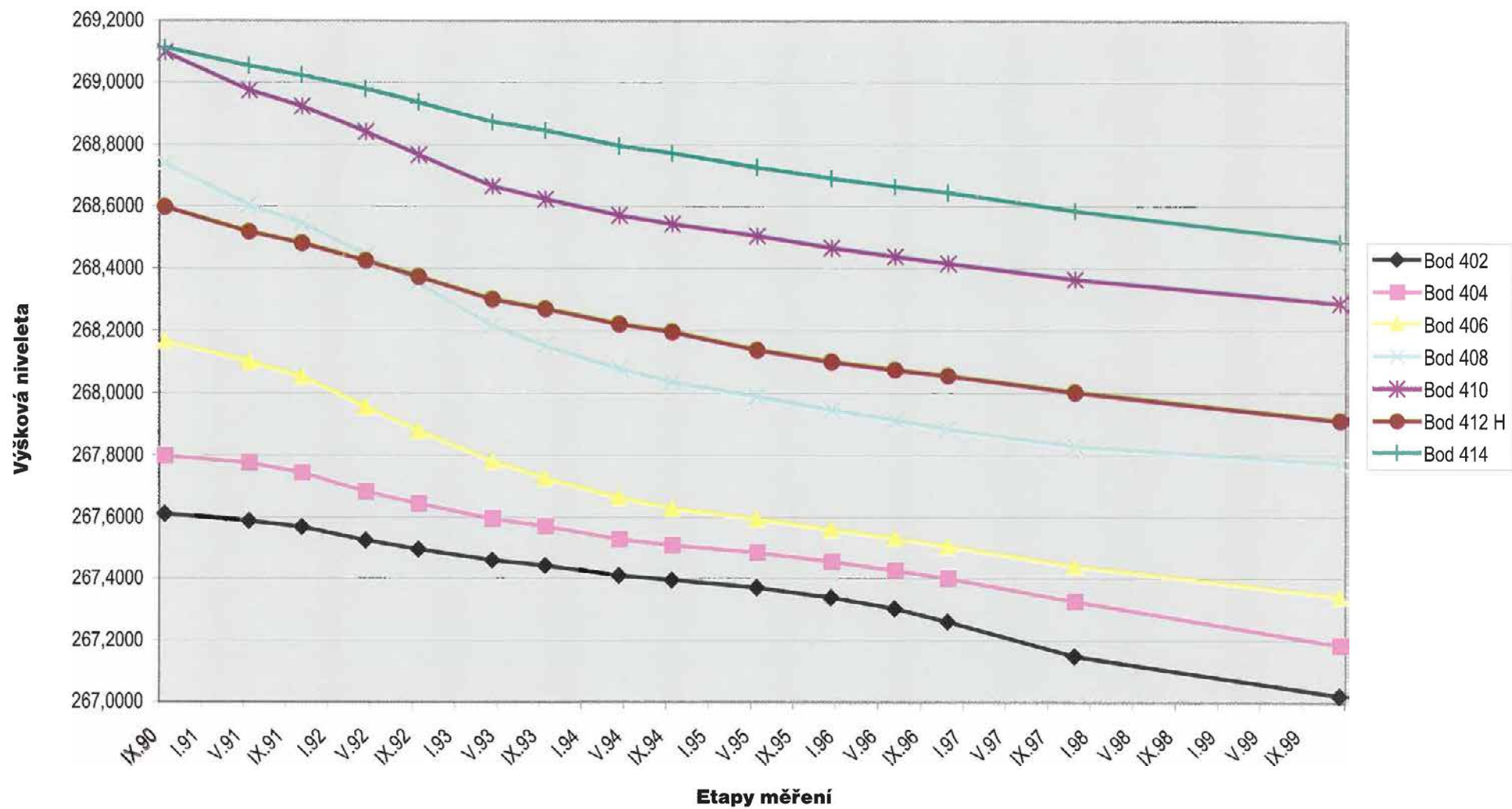
prostoru vnitřní výsypky bývalého lomu Obránců míru (otočný bod) a omezeně do nejsvrchnější etáže Ervěnického koridoru.

