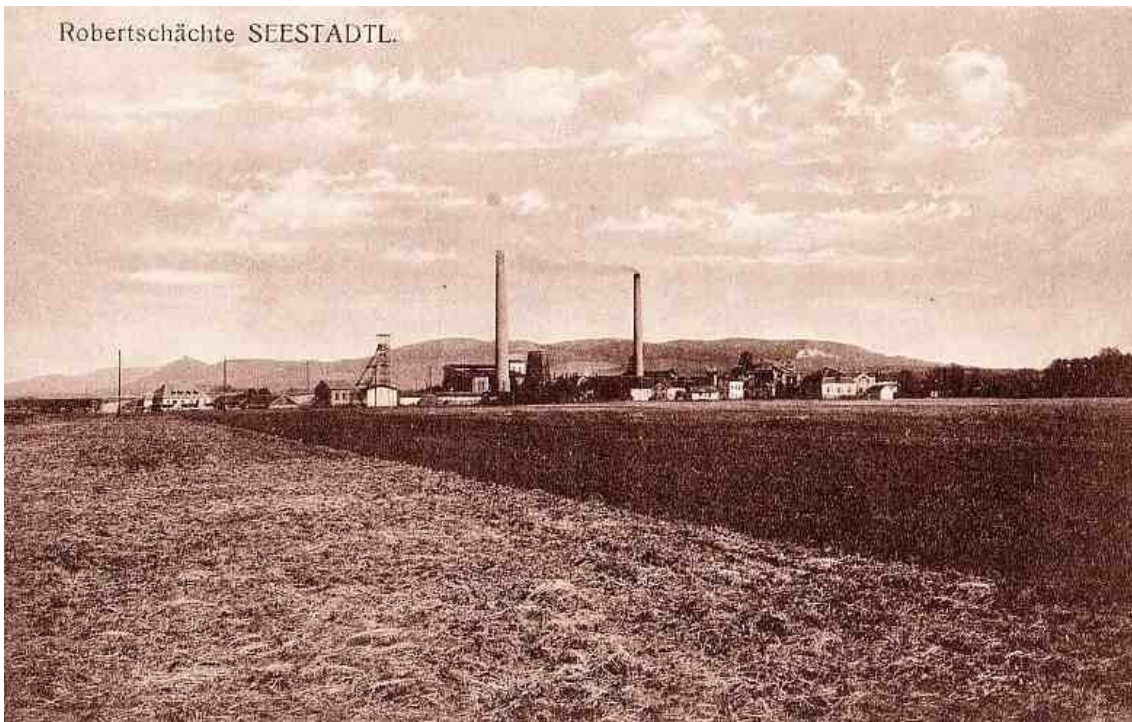


# Historie dolu Jan Šverma (Robert) v datech

aktualizováno v březnu 2010



Václav Kostelej © 2008

## obsah

<b>1859</b> .....	<b>6</b>
<b>1860</b> .....	<b>6</b>
<b>1863</b> .....	<b>6</b>
<b>1864</b> .....	<b>6</b>
<b>1866</b> .....	<b>6</b>
<b>1868</b> .....	<b>6</b>
<b>1870</b> .....	<b>7</b>
<b>1871</b> .....	<b>7</b>
<b>1872</b> .....	<b>7</b>
<b>1873</b> .....	<b>8</b>
<b>1875</b> .....	<b>8</b>
<b>1876</b> .....	<b>8</b>
<b>1878</b> .....	<b>8</b>
<b>1879</b> .....	<b>9</b>
<b>1880</b> .....	<b>9</b>
<b>1881</b> .....	<b>10</b>
<b>1882</b> .....	<b>10</b>
<b>1883</b> .....	<b>14</b>
<b>1884</b> .....	<b>14</b>
<b>1885</b> .....	<b>14</b>
<b>1886</b> .....	<b>15</b>
<b>1887</b> .....	<b>15</b>
<b>1888</b> .....	<b>15</b>
<b>1890</b> .....	<b>15</b>
<b>1891</b> .....	<b>17</b>
<b>1892</b> .....	<b>17</b>
<b>1893</b> .....	<b>17</b>
<b>1894</b> .....	<b>18</b>
<b>1895</b> .....	<b>19</b>
<b>1896</b> .....	<b>19</b>
<b>1897</b> .....	<b>20</b>
<b>1898</b> .....	<b>21</b>
<b>1899</b> .....	<b>21</b>

<b>1900</b> .....	<b>22</b>
<b>1901</b> .....	<b>22</b>
<b>1902</b> .....	<b>23</b>
<b>1903</b> .....	<b>24</b>
<b>1904</b> .....	<b>25</b>
<b>1905</b> .....	<b>26</b>
<b>1906</b> .....	<b>27</b>
<b>1907</b> .....	<b>28</b>
<b>1908</b> .....	<b>28</b>
<b>1909</b> .....	<b>29</b>
<b>1910</b> .....	<b>29</b>
<b>1911</b> .....	<b>29</b>
<b>1912</b> .....	<b>30</b>
<b>1913</b> .....	<b>31</b>
<b>1914</b> .....	<b>32</b>
<b>1915</b> .....	<b>32</b>
<b>1916</b> .....	<b>32</b>
<b>1917</b> .....	<b>33</b>
<b>1918</b> .....	<b>33</b>
<b>1919</b> .....	<b>39</b>
<b>1920</b> .....	<b>41</b>
<b>1921</b> .....	<b>44</b>
<b>1922</b> .....	<b>45</b>
<b>1923</b> .....	<b>47</b>
<b>1924</b> .....	<b>48</b>
<b>1925</b> .....	<b>50</b>
<b>1926</b> .....	<b>53</b>
<b>1927</b> .....	<b>55</b>
<b>1928</b> .....	<b>58</b>
<b>1929</b> .....	<b>60</b>
<b>1930</b> .....	<b>63</b>
<b>1931</b> .....	<b>69</b>
<b>1932</b> .....	<b>74</b>
<b>1933</b> .....	<b>83</b>

<b>1934</b> .....	<b>88</b>
<b>1935</b> .....	<b>91</b>
<b>1936</b> .....	<b>93</b>
<b>1937</b> .....	<b>96</b>
<b>1938</b> .....	<b>101</b>
<b>1939</b> .....	<b>105</b>
<b>1940</b> .....	<b>107</b>
<b>1941</b> .....	<b>108</b>
<b>1942</b> .....	<b>109</b>
<b>1943</b> .....	<b>110</b>
<b>1944</b> .....	<b>112</b>
<b>1945</b> .....	<b>116</b>
<b>1946</b> .....	<b>127</b>
<b>1947</b> .....	<b>133</b>
<b>1948</b> .....	<b>140</b>
<b>1949</b> .....	<b>147</b>
<b>1950</b> .....	<b>153</b>
<b>1951</b> .....	<b>158</b>
<b>1952</b> .....	<b>160</b>
<b>1953</b> .....	<b>169</b>
<b>1954</b> .....	<b>177</b>
<b>1955</b> .....	<b>186</b>
<b>1956</b> .....	<b>200</b>
<b>1957</b> .....	<b>209</b>
<b>1958</b> .....	<b>220</b>
<b>1959</b> .....	<b>233</b>
<b>1960</b> .....	<b>245</b>
<b>1961</b> .....	<b>263</b>
<b>1962</b> .....	<b>274</b>
<b>1963</b> .....	<b>282</b>
<b>1964</b> .....	<b>291</b>
<b>1965</b> .....	<b>301</b>
<b>1966</b> .....	<b>312</b>
<b>1967</b> .....	<b>320</b>

<b>1968</b> .....	<b>324</b>
<b>1969</b> .....	<b>326</b>
<b>1970</b> .....	<b>329</b>
<b>1971</b> .....	<b>331</b>
<b>1972</b> .....	<b>335</b>
<b>1973</b> .....	<b>342</b>
<b>1974</b> .....	<b>347</b>
<b>1975</b> .....	<b>350</b>
<b>1976</b> .....	<b>359</b>
<b>1977</b> .....	<b>368</b>
<b>1978</b> .....	<b>372</b>
<b>1979</b> .....	<b>377</b>
<b>1980</b> .....	<b>382</b>
<b>1981</b> .....	<b>385</b>
<b>1982</b> .....	<b>389</b>
<b>1983</b> .....	<b>392</b>
<b>1984</b> .....	<b>397</b>
<b>1985</b> .....	<b>403</b>
<b>1986</b> .....	<b>409</b>
<b>1987</b> .....	<b>413</b>
<b>1988</b> .....	<b>419</b>
<b>1989</b> .....	<b>425</b>
<b>1990</b> .....	<b>436</b>
<b>1991</b> .....	<b>443</b>
<b>1992</b> .....	<b>446</b>
<b>1993</b> .....	<b>454</b>
<b>1994</b> .....	<b>463</b>
<b>1995</b> .....	<b>473</b>
<b>1996</b> .....	<b>486</b>
<b>1997</b> .....	<b>499</b>
<b>1998</b> .....	<b>517</b>
<b>1999</b> .....	<b>534</b>
<b>Přehled o smrtelných úrazech</b> .....	<b>547</b>

## **1859**

V některém období tohoto roku přijel na léčení do lázní v Teplicích v Čechách 40letý úspěšný anglický právník John Richard Eaton Leader. Při výletech po okolí teplicka, viděl řadu malých šachet, které neměly vysokou úroveň řízení. Také uhlí v Rakousku-Uhersku, stále nepatřilo mezi nejvýznamnější produkty. Velice dobře odhadl, že tato chvíle brzy nastane, protože v Anglii tomu bylo jinak. Proto po návratu do Anglie, přesvědčil své příbuzné o výhodnosti investic do těžby uhlí v Čechách. Spolu se svým příbuzným, sirem George Waldie Griffithem z Hendersyde, založili těžební společnost pod názvem Britania.

## **1860**

Těžební společnost Britania zakoupila v okolí teplicka a mostecka několik důlních měr. Jedna z těchto důlních měr se nacházela mezi obcemi Ervěnice, Hořany a Holešice. Při zápisu na Revírním báňském hejtmanství v Chomutově, dostala tato důlní míra jméno Robert.

## **1863**

Na důlní míře Robert, byly ukončeny na povrchu přípravné práce. Započalo se s hloubením těžní jámy.

## **1864**

Při ukončení první fáze hloubení těžní jámy v hloubce asi padesáti metrů, bylo dosaženo uhelné sloje tzv. "dvoumetrák". Ihned se začalo s rozrážení chodeb a s vlastní těžbou z důvodů rychlé návratnosti vložených investic.

## **1866**

Vedení společnosti Britania, převzal sir Georg Waldie Griffith.

## **1868**

V Teplicích v Čechách byl založen "Spolek pro horní zájmy v severozápadních Čechách", jehož členem bylo i vedení těžební společnosti Britania. V tomto spolku těžaři konzultovali svoje zájmy. Také zde korigovali své finanční i politické záležitosti. Tento spolek ukončil svou činnost až v roce 1938.

## **18.2.1868**

V Souši na parcele č. 1432 bylo započato s hloubením těžní jámy dolu Anna.

## **1870**

### **8.10.1870**

Ústecko-teplická dráha (ÚTD) zahájila jednokolejný železniční provoz mezi městy Duchcov a Chomutov. V tento den projel s velkou slávou, železniční stanicí v Třebušicích i v Ervěnicích první vlak. Později se na tuto železniční trať, napojila vlečka z dolu Robert.

## **1871**

### **27.1.1871**

V Rakousku-Uhersku byl vydán zákon o reorganizaci báňských hejtmanství s účinností od 1.1.1872.

### **18.8.1871**

Ve Vídni byla založena "Mostecká hnědouhelná společnost". Jejím prvním generálním ředitelem byl jmenován Gustav Bihl, který byl úspěšným podnikatelem na teplicku. Vlastnil několik uhelných dolů a porcelánový závod.

### **13.9.1871**

U Souše začala těžba na novém dole Carolina (*viz 1.5.1901*)

### **18.12.1871**

První větší stávkou v podkrušnohoří, bylo jednodenní zastavení práce na povrchových dolech společnosti Duchcovsko-podmokelské dráhy. Do stávky vstoupilo přes 200 havířů a požadovali zvýšení mezd.

## **1872**

### **1.1.1872**

V Rakousku-Uhersku vstoupil v platnost o novém řízení báňské správy. V podkrušnohoří byla reorganizace provedena takto:

\* Revírní báňský úřad v Chomutově, řídil báňskou činnost v politických okresech Chomutov, Kadaň, Podbořany a v soudním okrese Žatec. (*Do tohoto úředního obvodu patřil i důl Robert*)

\* Revírní báňský úřad v Mostě, řídil báňskou činnost v politickém okrese Most a v soudních okresech Duchcov a Postoloprty.

\* Revírní báňský úřad v Teplicích v Čechách, řídil báňskou činnost v politických okresech Ústí nad Labem, Litoměřice, Rumburk, Šluknov, Děčín a v soudních okresech Teplice v Čechách, Česká Lípa, Cvikov a Nový Bor.

## 1873

### **9.5.1873**

Na vídeňské burze se zhroutily kurzy akcií. Tento krach se postupně projevil ve velké hospodářské krizi, která postihla světovou ekonomiku. Těžba hnědého uhlí v podkrušnohoří v této následné krizi z této zkoušky, vyšla relativně dobře. Hnědé uhlí bylo nejlevnější oproti jiným druhům uhlí. Těžaři v podkrušnohoří si mohly dokonce dovolit i investovat, což bylo pro jiné odvětví zcela nemožné.

### **5.6.1873**

Na dole Beust v Souši začala těžba uhlí.

## 1875

### **2.9.1875**

V Duchcově začalo vyučování v nové Horní škole.

### **11.9.1875**

V Teplicích v Čechách se konal 1. těžařský den, kterého se zúčastnili všichni těžaři z SHR. Účastníci se v jednotlivých sekcích jednali o problémech odvodňování, stavu dopravy po železnici i po vodě a návrhy na úpravu horního zákonodárství. Také byly projednávány otázky jednotného třídění uhlí a jeho ceny.

### **rok 1875**

V průběhu tohoto roku bylo započato s druhou fází hloubení těžní jámy tj. až na patu hlavní sloje. Na dně jámy bylo zabudováno i čerpadlo pro odčerpávání důlních vod. Na povrchu byl zřízen jednoduchý třídič uhlí.

## 1876

### **18.1.1876**

Na dole Anna v Souši byli zasypáni dva havíři.

## 1878

### **rok 1878**

\* Na důl Robert nastoupil nový závodní dolu pan Očenášek. Spolu s ním přijelo z kladenska asi 60 českých havířů, kteří vytvořili jádro českého obyvatelstva v Ervěnicích.



\* Na dole Robert byla vystavěna železniční vlečka, která byla napojena na Ústecko-teplickou dráhu (ÚTD). Zároveň byla na dole postavena rampa pro rychlejší nakládání železničních vagónů.

\* U Komořan zanikl v důsledku rozvíjejícího hlubinného dolování, pramen "komořanské kyselky". Tato kyselka byla svou kvalitou a chutí, vyhlášena v širokém okolí.

## 1879

### **1.1.1879**

V SHR začala pracovat "Spojená mostecko-duchcovsko-litvínovská bratrská pokladna" jako prozatímní pojišťovací instituce. Kromě této pokladny pracovali v SHR i jiné pojišťovací společnosti.

### **15. - 20.10.1879**

V Souši vstoupilo do stávký asi 150 havířů, kteří byli najmutí pro práci na dolech z okolí Žacléře. Agent, z Mostecké hnědouhelné společnosti, který je najímal, jim sliboval solidní mzdy a další jiné výhody. Při první výplatě v tento den se však dočkali toho, že jim byla naopak část mzdy bezdůvodně stržena. Proto 16.10.1879 nepřišli do práce. Další den přišli velice rozhodným způsobem do kanceláří společnosti, aby si promluvili s agentem, který je najal. Ten však vyskočil z okna a uprchl. Správa závodu tento incident nahlásila na okresní hejtmanství v Mostě, které vyslalo do Souše četnickou posádku a 30 mužů domobrany. Pro všechny případy měly vyhlášenou pohotovost dva prapory horských myslivců v Chomutově. Okresní hejtmanství celou událost vcelku objektivně vyšetřilo. Ve zprávě uvedlo, že velká část viny spočívala na vedení společnosti a doporučilo, aby slíbené náležitosti splnili.

### **rok 1879**

\* V tomto roce měl být pořízen první soubor fotografií dolu Robert.

\* Důl Washington v Třebušicích patřil anglickému podnikateli Wiliamu Refeenovi. *(Tento podnikatel byl proslulý tím, že stížnosti havířů řešil osobně. Pokud si havíři stěžovali třeba na špatnou figuru, sfáral a na dané figuře s nimi odpracoval část směny. Buď jejich stížnost uznal, anebo jim zvýšil normu na směnu. Výborně ovládal havířinu. Dolům, které mu patřily, ať se měly jakékoliv jméno, se v místním slangu říkalo "Na Refince.")*

## 1880

### **rok 1880**

\* Východně asi jeden kilometr od jámy č.1 bylo dokončeno hloubení a vyzdění jámy č.4, zvaná Eliška.

\* Důl Robert získal vodní právo na užívání ervěnického vodovodu.

\* V závěru roku byla vyhloubena další výdušná jáma č.5, zatím do "dvoumetráku". Tato jáma byla zpevněna dřevěnou výztuží.

\* V podkrušnohoří byly postupně na hlubinných dolech rušeny větrné pece u výdušných jam.

\* V SHR bylo v provozu asi 120 hlubinných a povrchových dolů.

## 1881

### **1.8.1881**

V SHR vstoupil v platnost první služební řád, který určoval pravidla vztahů mezi horníky a důlními podnikateli.

### **30.9.1881**

V tomto měsíci chtělo odejít na práci do vestfálských dolů, několik desítek havířů z duchcovska. Agenti z tohoto německého uhelného revíru jim slibovali lepší platy a jiné sociální výhody. V souladu se stanovami Bratrské pokladny si najmutí horníci vyzvedli své vklady. Mezitím, ale do westfálských dolů, odjelo několik jejich druhů a zjistili, že podmínky v tomto revíru jsou stejné, dokonce na některých dolech i horší. Proto nikam neodjeli a zůstali doma. Našli si práci opět v okolních dolech. Při nástupu na důl si opět zaplatili zápisné v Bratrské pokladně a vyzvednuté vklady jim zůstaly. Tyto ponechané vklady se později staly předmětem významných událostí.

### **rok 1881**

V Teplicích v Čechách byl založen Spolek horníků.

## 1882

### **25.2.1882**

Události ze září 1881, které souvisely s neuskutečněným odchodem havířů z duchcovska do westfálského revíru, přinutily Bratrskou pokladnu ke změně stanov. Změna stanov spočívala v tom, že při zrušení členství v Bratrské pokladně nebude havíři vyplaceno 75% jeho vkladu, ale pouze jedna třetina. Protože v této době začala velká stávka havířů na dolech na nýřansku, nebyly tyto změny stanov zatím uveřejněny.

### **25.2.1882**

Na nýřansku začala velká stávka havířů. V této plzeňské oblasti byly pracovní podmínky havířů daleko horší než na severu země. V tomto revíru se pracovalo nepřetržitě tj. v nedělích a mnohdy i o svátcích. Pracovní směna trvala 12 až 14 hodin. Mzda se vydávala nepravidelně a často byla šizena. Na některých dolech někdy mzdu nevyplácely a vydávaly místo ní mouku. Nejhorší situace byla na tzv. Pankrazových dolech. Na těchto dolech začala také tato tzv. nýřanská stávka. Tato

stávka skončila 7.4.1882, když byla potlačena četnictvem a vojskem. Havíři si žádné zlepšení svých podmínek nevymohli. Naopak po skončené stávce byla řada vůdců silně perzekuována. Neúspěch této stávky byl v tom, že nebyla jednotně řízena.

#### **15.4.1882**

V tento den byla zveřejněna změna stanov Bratrské pokladny (*viz 25.2.1882*).

#### **17.4.1882**

Po uveřejnění změny stanov v Bratrské pokladně, nastala nečekaná reakce havířů se kterou nikdo nepočítal. Havíři bez ohledu na tuto změnu si začali hromadně v Duchcově vyzvedávat své vklady.

#### **21.4.1882**

Protože nápor vkladatelů na Bratrskou pokladnu neustával, vydala pokladna doplňující úpravu stanov. V této úpravě stálo, že ten kdo si vyzvedne vklad, ztrácí všechny nároky včetně práv a bude s ním nakládáno jako by členem Bratrské pokladny nikdy nebyl. Vyzvedávání vkladů však pokračovalo ještě živelněji dále.

#### **22.4.1882**

Před budovou Bratrské pokladny v Duchcově se shromáždilo kolem 600 vkladatelů a požadovali vyplatit své peníze. Tím začalo hromadné vystupování z členství v Bratrské pokladně.

#### **24.4.1882**

Proti počínání Bratrské pokladny, vstoupily na teplicku čtyři doly do stávky.

#### **25.4.1882**

V Krupce u Teplic se sešla tajná porada asi šedesáti havířů, kteří zastupovali různé doly na teplicku a duchcovsku. Na této poradě byl vytýčen hlavní program, který spočíval v zahájení stávek za zestátnění Bratrské pokladny. Zástupci této porady pak odešli k okresnímu hejtmanovi a požádali jej, aby povolil konání veřejné schůze horníků. Okresní hejtman tuto schůzi povolil. Přiměli jej k tomu velmi neutěšené poměry v Duchcově.

#### **26.2.1882**

Na základě vydaných letáků ve kterých byly zveřejněny závěry z tajné porady v Krupce, které vyzývali havíře ke stávkám, stálo v poledne na teplicku a duchcovsku již 31 šachet. V poledne se také v duchcovské v hospodě "U Slunce" sešla legální porada stávkujících na které bylo přítomno 212 zástupců z různých dolů. Na této schůzi byly přijaty podmínky vůči podnikatelům a úřadům. Protože se v Duchcově

shromáždilo přes 3000 havířů, povolal okresní hejtman do města k zajištění pořádku, tři roty vojáků z 42. pluku "Cumberland" z Terezína.