Od 1. července 1983 byl omezeně zahájen provoz na Ervěnickém koridoru. Postupně byl dokončován druhý jízdní pruh a bylo již jen otázkou času, kdy veškerý provoz po tomto velkolepém stavebním díle bude bez dalších omezení. V závěru roku 1986 bylo možno pozorovat na nejvyšší etáži vnitřní výsypky lomu Československé armády (Z 87) jev, který signalizoval, že v tělese výsypky dochází k neidentifikovatelnému přetvárnému procesu. Při dodržení parametrů stanoveného generálního sklonu výsypky i dílčích etáží, nasypané těleso spodní etáže zakládáné zakladačem Z 87 vždy o několik metrů pokleslo. Pokleslá část byla několikrát následně přesypána a vyrovnána tak, aby bylo možno provést paralelní posun pásových dopravníků. Řidiči tým technických pracovníků musel rozhodnout, zda realizovat paralelní posun či ne. Zvítězil rozum a opatrnost – a bylo to rozhodnutí správné.

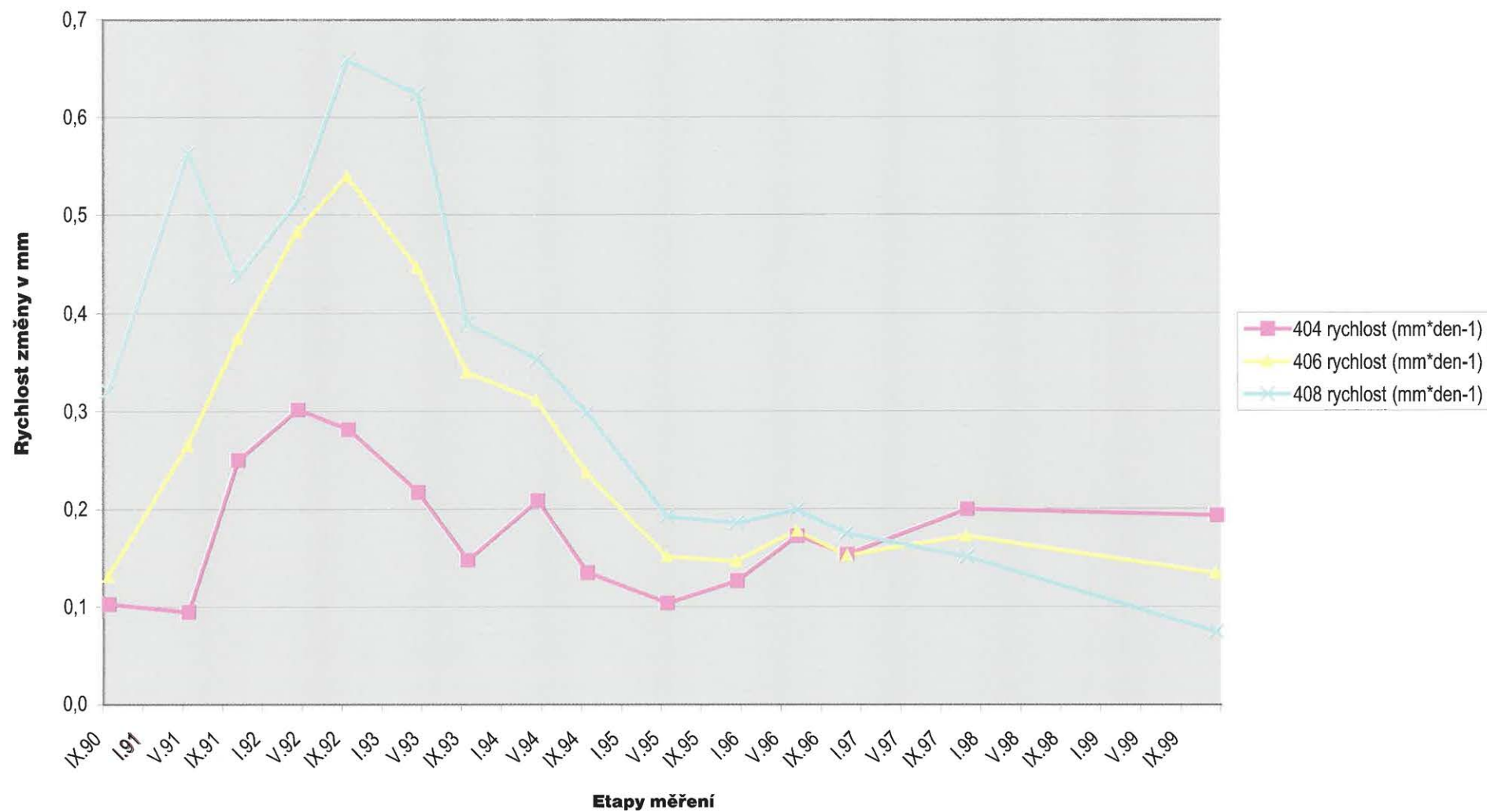
Počátkem května 1987 došlo k rozsáhlé dílčí destrukci svrchních etáží vnitřní výsypky lomu Československé armády. Tato destrukce se postupně projevila i na komunikacích koridoru. Rozsáhlá smyková plocha procházela podél pásových dopravníků č. 116, 117 a 118 a napříč tělesem koridoru v místech, kde je na sebe napojena stará - východní část koridoru a nová - západní část koridoru. Řidiči postupem doby „vyválcovali za studena“ na koridoru asfaltovou vozovku do kotliny hluboké téměř 1 m a dlouhé cca několik set metrů a na koruně stavby - železnici - se vytvořila geodeticky identifikovaná terénní vlna pohybující se od východu k západu a charakteristická proti výsledkům minulých měření hlubším a rychlejším poklesem. Rychlost poklesů dosáhla na některých sledovaných bodech hodnoty až 350 mm.rok^{-1} . Od této doby se začal systematicky sledovat vliv činnosti zakladačů zakládajících jak vnitřní výsypku lomu Československé armády na severní straně koridoru, tak vnitřní výsypku lomu Jan Šverma na jižní straně koridoru. Touto činností se zabývalo oddělení přípravy výroby lomu Československé armády a výsledky sledování byly zahrnovány do zpracování střednědobé plánovací dokumentace a měsíčních technických režimů.