#### **27.4.1882**

Vyšlo první a také zároveň poslední číslo novin "Hlas lidu", který byl určen především pro horníky v SHR. Protože se konala v revíru stávka, okresní hejtmanství celý náklad zabavilo.

#### **27.4.1882**

\* Stávka se rozšířila na ústecko a mostecko. V tento den vstoupilo na mostecku do stávky 9 dolů a pak následovaly další. V Mostě se začali shromažďovat havíři. Okresní hejtman povolal do Mostu prapor polních myslivců z Chomutova. Na duchcovsku se již nepracovalo ani na jednom dole.

\* Večer se také sešla v Teplicích schůze 32 majitelů dolů.

#### **28.4.1882**

\* V SHR vstupovalo do stávky stále více dolů. Proto bylo do revíru povoláváno vojsko a četnictvo z různých posádek. Tyto branné síly byly rozmisťovány v různých počtech na jednotlivé doly.

\* Na dole Washington v Třebušicích došlo k zuřivé bitce mezi třiceti ženami a stávkokazy. Tyto ženy se dokonce pokusily zničit některé strojní zařízení, aby znemožnily provoz dolu.

\* V Teplicích se sešla další schůze majitelů dolů.

#### **29.4.1882**

V SHR stávkovalo již tolik dolů, že šlo téměř o stávku generální. V okresních městech byly vyvěšeny vyhlášky s výzvou ve které stálo, že ten stávkující havíř, který se do 24 hodin nedostaví do práce, bude "postrkem" poslán do domovské obce nebo bude vystěhován z důlního bytu.

#### **30.4.1882**

V SHR bylo soustředěno tolik vojska a četnictva, že se o jejich rozmístění ztrácel přehled. Proto místodržitel vydal nařízení, že žádosti o další posily musí být vyřizovány jen přes jeho kancelář.

#### **1.5.1882**

\* V okresních městech byla vyvěšena nová ultimativní vyhláška ve které se nařizovala povinnost stávku ukončit do 24 hodin.

\* Na inspekční prohlídku soustředěných vojsk v SHR přijel z Vídně maršálek c. a k. vojsk.

### **2.5.1882**

\* Vyvěšení ultimativní vyhlášky o povinnosti ukončení stávky minulo účinkem. Proto mocenské úřady přistoupily k represáliím a dokonce mnohdy i k násilí. Začalo zatýkání, vyšetřování, domovní prohlídky, vystěhovávání a odsuny do domovských obcí. Zvlášť pečlivě byli vyhledáváni organizátoři této stávky v rámci okresů i na jednotlivých dolech. Jen na mostecku bylo zatčeno 25 předáků této stávky a 71 nejaktivnějších horníků bylo vystěhováno do domovských obcí.

\* V Hořanech se pokusilo několik havířů a jejich ženy odzbrojit několika člennou hlídku četníků.

### **3.5.1882**

Horlivost Policie při zatýkání, vedla až k anekdotickým omylům. Tohoto dne zadrželi tři františkánské mnichy, kteří jeli vlakem z Teplic do Mostu. Na mosteckém nádraží je zatkli, protože je považovali za převlečené sociálně demokratické emisary. Šetřením vyšlo najevo, že jde opravdu o služebníky boží. Proto je s mnoha omluvami propustili.

### **4.5.1882**

Perzekuce a násilí mocenských orgánů šla až tak daleko, že ve stávkujících okresech bylo zakázáno právo spolčovací i shromažďovací. V hornických koloniích nesměl nikdo vyjít ani do okolí. Kdo vyšel z kolonie, byl zatčen a odvečen k místnímu soudu. Tam po krátkém šetření mu byl vždy vyměřen nějaký trest. Buď ve formě pokuty nebo až po vystěhování do domovské obce. Havíři byli také do práce voděni vojáky a četníky. Kdo se zdráhal nastoupit do práce, byl nějakým způsobem potrestán. Zvlášť tvrdě se postupovalo v Duchcově, odkud stávka vzešla. Proto v tento den se na duchcovsku skoro na všech šachtách pracovalo a v této oblasti byla stávka potlačena.

### **9.5.1882**

K tomuto dni byla stávka potlačena i na jiných okresech. Jaká byla účast dolu Robert na této stávce, není doloženo.

### **16.5.1882**

Z severočeského revíru bylo odvoláno všechno vojsko a četnictvo, které sem bylo povoláno jako posily.

### **24.5.1882**

V Praze byl zemským trestním soudem ustanoven centrální soud pro všechny, kdož se angažovali, anebo byli podezřeni, že se angažovali v socialistických a jim podobných spolicích. Impulsem k založení této instance byla tato jarní stávka.

## **srpen – říjen 1882**

V těchto měsících začalo intenzivní vyhledávání a zatýkání organizátorů hornické stávky v SHR na jaře tohoto roku.

### **25.9.1882**

V Mostě byla otevřena česká škola Ústřední matice školské.

### **5.12.1882**

Před mimořádným senátem Zemského trestního soudu v Praze byli souzeni organizátoři jarní stávky v SHR. U tohoto soudu jich stanulo 51 a z toho jich bylo 34 odsouzeno k různým trestům žaláře. Proces trval tři týdny.

### **rok 1882**

Výdušné jámy č.3 a č.5 byly prohloubeny až na patu hlavní sloje a zároveň byly i vyzděny.

## **1883**

### **rok 1883**

Na katastru obce Komořan vznikl malý povrchový důl Germania.

## **1884**

### **21.6.1884**

Říšským zákoníkem č. 115, byla upravena v Rakousku-uhersku v hornictví na délku 10ti hodin. Zároveň tento zákon zakazoval dětskou práci a potvrdil nedělní pracovní klid.

### **rok 1884**

\* První parní lopatové rýpadlo v SHR, začalo těžit na povrchovém dole Hartmann u Ledvic.

\* První závodní elektrárna byla postavena na dole Evžen v Petřvaldu na ostravsku.

\* V uhelných dolech v SHR se začaly používat benzínové bezpečnostní lampy, které indikovaly přítomnost některých důlních plynů na pracovištích v hlubině. Říkalo se jim "větěrky" nebo také "sichrovky".

## **1885**

### **rok 1885**

\* V Komořanech byl založen hlubinný důl Germania. (*V roce 1919 byl přejmenován na důl Fortuna*).

\* V hlubinných dolech v SHR se postupně začaly rušit dřevěné kolejnice.

## 1886

### **1.4.1886**

V noční směně byla definitivně ukončena těžba na dole Beust u Souše. Důl byl uzavřen.

### **3.5.1886**

V Souši začala být hloubena těžní jáma pro důl Matylda. Jáma byla hloubena severně od železniční dráhy Most a Chomutov, asi 20 metrů od jámy bývalého dolu Beust. Hloubení bylo ukončeno v 71,78 metrech.

### **rok 1886**

V tomto roce bylo na dole Robert byl:

\* Uveden do provozu malý parní těžní stroj o výkonu 45 koňských sil, který byl dovezen z Anglie.

\* Zahájení těžby uhlí z hlavní sloje.

## 1887

### **1.3.1887**

V Souši byla otevřena česká škola, která byla druhou českou školou na území dnešního mosteckého okresu.

## 1888

### **rok 1888**

Ústecko-teplická dráha (ÚTD) zahájila dvoukolejný provoz mezi stanicemi Duchcov a Chomutov.

## 1890

### **25.4.1890**

Sociálně demokratický časopis "Věk svobody" tehdy napsal tuto výzvu:

*"Dělníci!*

*následujících závodů, továren, dolů a dílen usnesli se na tom, že v celém světě dělnictvo domáháti se chce osmihodinové doby pracovní v zájmu humanity a pokroku kulturního a tento požadavek pronáší svorně v jediný tj. 1.máje 1890, den tento oslaviti jako svátek dělnický a nebude tento den pracovati, alebrž rozjímati a se svými rodinami se těšiti. O tom činí dělnictvo zde vypsáných závodů slušnou zmínku, oznamuje vůli a přání své, mimo jinak tímto způsobem veřejně a odpovídá se zasláním po jednom výtisku tohoto listu vyjmenovaným závodům"*

Pod touto výzvou bylo podepsáno 51 závodů a dolů z okolí Prahy a ze severu Čech.

### **1.5.1890**

Ve všech okresních městech v SHR se konaly oslavy 1.máje.

*V časopise Švermovák roč. IX, č.8 z 22.4.1960 napsal měřič Josef Štolle v článku "První máj havířů před 70 lety", mimo jiné:*

*"Již 70 let uplynulo od doby, kdy nejuvědomější část havířů na tehdejším dole Robert se zúčastnila prvomájové manifestace. Oslavovat tehdy největší dělnický svátek, i když to bylo oficiálně povoleno, bylo považováno za velký prohřešek proti zaměstnavateli a takového odvážlivce čekal citelný trest. Obvykle používaným trestem v takových případech bývalo propuštění z práce. Takový trest postihl před sedmdesáti léty i několik havířů z našeho dolu. I když po intervenci na Revírním báňském úřadě v Chomutově byla jejich stížnost proti tomu-to trestu plně uznána, trvala závodní správa na svém rozhodnutí. Aby, alespoň formálně tento úřad formálně uspokojila, slíbila, že horníci budou po uplynutí několika dní opět do práce přijati. Ovšem zůstalo jen při tomto slibu, který nebyl v žádném případě splněn."*

(Tato událost není žádným dokumentem doložena.)

### **8.8.1890**

Na dole Saxonia v Třebušicích nastal náhlý průval vod do důlních chodeb. Voda částečně vnikla i do chodeb sousedícího dolu Matylđa v Souši.

### **1.10.1890**

V Třebušicích byla ustavena "Čtenářská beseda". Založení spolku naráželo na tvrdý odpor podnikatelů z okolních dolů. Tento odpor vyvrcholil tím, že v neděli, kdy měl být spolek slavnostně ustaven, nařídili zakladatelům spolku nedělní směnu. Dále oznámili, že kdo se stane členem spolku, bude propuštěn z práce.

### **14.11.1890**

Na dole Anna v Souši se do důlních chodeb náhle provalilo obrovské množství vod. Na IV. horizontu se utopilo 33 havířů.

### **17.11.1890**

Na dole Saxonia v Třebušicích bylo při závalu na porubu usmrceno sedm havířů.

### **24.11.1890**

Při sanačních pracích na dole Anna v Souši se opět do důlních chodeb provalila spodní voda.

### **6.12.1890**

Po průvalech spodních vod v listopadu 1890 do dolu Anna v Souši se začalo s hloubením nové těžní jámy pod jménem Anna - pomocná.



### **7.12.1890**

Ve Vídni se sešel první hornicko-hutnický sjezd v Rakousku-Uhersku. Původně se tento sjezd měl konat v Mostě. Aby, byl zajištěn říšský charakter tohoto sjezdu, proto byla zvolena Vídeň.

### **rok 1890**

\* Závodním dolu Robert byl ing. Karl Rotter.

\* Ustavení "Těžařstva Britania" jehož základním majetkem byl důl Robert a pak další doly u Braňan, Lažan a Mariánských Radčic.

\* V SHR bylo vydáno nařízení, že trhací práce smí vykonávat pouze přezkoušení střelmistři s dekretem od RBÚ v Chomutově.

\* V SHR se začaly zavádět do strojoven elektrické těžní stroje.

## **1891**

### **rok 1891**

\* Do povrchových objektů byla zavedena elektrická energie.

\* Do strojovny u jámy č. 2 byl zabudován nový těžní stroj, který byl vyroben v ČKD Praha a měl výkon 223 koňských sil.

## **1892**

### **31.5.1892**

Na dole Marie v Březových Horách u Příbrami se stalo neobyčejné důlní neštěstí. Při požáru na 29. patře na tomto dole zahynulo 319 havířů.

### **29.12.1892**

Na dole Pluto v Louce při výbuchu důlních plynů byly usmrceni čtyři havíři a pět jich bylo těžce zraněno.

## **1893**

### **24.1.1893**

Na dole Pokrok u Duchcova bylo při výbuchu důlních plynů usmrceno osmnáct havířů.

### **19.2.1893**

Na dolech Mostecké uhelné společnosti v Souši vypukla v období 14. - 19.2.1893 stávka do které v krátké době vstoupilo asi 2500 havířů. Důvodem stávky bylo propuštění havíře, který přijal funkci odborového důvěrníka. Dne 14.2.1893 se na silnici mezi Dolním Jiřetínem a Souší střetli stávkující s eskadronou dragounů, kteří toto shromáždění rozehnali. Do této stávky vstoupil i důl Robert, který také předložil

své požadavky vedení dolu. Z několika požadavků byl splněn pouze jeden. Pracovní doba v hlubině byla snížena z dvanácti na deset hodin denně.

#### **24.4.1893**

V Ervěnicích byl založen vzdělávací spolek Májoslav. V jeho preambuli mj. stálo, že tento spolek chce "*pěstovat duševní a hmotné zájmy svých členů s vyloučením politického jednání, čehož dosáhnouti hodlá:*

*\* uspořádáním přednášek, zvláště zájmů dělnických se týkajících, rozhovory, vyučováním a předčítáním o technických a vědeckých věcech, cvičením ve zpěvu, řečnictví a elementárním vyučováním ve čtení a psaní,*

*\* zřízení knihovny a odebíráním časopisů zákonně povolených,*

*\* poskytováním podpory cestujícím členům,*

*\* podporování členů v nemoci a nahodilém neštěstí, dle příležitostného poměru pokladní hotovosti,*

*\* pěstováním zábav a výletů zákonně povolených,*

*Za spolek Májoslav byli podepsáni Karel Miller a František Rydvan.*

#### **19.6.1893**

Na dole Amálie u Ledvic, noční směna odmítla nastoupit na noční směnu s tím, že dříve nesfárají, dokud nebude zavedena osmihodinová pracovní doba. Dále požadovali zvýšení mezd a změnit neutěšené poměry v Bratrské pokladně. Stávka se rychle rozšířila na okolní doly na ledvicku a zapojilo se do ní asi 3000 havířů. Protože nebyla jednotně řízena skončila neúspěchem dne 26.6.1893. Na mosteckých a chomutovských dolech byla s velkým zájmem sledována.

#### **9.9.1893**

Na dole Jan u Mostu bylo při výbuchu důlních plynů usmrceno šest havířů a jeden byl těžce zraněn.

### **1894**

#### **11.3.1894**

V Duchcově v hostinci „U Menclů“ se konala konference, před ustavující valnou hromadou "Ústředního svazu dělníků hornicko-hutnických" se sídlem v Mostě.

#### **14.6.1894**

Na dole František v Karviné nastal výbuch důlních plynů, který se také přenesl do sousedícího dolu Jan. Při tomto výbuchu zahynulo dohromady 235 havířů.

#### **10.11.1894**

Na dole Pluto v Louce došlo k výbuchu metanu, při kterém bylo usmrceno devatenáct havířů a dva byli při tomto výbuchu těžce zraněni.

## 1895

### **19. - 20.7.1895**

V odpoledních hodinách se na dole Anna v Souši, provalilo do systému důlních chodeb velké množství tekoucích písků (kuřavky). Okamžitě se začaly stavět zděné hráze, aby se zabránilo průniku kuřavky do celého dolu. Toto přelití tekoucích písků do dolu Anna způsobilo, že se v Mostě poblíž hlavního nádraží, vytvořily pod obytnou čtvrtí dutiny. V noci z 19. na 20.7.1895 se náhle začaly do těchto dutin propadat celé domy. Na ulicích se začaly vytvářet hluboké jámy. Do těchto prostor se propadlo 40 domů. Dalších 16 se jich zřítilo částečně. A 31 domů mělo značně porušené zdivo. Nejvíce byla poškozena Nádražní ulice. Více než 2000 lidí přišlo o přístřeší. Po sanačních pracích a úpravách okolního terénu, byla v těchto místech konečná stanice pro mostecké tramvaje.

### **31.8.1895**

Na DJŠ byl nalezen zatím nejstarší dokument. Byl to plán na výstavbu ubytovny pro techniky přímo na dole Robert.

## 1896

### **26.9.1896**

V severočeském hnědouhelném revíru vznikla stávka do které se postupně zapojilo 54 dolů s 14 000 horníky.

### **30.9.1896**

Do probíhající stávky v revíru, vstoupilo i osazenstvo dolu Robert na protest proti propuštění osmi havířů. Stávkující předložili vedení dolu anonymně a také pozdě, požadavky ve kterých stálo:

1) *Chceme upravit pracovní dobu tak, aby pod zemí se pracovalo sedm a na povrchu devět hodin. U havířů v hlubině se do této doby započítávat i dobu sjezdu a výjezdu z jámy.*

2) *Prosazujeme zvolení tří nebo čtyř revizorů pro jámu z řad horníků, kteří by se starali o bezpečnost práce jako inspektoři.*

3) *Chceme, aby byla zrušena bratrská pokladna. Žádáme o včlenění do nemocenské a úrazové pojišťovny za předpokladu, že tato zařízení budou plně řízena zvolenými zástupci horníků.*

4) *Nepřejeme si, aby na dole pracovaly ženy. V případě, že je to nevyhnutelné, musí za stejnou práci dostávat stejnou mzdu jako muži.*

Společnost Britania samozřejmě na tyto požadavky nepřistoupila. Podařilo se jí za pomoci stávkokazů, udržet na dole Robert minimální těžbu.

### **6.10.1896**

V SHR byla ukončena stávka, která skončila neúspěchem. Celý její průběh se vyznačoval značnou nervozitou, kterou způsobovalo velké množství vojska a četnictva povoláného do revíru. Částečným úspěchem bylo jednání o délce pracovní doby na dolech.

### **7.10.1896**

Osazenstvo dolu Robert pokračovalo ve stávce.

### **8.10.1896**

Na dole Robert byla ukončena stávka. Vedení dolu nepřijalo ani jednu z podmínek. A osm havířů, pro které stávka začala, byli stejně propuštěni.

### **31.10.1896**

Severozápadními Čechami proběhla první vlna mírného zemětřesení. Za epicentrum se udával prostor mezi obcemi Jizeří, Komořany a Ervěnice. Větší otřesy byly zaznamenány i v Hoře Svaté Kateřiny.

### **3.11.1896**

V podkrušnohoří proběhla mezi devátou a jedenáctou hodinou večerní, druhá vlna mírného zemětřesení. Nejvíce bylo pociťováno v Hoře Svaté Kateřiny. Tato obec byla považována za epicentrum tohoto zemětřesení. Zaznamenáno také bylo, že tyto otřesy se projevily v půl desáté večer a v jednu hodinu v noci v Mostě, Souši a Komořanech.

### **rok 1896**

Na dole Robert byl rozveden elektrický proud do všech objektů a na náraziště u těžních jam v podzemí.

## **1897**

### **6.4.1897**

V Rakousku-Uhersku bylo vydáno nařízení o povinném vybavení uhelných dolů dýchacími přístroji v počtech minimálně pro 5% důlního osazenstva.

### **30.9.1897**

V Mostě byl ustaven Místní hornicko-hutnický spolek. (viz 7.7.1895)

### **rok 1897**

\* V Mostě byla zprovozněna elektrická tramvaj.

\* Ve smyslu tehdejšího školského zákona se pokusili Češi v Ervěnicích o založení české školy. O této záležitosti byla sepsána petice, která byla zaslána do Vídně.

Ministerstvo školství ve Vídni, nařídilo tuto žádost komisionálně projednat. Proto byla sestavena komise, která byla složena ze zástupců zaměstnavatelů. Tato komise pak na Čechy z Ervěnic, kteří tuto petici podepsali, vyvíjela různý nátlak. Ten spočíval v tom, že pokud setrvají na svém požadavku, budou vystěhováni z důlních bytů nebo budou propuštěni z práce. Řada z nich, potom své podpisy odvolala. Na petici zůstalo jen několik podpisů nezávislých Čechů. Pro velmi nízký počet žadatelů, byla tato petice odvolána.

## 1898

### **13.3.1898**

V Ervěnicích byla na sepsána a podána žádost o založení české veřejné školy. Pod tuto žádost se podepsalo i několik horníků z dolu Robert.

### **15.3.1898**

Městská správa v Ervěnicích sestavila seznam horníků, kteří se angažovali za zřízení české školy v Ervěnicích, které doporučila k propuštění na dolech Elly a Robert v Ervěnicích. Někteří horníci pak pod tímto nátlakem své podpisy odvolali.

### **1.9.1898**

Ústřední matici školské z Prahy se podařilo pronajmout v Třebušicích místnosti pro zřízení české dvojtřídky. Do této školy docházely děti z Komořan, Ervěnic i Nového Sedla. Při zahájení školního roku se u této školy sešlo mnoho lidí z okolí.

### **7.10.1898**

V Třebušicích byla založena tělovýchovná jednota Sokol.

### **10.10.1898**

V Ervěnicích byla založena tělovýchovná jednota Sokol. Tato organizace se výrazně podílela založení první české školy v Ervěnicích.

### **rok 1898**

Necelé dva kilometry od dolu Robert byla vyhloubena výdušná jáma č. 4, zvaná Eliška.

## 1899

### **30.9.1899**

Ústecko-teplická dráha zaslala vedení dolu Robert rozkreslený příčný řez kolejnice typu Profil 1, ze které musí být postaveno kolejiště vlečky, které by mělo být napojeno na kolejiště státní dráhy v Ervěnicích.

## 1900

### **2.1.1900**

V Štýrsku začala stávka horníků, která iniciovala masové stávky horníků po celém Rakousku-Uhersku. V Čechách začaly tyto stávky od 13.1.1900 na ostravsku, od 19.1.1900 v severočeském revíru a od 22.1.1900 v sokolovském revíru. Tato stávka byla řízena Vídeňskou ústřední odborovou komisí. Stávky se v celém Rakousku-Uhersku zúčastnilo kolem 90 000 horníků. Tato generální stávka byla také počínem pro přijetí pozdějšího zákona o zkrácení pracovní doby na 9 hodin v podzemí.