V roce 1991 byla zakladačem Z 87 před jeho transportem na nižší etáž zakládána do nejvyššího stupně výsypkové etáže deponie jílu, určená pro další využití v keramické výrobě. Před dosypáním celkového množství hmot ($1,8 \text{ mil. m}^3$ počátkem července 1991) došlo v podélné ose deponie k vytvoření smykové plochy a poklesu severní části nasypaného tělesa o cca 4 m. Rovněž účinky tohoto jevu bylo možno sledovat ve stejných průvodních znacích - jak na vozovce tak i na železnici. V závěru roku 1992 byla na druhé straně koridoru zakládána zakladačem Z 93 spodní etáž pod DPD č. 106. Rovněž i v tomto případě potvrzují výsledky geodetických měření na koruně koridoru a sestrojené akcelerační křivky jednoznačně ovlivnění báňskou činností. Součet obou vlivů, jejichž nástup je datován od roku 1991 a k poklesu akcelerací docházelo až v roce 1993 (viz přílohy č. 1 a 2), dosáhlo hodnoty rychlosti poklesu sledovaných bodů přes 240 mm*rok^{-1} . Kontrolní měření, provedené v září 1993, potvrzuje konsolidaci stavu a poklesové rychlosti se pohybovaly v mezích hodnot $40 - 140 \text{ mm* rok}^{-1}$, což jsou hodnoty zjištěné před nástupem akcelerace sedání v říjnu 1991. Měřické topografické vyhodnocení vnitřní výsypky lomu Československé armády, porovnávající zaměření v červnu 1993 se zaměřením v březnu 1990, dokázalo změny způsobené ohromnými přetvárnými procesy, jež proběhly v tomto tělese. Konkrétně lze hovořit o evidentním poklesu horního reliéfu neprovozované části výsypky až o 5 m a směrném horizontálním posunu obvodového pláště svahů této výsypky, který se na horizontu výsypkové etáže s pásovými dopravníky č. 327, 328 a 329 blížil hodnotě až 20 m. Pro laického pozorovatele se z pohledu od otočného bodu nebo bočních svahů objevil