### **19.1.1900**

V severočeském hnědouhelném revíru začala také velká stávka do které se postupně zapojilo více než 20 000 horníků ze 113 dolů. Tato stávka přerostla ve stávku generální.

### **23.1.1900**

V souvislosti se stávkovým hnutím v SHR vstoupilo také do této stávky osazenstvo dolu Robert.

### **20.3.1900**

Na dole Robert skončila stávka. Její skoro dvouměsíční trvání bylo korunováno úspěchem, protože mzdy byly zvýšeny o 10%.

### **13.11.1900**

Na dole Pluto v Louce při výbuchu důlních plynů zahynulo 17 havířů a 8 jich bylo zraněno těžce.

### **13.12.1900**

Vedení dolu Robert uzavřelo s ředitelstvím chomutovské spořitelny kvitanci o používání mlýna a kovárny pro potřeby dolu.

### **rok 1900**

\* Elektrický proud z náraziště byl zaveden na hlavní důlní pracoviště v úsecích.

\* Do strojovny na jámě č.2 byl zabudován nový těžní parní stroj o výkonu 127 koňských sil. *(Tato těžní jáma byla později upravena pro těžbu skipem.)*

## 1901

### **2.1.1901**

Na důl Robert nastoupil nový závodní dolu ing. Rudolf Radler, který tuto funkci převzal po ing. Karlu Rotterovi.

### **1.5.1901**

Ukončení těžby na dole Carolina u Souše. Důlní pole a povrchové objekty převzal blízký důl Anna.

### **17.5.1901**

V Čechách vypukla generální stávka horníků. Hlavním požadavkem bylo zavedení 9ti hodinové pracovní doby a důsledná evidence havířů na směně. Účast dolu Robert na této generální stávce není doložena.

### **24.6.1901**

Na základě generální stávky horníků v Čechách byl ve Vídni přijat zákon o zkrácení pracovní doby v podzemí na 9 hodin. Na povrchu byla ponechána 12ti hodinová pracovní doba.

*(Podnikatelé se pokoušeli tento zákon paralyzovat tím, že trvali, aby havíř byl devět hodin na pracovišti a pak jej teprve opustil. Revírní báňské úřady se však postavily na stranu havířů. Jejich závěrečné stanovisko k tomuto sporu byla, že pracovní doba začíná sjezdem prvního havíře ze směny do podzemí a končí odchodem po 9ti hodinách z dolu. Na mnoha dolech se tento verdikt RBÚ nedodržel.)*

### **4.11.1901**

U Mariánských Radčic začala těžba na dole Kaisergrube.

*(Po první světové válce byl tento důl přejmenován na důl Jan II. V roce 1931 byl tento důl z komerčních důvodů přejmenován na důl Kohinoor II.)*

### **rok 1901**

\* Na důl bylo dodáno 5 ks elektrických lokomotiv o rozchodu 900 mm. Tyto lokomotivy pojížděly v podzemí po některých chodbách bývalé lanovky. Do této doby, bylo v podzemí pro tahání vozů 17 koní. Po dodání těchto lokomotiv v dole zůstali pouze tři koně.

\* Severovýchodně od jámy č.1 bylo započato s hloubením výdušné jámy č. 7.

\* Na dole byla uvedena do provozu závodní elektrárna.

\* Důl Hedvika u Ervěnic se osamostatnil. Od vyhloubení v roce 1900 patřila jáma Hedvika do podřízenosti dolu Julius V. v Souši.

## **1902**

### **1.1.1902**

Císařskokrálowským dekretem z Vídně byla stanovena pracovní doba v podzemí na devět hodin. Kontrolou plnění tohoto zákona byly pověřeny jednotlivé Revírní báňské úřady.

*(Vedení dolu Robert tento dekret nedodržel a požadovali po havířích odpracování delší pracovní doby. Tzn. odpracovat devět hodin přímo na pracovišti.)*

### **14.1.1902**

Na dole Jupiter v Komořanech do podzemí provalila voda řeka Bílina. V dole utonulo 43 havířů včetně závodního dolu, který byl v tomto okamžiku v podzemí na kontrole. Na směně bylo 116 havířů.

*(Při náhlém tání se z koryta vylila řeka Bílina a na povrchu vytvořila na prosedlinách četná jezera. Při závalu jedné komory se dno jednoho z těchto jezer protrhlo do podzemí dolu Jupiter a způsobilo tuto tragédii. Vyprošťování utonulých začalo až 25.4.1902.)*

### **1.2.1902**

Po zásahu Revírního báňského úřadu v Chomutově byl na dole Robert, příchod a odchod z dolu zahrnut do pracovní doby.

### **25.4.1902**

Na dole Jupiter v Komořanech začaly vyprošťovací práce, které spočívaly v odčerpávání vod ze zatopeného dolu.

### **9.9.1902**

V Komořanech na hřbitově byl odhalen obětem z dolu Jupiter nad společným hrobem pomník. Této události se zúčastnilo několik tisíc havířů z mostecká a delegací horníků z jiných okresů.

### **rok 1902**

- \* Na povrch byli vyvezeni z podzemí poslední tři koně.
- \* Na povrchu byla provedena rekonstrukce třídírny.
- \* Od těžní jámy č. 2 byl vystavěn most na skládku uhlí z konstrukční ocele. Předtím byl tento most na tuto skládku ze dřeva.

## **1903**

### **30.4.1903**

Důlní podnikatelé a těžaři na severu Čech předložili Revírnímu báňskému úřadu v Chomutově, v Mostě a Teplicích návrh na změnu služebního řádu na dolech. Navrhované změny byly pobuřující. Některé ustanovení ukládaly havířům např. že nesmí odmítnout práci, ani ve zřejmém ohrožení života, nebo je povinen uhradit i nezaviněné škody apod. Kromě jiného pro vytištění služebního řádu byl stanoven pouze německý jazyk.

### **10.6.1903**

Na dole Jan II. u Mariánských Radčic, byli při výbuchu důlních plynů usmrceni tři havíři.



### **15.6.1903**

Od začátku května do tohoto data se na severu Čech konalo 15 velkých táborů lidu, na kterých byl odsouzen návrh na změnu služebního řádu. O tom, že změna tohoto řádu byla nepřijatelná pro horníky svědčilo i to, že mnohé strany a spolky, které předtím nikdy nenašly společnou řeč k žádné činnosti, se při této akci sjednotily.

### **21.6.1903**

Na duchcovsku byl anarchisty svolán velký tábor lidu, namířený k změnám služebního řádu v hornictví. Tento tábor lidu byl okresním hejtmánstvím v Duchcově zakázán. I přes tento zákaz se tohoto tábora zúčastnilo přes 10 tisíc lidí. Po jeho skončení se účastníci seřadili do dvou průvodů. Jeden průvod směřoval do Teplíc v Čechách a druhý do Horního Litvínova.

### **rok 1903**

\* Důlní podnikatelé a těžaři na podzim, stáhli z důvodů nepokojů svůj návrh na změnu služebního řádu v hornictví.

\* U jámy č. 2 byla provedena rekonstrukce třídírny uhlí.

## **1904**

### **13.6.1904**

Důlní podnikatelé a těžaři opět předložili báňským úřadům, návrh na změnu služebního řádu v hornictví. Tento počín opět vyvolal velký nesouhlas horníků na mnoha dolech.

### **27.6.1904**

Proti návrhům služebního řádu na severu Čech zastavili práci havíři na dolech Johana, Moritz a Guttman. Mezi stávkujícími a četníky potyčky vyvrcholily do takové míry, že nechybělo mnoho a došlo ke střelbě do stávkujících.

### **7.8.1904**

V Lomu u Mostu se konal velký tábor lidu namířený ke změnám v služebního řádu v hornictví. Na tomto táboře se sešlo kolem 20 tisíc lidí. Do Lomu u Mostu byl povolán značný počet četnictva z Čech a po jejich nátlaku byl tento tábor lidu rozpuštěn.

### **11.8.1904**

V Mostě u německé spořitelny se sešel tábor lidu o počtu kolem 5000 lidí. Tento tábor lidu byl opět namířen proti změnám služebního řádu v hornictví. Četnictvo se tento tábor lidu pokoušelo rozehnat. To se podařilo až u Kopist, kam účastníci tábora lidu spořádaně ustoupili. K rozehnání davu lidí, četníci použili tramvaje. Nasedli do tramvají a rozjeli se s nimi do účastníků tábora lidu. Už při vjetí tramvajemi za plné

rychlosti do davu lidí, jich mnoho poranili. Pak z vozů tramvají vyskákali a shromáždění brutálně rozehnali. Desítky demonstrantů bylo poraněno.

### **14.8.1904**

V Lomu u Mostu se konal velký tábor lidu, který vyjádřil nesouhlas ke změnám služebního řádu v hornictví. Zároveň na tomto táboru lidu byl důrazně odsouzen postup četnictva proti účastníkům tábora lidu v Mostě dne 7.8.1904.

### **19.8.1904**

Na pražském výstavišti se uskutečnila akce na podporu horníků na mostecku, "PRAHA - PODKRUŠNOHOŘÍ". Tato akce solidárně reagovala na hornické nepokoje, které vyjadřovaly nesouhlas se změnami ve služebním řádu v hornictví. Pod dojmy z této akce, napsal Fráňa Šrámek báseň "Psí chorál" a Jiří Mahen báseň "Horníkům severu".

### **srpen 1904**

V druhé polovině srpna se konaly na několika dolech v mostecku a teplicku stávky horníků proti změnám ve služebním řádu v hornictví. Těžaři odpověděli na tyto nepokoje tím, že zastavili těžbu na 14ti dolech. Bez práce zůstalo asi 1000 havířů. Využili k tomu déletrvajících sucha, které přerušily pro velmi nízký stav vody, přepravu uhlí po Labi.

### **20.9.1904**

V Lomu u Mostu byla založena anarchistická Česká federace všech odborů. Tato organizace si vytkla také mj. za úkol, pořádat protestní akce proti změnám ve služebním řádu v hornictví.

### **rok 1904**

V Evropě se začal projevovat začátek hospodářské krize, který se odrazil ve sníženém odběru uhlí. Na dole Robert, bylo někdy v druhé polovině tohoto roku, přikročeno ke snížení mezd o 5%.

## **1905**

### **1.1.1905**

Těžařstvo "Britania", pod kterou důl Robert patřil si z důvodů komerčních tlaků, změnilo svůj název na "Britania - Kohlenwerke GmbH".

### **20.12.1905**

Na dole Helena u Nového Sedla se udusilo při důlním požáru 19 havířů.

## **rok 1905**

Vlivem náhlé potřeby uhlí, která souvisela se stávkami v německých uhelných revírech, byla na dole Robert zavedena druhá směna pro vykrytí požadavků. V závěru roku nastal opět výrazný pokles těžby, který souvisel se stávkami železničářů. Na důl byly velmi nepravidelně přistavovány vagóny pro nákladku uhlí.

## **1906**

### **19.3.1906**

Při náhlém tání vystoupila řeka Bílina z břehů. Rozlila se nejen po celé ploše komořanského jezera, ale zatopila i celou nížinu mezi obcemi Ervěnicemi, Souší a Mostem. Z bezpečnostních důvodů, byla v těchto postižených oblastech zastavena těžba na dolech nebo úsecích, jejichž revíry zasahovaly do těchto oblastí. Na komořansku byly stále ještě živé události z 14.1. 1902. (*viz tamtéž*)

### **16.6.1906**

V Mostě se konal velký tábor lidu, kterého se zúčastnilo 18 - 20 tisíc lidí. Tento tábor lidu souvisel i s konáním generální schůze, na které se projednávalo důchodové zabezpečení havířů. Na podporu tohoto jednání se konala dole Robert jednodenní stávka.

*(V hlášení o této stávce se mj. uvádělo, že na dole Robert byla 9ti hodinová doba do které se započítávalo sfárání i vyfárání z dolu. Ztráta za tuto jednodenní stávku činila při 325 zúčastněných zaměstnancích na stávce 1009,35 Kč.)*

### **20.8.1906**

Na dole Alexander v Hrdlovce, začala stávka za zvýšení mezd do které se v krátké době zapojilo, až 13 tisíc havířů ze 70ti dolů v revíru. Stávka v revíru trvala do 21.9.1906, ale celkově byla neúspěšná. Na některých dolech sice došlo ke zvýšení mezd, ale jen o několik haléřů. Účast dolu Robert na této stávce není doložena.

### **2.9.1906**

Do duchcovského „Dreherova hostince“, byla svolána celorevírní konference, na které se sešlo 220 delegátů ze 103 dolů. Předmětem jednání bylo zavedení osmihodinové pracovní doby, zavedení minimální mzdy pro kopáče, zvýšení mezd o 25%, vystavění důlních koupelen a bezplatné poskytování deputátního uhlí. Atmosféra jednání byla velmi bouřlivá, už jen proto, že souběžně s touto konferencí se v Duchcově konal velký tábor lidu, kterého se zúčastnilo kolem osmi tisíc lidí. Zároveň se projednávalo, zda začít se stávkou v revíru ihned, nebo o tři dny později. Pro nerozhodnost se o tomto začátku stávky hlasovalo. Při vyhlášení výsledků hlasování bylo rozhodnuto začít se stávkou později. Přítomní anarchisté označili tyto volby za zfalšované. Nastala velká vřava, která přerostla ve hromadnou rvačku. Následky této rvačky řešil okresní soud v Mostě.

### **1.11.1906**

Na dole Robert byla zvýšena o 10%. Důvody zvýšení mezd se nezachovaly.

## **1907**

### **10.1.1907**

V Ervěnicích byl učiněn druhý pokus o otevření české školy, kdy 62 českých rodin si podalo žádost o její otevření. Tento čin vyvolal prudký odpor německé většiny obyvatel. Proto byla v Ervěnicích ustavena komise, která "zkoumala", zda žadatelé setrvávají na svém požadavku. Všichni podepsaní byli předvoláni na obecní úřad ke komisi. U této komise byli žadatelé o tuto českou školu zcela bez skrupulí, vystaveni různým existenčním a morálním nátlakům. Jedním z členů této komise byl i závodní dolu Robert, ing. Rudolf Radler. Česká škola v Ervěnicích zřízena opět nebyla (*viz rok 1898*). Odpor německé většiny se stal pozorností také českého tisku. Dokonce se tato záležitost stala i předmětem několika interpelací ve vídeňském říšském sněmu. Např. z dolu Robert byli propuštěni horníci František Kánský, Josef Šotner, Josef Kleisner a Pavel Trejbal. Nátlak byl činěn i hromadným vystěhováváním z důlních bytů i bytů, které patřily spřízněným firmám.

### **6.7. a 8.4.1907**

Na městském úřadě v Ervěnicích se konal výslech žadatelů o zřízení české školy. V komisi mj. předsedali ing. Radler a ing. Müller, vedoucí technici z dolu Robert.

### **15.9.1907**

V Ervěnicích se konala tzv. školní stávka, která spočívala v tom, že rodiče neposílali své děti do německých škol.

### **rok 1907**

- \* Na dole Robert byla dokončena výstavba administrativní budovy.
- \* U třídírný byl zprovozněn lanový stroj na posunování vagónů.
- \* V dobývacím prostoru byla vyhloubena další jáma (?).

## **1908**

### **7.12.1908**

V období 1.- 7.12.1908 byla v Komořanech zorganizována stávka českých dětí. Jejím důvodem bylo zřízení české školy. Stávka dětí nepřinesla požadovaný efekt. Česká škola v Komořanech zřízena nebyla.

### **rok 1908**

Na dole Robert byla provedena rekonstrukce třídírný uhlí.

## 1909

### **4.2.1909**

V noci z 3. na 4.2.1909 vznikla prudká obleva. Náhlé velké množství vody protrhlo hráz před Ervěnicemi. Prudká voda vtrhla do dolu Hedvika a Julius V. na ervěnicku a částečně je zatopila. Povodňová voda se stařinami dostala i do sousedních i vzdálenějších dolů Quido I, Quido II, Centrum, Habsburg, Richard, Evžen, Julius III. a IV. a Minerva. Odstraňování následků a čerpání vod z dolů trvalo až do srpna 1909.

### **4.3.1909**

V Ervěnicích byl otevřena česká škola, která byla první českou školou na chomutovském okrese. Tato česká škola byla umístěna do bývalé staré německé školy. Přes četné urgencye Čechů, měla tato škola nad vchodem německý nápis "Schule", a to až do roku 1918.

*(Na tuto událost vzpomněl Ferdinand Honický v časopise Průkopník ročník IV, č.4.)*

### **19.9.1909**

V tento den projel naposledy obcí Komořany poštovní dostavník tažený koňmi, který poštovně spojoval s Mostem obce Havraň, Komořany, Brandov a Horu sv. Kateřiny. Další den toto poštovní spojení uskutečňoval malý nákladní automobil.

## 1910

### **14.6.1910**

Vedení dolu Robert uzavřelo s panem Ludwigem Kaltofenem pachtovní smlouvu o používání jeho pozemku a domu č.173 pro potřeby dolu.

### **28.10.1910**

RBÚ v Chomutově vydal zákaz všem dolům v jeho úředním obvodu používat bezpečnostních důlních lamp s kovovým zapalováním vyrobené firmou Koch.

## 1911

### **27.11.1911**

Revírní báňský úřad v Mostě vydal tzv. "Normativní výnos". Tento dokument shrnoval řadu opatření pro zajištění bezpečnosti práce i vlastního báňského provozu. Majitelé dolů a těžaři tento Normativní výnos nepřijali zrovna vstřícně. RBÚ v Mostě musel v mnoha případech přistoupit k pokutám, aby tento předpis byl uplatněn v celém rozsahu.

### **rok 1911**

\* Vybetonování těžní jámy vyhloubené roce 1907.

\* Zahájení prací souvisejících s přeložkou silnice mezi obcemi Ervěnice a Komořany.

## 1912

### **18.3.1912**

V severočeském revíru vypukla stávka, do které se postupně zapojilo více než 100 dolů a zúčastnilo se jí přes 20 tisíc horníků. Stávkovalo se především za zvýšení mezd a zlepšení sociálních podmínek na dolech. Tato stávka byla centrálně řízena odborovou organizací, která se nazývala Unie horníků a trvala do 4.4.1912. Tuto stávku v severočeském revíru podnítily především stávkové bouře horníků v německém Porúří a v Anglii.

### **23.3.1912**

Na základě stávkového hnutí v severočeském revíru, předložila deputace havířů z dolu Robert, vedení společnosti Britania tyto požadavky:

- \* *zvýšení mezd o 10 až 40% podle profesí,*
- \* *vyplácení vyrovnávacích příspěvků pro ty havíře, kteří po úrazu nebo po dlouhodobé práci nejsou schopni špičkových výkonů,*
- \* *vyplácení příplatků k uhrazení daně z potravin,*
- \* *poskytovat havířům zdarma osvětlení a nářadí k práci,*
- \* *zvýšit příděl deputátního uhlí.*

Vedení společnosti Britania i vedení dolu tyto požadavky nepřijalo. Proto se deputace z dolu Robert, spojila s Uníí horníků v Mostě. Tam bylo dohodnuto, zahájit stávku na dole Robert od 26.3.1912.

### **26.3. - 4.4.1912**

Na dole Robert se konala stávka za splnění požadavků předložených 23.3.1912. Na dole byly zastaveny všechny práce. Tzv. udržovací práce spojené se zachováním dolu prováděli dozorcí.

### **2.4.1912**

Na dole Dablhoff v Modlanech při udržovacích pracích, vybuchl důlní plyn a usmrtil jednoho havíře.

### **3.4.1912**

Vedení společnosti Britania i vedení dolu, oznámilo deputaci, že přistupuje na některé z stanovených podmínek, předložených 23.3. 1912. Proto vedení dolu Robert oznámilo, že:

- \* *zaručuje částečné a plošné zvýšení mezd*
- \* *vyplácení příplatku na pořízení světla a nářadí*
- \* *zřízení skladu potravin, kde se budou prodávat některé potraviny za ceny o málo vyšší, než jsou ceny výrobní.*

*\* zvýšení přidělu deputátního uhlí na výši 82q na havíře.*

#### **4.4.1912**

Stávkující tyto nabídky přijali a zahájili opět práci na dole Robert.

#### **9.4.1912**

V severočeském revíru skončilo stávkové hnutí, které začalo 18.3.1912. Stávky byly úspěšné. Na některých dolech si havíři vystávkovali mimo zvýšení mezd i vystavění koupelen, převzetí do režie dolu poskytování světla a náradí, prodej trhavin za nižší ceny a potvrzení deputátního uhlí ve výši 82q na havíře. Stávka byla řízena Unií horníků.

#### **29.6.1912**

Na dole Anna v Souši při prudkém dosednutí těžní klece, byli těžce zraněni dva dozorcí a jeden strojník lanovky.

#### **6.10.1912**

Tohoto dne nabyl účinnosti zákon pro hornictví, který stanovil, že mzdy budou vypláceny po 14ti dnech. Dále ukládal dolům poskytovat zdarma havířům osvětlení a náradí.

#### **10.10.1912**

Na dole Robert byly jednotně zavedeny karbidové lampy.

## **1913**

#### **24.3.1913**

Na dole Nelson u Oseka nastal výbuch důlních plynů při kterém zahynuli dva havíři.

#### **3.8.1913**

Na dole Julius II. v Kopistech při výbuchu důlních plynu byli usmrceni tři havíři.

#### **8.10.1913**

Ústecko-teplická dráha (ÚTD) povolila důlní společnosti Britania, vybudovat podjezd pod tratí. Vymínila si, že tento podjezd na 51.249 km tj. poblíž Holešic, bude vybudován za dodržení drážních předpisů a na vrub žadatele. Dozorem nad stavbou určila přednostu tratě z Mostu.

#### **29.11.1913**

Před vstupem uhlí do třídírny byly zabudovány dva nové drtiče uhlí zn. Vorhandener Brecher a Saltner Brecher.