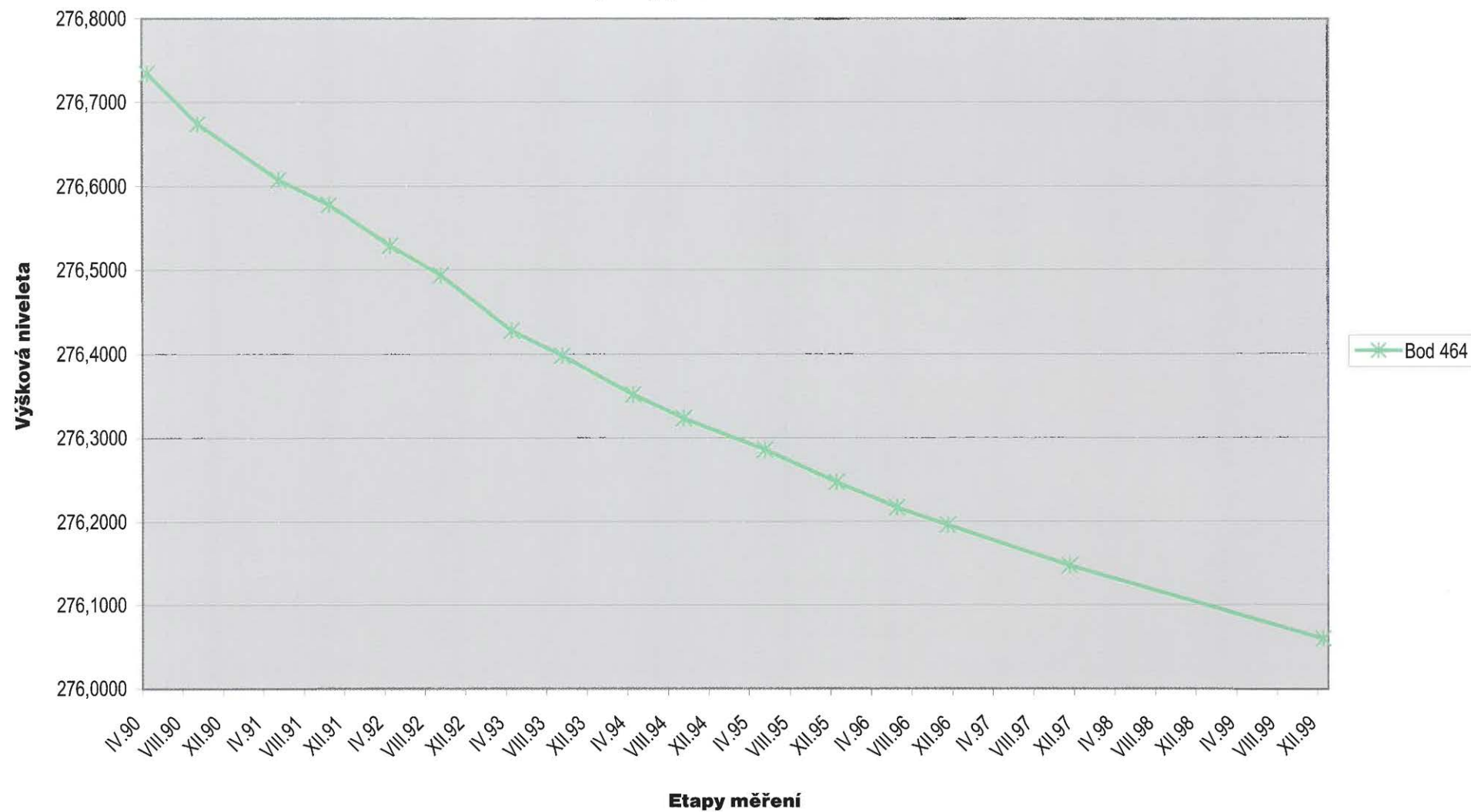
Výškový průběh vybraných bodů