## **rok 1913**

V zachované zprávě o dolu Robert za rok 1913, která byla adresována RBÚ v Chomutově, bylo uvedeno:

*Důl Robert je hlubinným dolem, kde se uhlí ve hlavní sloji dobývalo komorováním na zával a ve vrchní sloji se dobývalo piliřováním. Bez techniků pracovalo na dole v průměru 405 zaměstnanců. Za rok 1913 bylo vytěženo 349 267 tun, což bylo 2% z celkové těžby severočeského revíru.*

## **1914**

### **28.6.1914**

Skupina sarajevských studentů provedla atentát na následníka trůnu a jeho manželku.

### **28.7.1914**

Rakousko-Uhersko vyhlásilo Srbsku válku.

### **31.7.1914**

Rakousko-Uhersko vyhlásilo úplnou mobilizaci. Následkem této mobilizace se snížil stav zaměstnanců téměř o jednu třetinu a to především ve hlavních profesích. Tím nastal pokles těžby uhlí skoro o jednu čtvrtinu.

## **rok 1914**

V průběhu tohoto roku učinila společnost BRÜXER STRASSENBAHN ELEKTRICITÄTS (Mostecká pouliční elektrická dráha, zprovozněná v roce 1897) dohodu s vedením dolu Robert, že přes část dolového pole, povede do Mostu el. vedení.

## **1915**

### **4.8.1915**

Na důl Robert přišlo kolem 60ti srbských zajatců. Ti byli zaměstnání na další přeložce silnice mezi obcemi Ervěnice a Komořany. Byli ubytováni ve bývalém mlýně mezi Ervěnicemi a dolem Hedvika.

### **16.10.1915**

V bojích v 1. světové válce ve Francii u města Tahura, padl Bernard Seebohm, syn generálního ředitele. Byl to spolumajitel těžařské firmy Britania Kohlenwerke GmbH.

## **1916**

### **18.11.1916**

V Ervěnicích bylo ustaveno Správní středisko vojenské důlní správy, které mělo



vrchní dozor nad okolními doly, tedy i nad dolem Robert. Všem horníkům byla zrušena všechna občanská práva. Pracovní doba se upravovala podle válečných potřeb. Všechny přestupky proti pracovní kázni i při porušení technologie práce, projednával vojenský soud v Terezíně. Nebylo výjimkou, že tento soud vynášel i tresty smrti s odkladem vykonáním ortelu po skončení války.

## **1917**

### **19.2.1917**

V Mostě zemřel první generální ředitel Mostecké uhelné společnosti, Gustav Bihl. Byl to významný podnikatel jehož jménem byla nazvaná porcelánka v Ledvicích a hlubinný důl v Dolním Háji u Teplic.

### **1.3.1917**

Na sousedním dole Hedvika v Ervěnicích se konala na nádvoří demonstrace pro nedostatek brambor. Stávka se nekonala.

### **16.4.1917**

Na dole Hedvika se konala stávka, která trvala dvě hodiny. Její příčinou bylo nedostatek potravin.

### **11.6.1917**

V Mostě se konalo zasedání II. skupiny báňského společenstva, kterého se zúčastnilo 280 delegátů. Na tomto zasedání se jednalo o nedostatku potravin a o systému jejich nespravedlivého rozdělování. Dále o nízkých mzdách a o omezení základní občanské svobody v důsledku militarizace dolů.

### **26.6.1917**

Na okresní hejtmanství v Mostě se dostavila hornická delegace z dolu Jan I. z Lomu. Žádali potraviny pro horníky. Jednání bylo neuspokojivé, proto horníci zastavili práci a vstoupili do stávky. K nim se ihned připojili havíři z dolů Mořic a Marie u Lomu, Pluto v Louce a dolu Pavel v Horním Litvínově. Krátce na tuto událost byla delegace z dolu Jan vypátraná a zatčena. V důsledku této akce začali stávkovat havíři i na dolech Vilém u Louky a Kníže nebes v Hamru. Účinnými policejními zásahy byla tato stávka na zmíněných dolech do 30.6.1917 potlačena.

## **1918**

### **2.1.1918**

Od Nového roku byla na komorách zavedena nová technologie práce. Tato změna spočívala v tom, že se stropy na komorách ručně neodsekávaly. Začalo se pro jejich shoení používat trhacích prací.

### **17.1.1918**

V Rakousku-Uhersku začala generální stávkou dělnictva.

### **23.1.1918**

K vzniklé generální stávce v Rakousku-Uhersku se připojili i horníci z mostecku. Jako první zastavili práci havíři na dole Richard a Julius II. u Mostu, pak na dole Julius III. v Kopistech a Julius V. v Souši.

### **24.1.1918**

Dále do této stávky vstoupily doly Quido I, Quido II, Quido III. a Humboldt v Dolním Jiřetíně.

### **25.1.1918**

Dalšími doly, které se v tento den zapojily do stávky v revíru byly Centrum z Dolního Jiřetína, Radetzky a Tegatthof v Záluží, Germania v Komořanech, Habsburg v Kopistech, Císařský důl v Mariánských Radčicích, Jan v Lomu, Pluto v Louce, Venuše v Konobrži, Princ Evžen u Mostu, Anna a Matylida v Souši, Saxonía a Washington z Třebušic a Sedláčková strojírna z Mostu. Zároveň se v tento den konala v Mostě před Jánským dvorem velká manifestace, které se zúčastnilo několik tisíc lidí. Na této stávce vystoupili jako řečníci, zástupci ze sociální demokracie. Ti se však zalekli této masovosti a vyzývali přítomné ke klidu a k ukončení stávky. To ale vyvolalo bouři odporu. Sociální demokraté jen s krajním vypětím své vystoupení zvládli. Na závěr demonstrace se jim podařilo projednat rezoluci, která požadovala urychlené uzavření míru bez anexí a kontribucí, reorganizaci v zásobování obyvatel potravinami, demokratizaci veřejné správy a zrušení militarizace dolů.

### **26.1.1918**

Na mostecku skončila stávkou, která byla vyvolaná generální stávkou dělnictva v Rakousku. Horníci nebyli spokojeni s výsledky této stávky, protože v podstatě nic nepřinesla. Účast dolu Robert na této stávce nebyla doložena.

### **24.2.1918**

RBÚ v Chomutově vydal zákaz používat v jeho úředním obvodu, Wolfových větérek s kovovým zapalováním. Zároveň také zakázal používat el. důlní lampu Glück auf vyrobenou firmou Westfalia.

### **11. - 15.3.1918**

Na mostecku byla z důvodu neutěšené hospodářské situace a špatného zásobování potravinami způsobené 1. světovou válkou, zahájena stávkou. Do této stávky vstoupily doly Quido I, Quido II, Quido III, Centrum a Humboldt z Dolního Jiřetína, Tegatthof

a Radetzky ze Záluží, Julius II. a Princ Evžen z Mostu, Julius III. a Minerva v Kopistech, Julius V, Anna a Matylda ze Souše, Saxonia II. z Třebušic, Fortuna v Komořanech a důl Pluto v Louce. Stávka nepřinesla zlepšení tohoto stavu.

### **1.5.1918**

V Mostě, Litvínově a v Lomu se konaly prvomájové oslavy. V tento den byla zastavena práce a byly pořádány manifestace. V Mostě se konala velká veřejná schůze v hostinci „Jánský dvůr“. Na tuto manifestaci přišli horníci a dělníci v průvodech z Komořan, Souše, Záluží, Dolního Jiřetína Kopist a Konobrže. Na této manifestaci hovořil mimo jiných i dr. Vrbenský z Prahy. V celé atmosféře těchto oslav se nesl duch revoluce v Rusku.

### **16.5.1918**

Pokračující krach válečného hospodářství, vyčerpávání zásob a hrozící hlad radikalizovalo obyvatelstvo. V tento den osazenstvo dolu Radetzky v Záluží odmítlo sfárat. Vedení dolu předložili požadavky na zlepšení zásobování a řešení mzdových poměrů. Vojenská správa dolu Radetzky pohrozila horníkům uvalení stanného práva na důl. To se dozvěděli havíři z dolu Saxonia a Washington v Třebušicích a také solidárně v tento den vstoupili do stávky.

### **19.5.1918**

V Horním Jiřetíně se konalo velké shromáždění horníků. Do vznikající stávky vstoupila osazenstva z dolů Hedvika, Elly a Robert z Ervěnic.

### **20.5.1918**

V Záluží u Litvínova se sešlo několik set horníků, kteří vyjadřovali svou nespokojenost se současnými hospodářskými poměry a zahájili stávku. Do této stávky se zapojili horníci z dolu Habsburg z Kopist, Anna v Souši, Kníže nebes v Hamru, Pluto a Pavel v Louce, Richard a Jan z Mostu a Císařský důl z Mariánských Radčic. Stávka se rozšířila na bílinsko, duchcovsko i na některé doly v sokolovském revíru.

### **21.5.1918**

Po zjištění, že na potlačení stávky, nestačí místní síly, byly povolány na mostecko další policejní a vojenské oddíly. V těsném okolí Ervěnic, Dolního Jiřetína a Kopist se utábořilo vojsko přibližně po 200 mužích. Na mostecku bylo vojenským velitelem vyhlášeno stanné právo.

### **22.5.1918**

\* V tento den vyrazily vojenské oddíly do těchto a okolních obcí a začaly násilím odvádět horníky na doly. Řada z nich to včas zpozorovala a utekla se skrýt do polí a

okolních lesíků. To vše došlo, až do takových extrémů, že se na ukrývající horníky pořádaly doslova honičky.

\* Z důvodu přerušeno zásobování, byla vydrancována prodejna chleba v Horním Jiřetíně.

### **23.5.1918**

U Záluží vystřelila vojenská hlídka na skupinu horníků, která neuposlechla výzvy k zastavení. Přitom byl střelou zasažen a těžce raněn jeden havíř z dolu Radetzky. Po rozšíření zprávy o této události se srotilo několik set lidí na náměstí v Záluží. Dav napadl dům starosty. Při potlačování těchto nepokojů, bylo 11 horníků zatčeno.

### **24.5.1918**

Při výplatním dnu bylo osazenstvo dolů na mostecku seznámeno o podstatném zvýšení mezd. Vojenský velitel vyzval všechny stávkující k okamžitému nástupu do práce.

### **27.5.1918**

Na mostecku byla tato stávka ukončena jednotně a horníci nastoupili do práce. Vojenský velitel zrušil stanné právo v okrese Most. (*Osazenstvo z dolu Robert stávkovalo při těchto nepokojích v období 19.- 27. 5.1918*)

### **5.8.1918**

Na dole Julius II. v Mostě se konala jednodenní stávka, která požadovala zlepšení zásobování potravinami.

### **6.8.1918**

Osazenstvo dolů Quido I, Quido II, Quido III a Humboldt z Dolního Jiřetína, dolu Radetzky v Záluží a dolu Julius III. v Souši odmítlo sfárat a požadovalo zlepšit zásobování potravinami. Do těchto míst bylo ihned vysláno početné vojsko a počínající stávka byla rychle potlačena.

### **9.10.1918**

Vedení dolu Robert nabídlo Ústecko-teplické dráze (ÚTD), možnost plnění jejich parních lokomotiv vodou z hydrantů, které měla poblíž jejich dráhy. Ve své nabídce sdělovali, že voda má potřebnou kvalitu pro tuto službu.