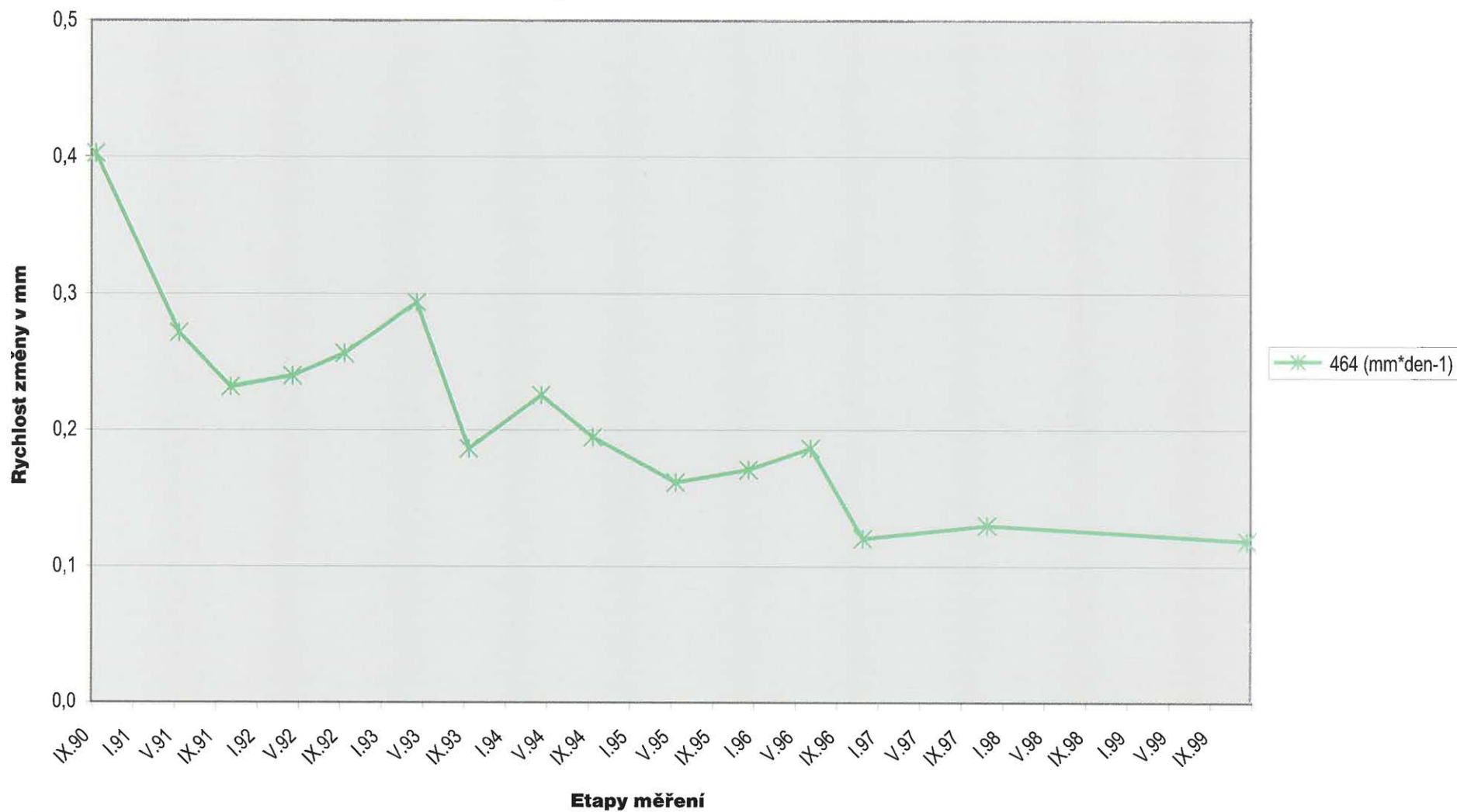
Graf rychlosti změn (mm*den⁻¹)



Výškový průběh bodu čís. 464



Graf rychlosti změn v mm*den⁻¹



na vnitřní výsypce lomu obraz do tvaru luku prohnutých uvedených pásových dopravníků.

V souvislosti se shora popsány jevy byl v roce 1993 požádán Výzkumný ústav pro hnědé uhlí v Mostě o zpracování stanoviska ke kontrolním geodetickým měřením v oblasti Ervěnického koridoru. Stanovisko této instituce potvrzuje shora uvedené skutečnosti a navíc prognózně hodnotí probíhající konsolidaci tělesa Ervěnického koridoru. Ve stanovisku se doporučovalo měřicky sledovat již pouze skupiny bodů ČSD západ (km 52,5 – 55,0). Z předložené střednědobé plánovací dokumentace postupů zakladačů na nejvyšších etážích vnitřních výsypek lomů Jan Šverma a Československé armády se již nepředpokládalo výraznější ovlivnění sedání, pokud by nebyla v budoucnosti zakládána nová výsypková etáž ve vzdálenosti menší než cca 200 m od drážního tělesa. Dle názoru VÚHU v Mostě z tohoto období lze předpokládat, že pro skupinu sledovaných bodů ČSD západ (km 52,5 – 55,0) bude dosaženo úplné konsolidace tělesa koridoru okolo roku 2040. Zjištěné maximální poklesy geodetických bodů ke konci roku 1999 činily 2,14 m (bod č. 464 v západní části koridoru viz přílohy 3 a 4).

Slovo na závěr

Zveřejněný článek vzdává hold a sklání se před uměním a úsilím projektantů, inženýrů, měřičů, pracovníků výzkumných ústavů a všech dělníků, kteří se na této rozsáhlé stavbě podíleli. Ten, kdo tento kraj nepoznal v minulosti, kdo nezažil společná léta radosti i strasti hornického života, pracovního rytmu ať při hlubinném nebo povrchovém dobývání hnědé uhlí, radost a uspokojení nad dobře vykonanou prací, ten těžko pochopí. Dnes, v době útlumu hornické činnosti, hledíme s určitou nostalgií zpět a hodnotíme co zde zanecháváme budoucím pokolením. Turisté projíždějící dnes po Ervěnickém koridoru a sledující okolní krajinu si mnohdy ani neuvědomují, jak toto území vypadalo před 50 lety. Nemohou ani tušit, že pod nimi bylo uloženo uhlí, které po desítkách milionů let bylo vytěženo lidskou rukou pomocí velkostrojů a postaveno dílo, které přetvořilo krajinu do současné podoby.

Literatura:

1. Dykast I.: Stanovisko ke kontrolním geodetickým měřením v oblasti Ervěnického koridoru, VÚHU Most, 1993
2. Herda M.: Projekt měření posunů tělesa Ervěnického koridoru, VÚGTK Praha
3. Hladký K.: Ervěnický koridor - jeho zrod, realizace a význam z hlediska báňsko - technického, Zpravodaj SHD II / 94
4. Loužecký M., Petrovský Vl.: Ervěnický koridor, ojediné báňské dílo v československém hornictví, Uhlí 1987, čís. 3
5. Orlt O.: Souhrnné zhodnocení geodetického měření na tělese Ervěnického koridoru, Odborný posudek, VÚHU Most, 1989
6. Pěgřímek, Hladký, Svoboda, Dykast, Trefný: Deset let provozu na Ervěnickém koridoru, Most
7. Pichler E.: Ervěnický koridor v příštích desetiletích, Zpravodaj SHD II / 94