### **18.10.1918**

V Komořanech se sešla tajná schůze českých občanů na které byl zvolen Národní výbor. Předsedou se stal krejčí Josef Vestfal a členy horníci Josef Čapek, Antonín Hubec, Josef Kalista, Josef Šimek, František Vejvoda, Jan Aubrecht, František

Padalík, František Lukeš a obuvník František Lábler. Národní výbor se připravoval převzít moc v obci po vyhlášení ČSR.

### **27.10.1918**

Na mostecké radnici se sešli němečtí představitelé okolních obcí. Po projevu mosteckého starosty dr. Josefa Herolda, německého nacionalisty, byla přijata rezoluce. Tento dokument požadoval vytvořit z mosteckého okresu provincii Deutschböhmen, která bude součástí Německa. Byla to reakce na připravované vyhlášení Československé republiky.

### **28.10.1918**

\* Založení samostatného československého státu, čili Československé republiky.

\* České vojsko obsadilo všechny významné budovy v Mostě. Značná část českého vojska se soustředila k mosteckým kasárnám, kde se soustředil německý volkwehr, který se skládal z mosteckých občanů německé národnosti. Vznikaly časté přestřelky při kterých zahynulo na české straně 10 lidí. K večeru byl tento odpor českým vojskem zlikvidován.

\* V Komořanech a v Souši vznikla jednotka Národní obrany. Tato jednotka obsadila železniční trať směrem od Chomutova, aby zabránila přísunu německých posil, které se chystaly přijet na pomoc do Mostu. Němci byli včas varováni a vlak se vrátil zpět.

\* Správa nad hornictvím v ČSR, přešla z ministerstva veřejných prací z Vídně na ministerstvo veřejných prací v Praze.

### **29.10.1918**

\* Němečtí poslanci se usnesli, vydělit část území v podkrušnohoří a prohlásit jej za provincii Německa pod názvem Deutschböhmen.

\* V okresních městech v podkrušnohoří byly vylepeny plakáty, oznamující vyhlášení tzv. samostatné provincie Deutschböhmen.

\* V Mostě byl pro obvod okresního hejtmanství zřízen německý národní výbor. Tato instituce se chystala převzít správu ve prospěch provincie Deutschböhmen.

\* V řadě obcí v podkrušnohoří probíhaly oslavy osamostatnění ČSR. Byla zastavena práce, vyvěšovaly se prapory a konaly se tábory lidu. Vytvořené Národní výbory přebíraly správu nad obcemi a organizovalo se zásobování. Tábory lidu se konaly v Ervěnicích, Třebušicích a Komořanech, které byly spojené i s průvody. Večer se konaly lidové veselice.

### **2.11.1918**

V Mostě vznikl Národní výbor pro okres mostecký, který po projednání s jednotlivými předsedy z obcí, je potvrdil do jejich funkcí.

### **11.11.1918**

V Mostě se konala Konference odborových svazů v hornictví. Tato konference vypracovala a předložila majitelům dolů a těžařům seznam ekonomických požadavků hornictva.

### **15.11.1918**

Smírčí soud v Praze rozhodl, že pracující v podzemí, mají nárok na osmihodinovou pracovní dobu. Revoluční výbory na dolech ji zaváděly na všechna pracoviště na dolech.

### **22.11.1918**

Německo vydalo zákon v němž prohlásilo vyjmenovaná území v podkrušnohoří za svou provincii.

### **24.11.1918**

Německá vojenská posádka z Chomutova se pokusila obsadit nádraží v Obrnicích a zabránit převozu uhlí po železniční trati ve směru Most - Praha.

### **27.11.1918**

Z Prahy do Mostu přijel 8. střelecký pluk, který čítal 12 důstojníků a 350 mužů. Zároveň do Mostu přijel ministr zásobování dr. Vrbenský. Jeho cílem bylo urovnat napjatou situaci a převzít státní doly do správy čs. státu. Ve většině okresů v podkrušnohoří, přetrvávaly u obyvatelstva německé národnosti nálady související s příslušenstvím k Deutschböhmen.

### **29.11.1918**

\* České vojsko obsadilo Most a okolní obce a zahájilo likvidaci německé provincie Deutschböhmen.

\* Na různých místech na území vyhlášené provincie Deutschböhmen se objevoval ozbrojený odpor německého obyvatelstva. Tento odpor byl ve většině případech českým vojskem rychle zlikvidován.

\* V nočních bojích o kopistské nádraží za výrazné pomoci tamního oddílu Národní obrany bylo dobyt nádraží. Padl přitom jeden člen tohoto oddílu.

### **30.11.1918**

V odpoledních hodinách byl zlikvidován poslední ohnisko odporu německých nacionalistů v Horním Litvínově. Tak skončila historie německé provincie Deutschböhmen. České vojsko s Policií symbolickou přítomností v obcích rušilo poslední výboje skupin obyvatelstva německé národnosti.

### **21.12.1918**

U příležitosti návratu čs. prezidenta T. G. Masaryka do Prahy, byla v Ervěnicích uspořádána veřejná slavnost.

### **30.12.1918**

V Mostě bylo založeno "Sdružení československých dělníků pracujících v průmyslu hornicko-hutnickém". *Toto sdružení existovalo a pracovalo, až do roku 1930.*

### **rok 1918**

V průběhu tohoto roku začaly přípravné práce pro zahájení povrchového dobývání. Tyto přípravy souvisely také s výkupem pozemků v prostoru mezi obcemi Ervěnice, Holešice a Hořany. Na důl Robert byly přiváženy první strojní části budoucího parního rýpadla.

## **1919**

### **6.1.1919**

Na dolech Quido I, Quido II. a Quido III se konala jednodenní stávka na protest propuštění jednoho úředníka.

### **10.1.1919**

V období 8.- 10.1.1919 se na dolech Radetcký Tegetthof v Záluží, Centrum v Dolním Jiřetíně Kníže nebes v Hamru, Mariana ve Skyřicích a na dolech Washington a Saxonia proběhly jedno i dvoudenní stávky. Důvodem stávky byla neutěšená situace v zásobování potravinami.

### **10.2.1919**

V období 4. - 10.2.1919 byly zorganizovány na dolech Richard v Mostě, Saxonia a Washington v Třebušicích, Germania v Komořanech, na dolech Quido v Dolním Jiřetíně a Marie v Lomu stávky, které opět vyjadřovaly nespokojenost s celkovým zásobováním.

### **3.3.1919**

\* Na dolech Washington I. a II. v Třebušicích, Kníže nebes v Hamru, Pavel II. v Horním Litvínově, Germania v Komořanech, Richard V Mostě, Radecký v Záluží a Venuše v Konobrži vypukla protestní jednodenní stávka. Důvodem této stávky byly národostní požadavky havířů německé národnosti související se vznikem ČSR. Značná část tohoto osazenstva na těchto dolech věřila v obnovení provincie Deutschböhmen.

\* V komořanském hostinci "U Tutschnerů" se konala tajná schůze předáků obyvatelů německé národnosti. Tato schůze rozhodla, že všichni "Němci" z Komořan se zúčastní následujícího dne, silné protičeské demonstrace v Mostě s cílem ji narušit.

### **25. - 29.5.1919**

Na dole Robert se v tomto období konala stávka. Důvod této stávky se nezachoval.

### **3.6.1919**

V Mostě se konal v období 2.- 3.6.1919 IV. sjezd Svazu československých horníků. Na tomto sjezdu přijali delegáti mj. i nový název "Svaz horníků v Československé republice".

### **16.6.1919**

Na dole Robert byla zahájena těžba povrchovým způsobem. Na pozemku v trojúhelníku mezi obcemi Ervěnice, Holešice a Hořany, spíše blíže k Ervěnicím, se začalo s těžbou zeminy. V těchto místech vybíhala 30ti metrová uhelná sloj, tři až pět metrů pod povrch. Vytěžená zemina se odvážela do místa propadlin po hlubinné těžbě, poblíž dolu Hedvika. Do provozu bylo uvedeno první parní lopatové rýpadlo zn. Menck a Hambrock s obsahem lžice 2 m<sup>3</sup> a dvě parní lokomotivy s vozy zn. Krupp o obsahu 6,3 m<sup>3</sup> o rozchodu 900 mm.

*Osádka na parním lopatovém rýpadle se skládala z řidiče tzv. "bagraka", který ovládal zdvih, otoč a pojezd rýpadla po kolejových roštech. Další profesí byl klapkař, který ovládal výsun a klapku pro vysypání lopaty. Dále na rýpadle byli topič a zauhlovač, kteří se starali o parní stroj. Pak dva úpraváři pojezdové pláně tzv. "forštrekáři", kteří rovnali pojezdovou pláň a předkládali kolejové rošty. Posledním byl pomocník "helfr", který prováděl pomocné práce a úklid spadané zeminy a uhlí z kolejiště.*

### **9.7.1919**

V období 2. - 9.7.1919 na mostecku a duchcovsku vstupovali havíři na dolech do jednodenních i několika denních stávek. Tyto stávky vyjadřovaly protest proti propuštění dr. Vrbenského z vlády. V tomto období na mostecku vstoupilo do těchto stávek přes 13 tisíc horníků ze 42 dolů. Stávky skončily 9.7.1919 po vydání prohlášení dr. Vrbenského, že na dalším setrvání ve vládě nereflektuje. Účast dolu Robert na této stávce není doložena.

### **23.8.1919**

V Mostě se konala konference báňských delegátů za účasti 272 důvěrníků ze 144 dolů. Konference především poukazovala na zoufalou situaci v revíru z hlediska zásobování.



### **1.9.1919**

V Duchcově v bývalém zámku hraběte Waldsteina byla zahájena výuka na Státní odborné horní škole s vyučovacím jazykem českým.

### **4. - 10.11.1919**

V těchto dnech proběhly na dolech Richard v Mostě, Washington v Třebušicích, Germania v Komořanech, Marie v Horním Litvínově a na dolech Quido v Dolním Jiřetíně stávky, které protestovaly proti nedostatku potravin.

### **24. - 30.11.1919**

Na mostecku v tomto období v různých dnech, vstoupilo do stávek asi třicet dolů. Důvodem stávek byla opět neutěšená situace v zásobování potravinami a požadavky na zvýšení mezd. Osazenstvo dolu Robert stávkovalo se zúčastnilo této stávky v období 26. - 27.11.1919. Dne 30.11.1919 byly stávky za pomoci vojenské síly potlačeny.

## **1920**

### **2.1.1920**

V Souši byla za velkého shromáždění lidu slavnostně otevřena česká měšťanská škola.

### **20.1.1920**

Ve škole v Holešicích začala výuka v jazyce českém.

### **31.1.1920**

Kancelář hraběte Lobkowitzze upozornila vedení dolu Robert, že na propachtovaných pozemcích nejsou osazeny tabule "Dobrovolná povolená polní cesta".

### **25.2.1920**

V ČSR byl vydán zákon "O účasti zaměstnanců při hornictví na správě dolů a jejich podílu na čistém zisku". Účastí horníků na zisku, měly být zdánlivě zmírněny sociální rozdíly. Dále byl vydán zákon "O závodních a revírních radách". Závodní rady měly být zřizovány na dolech alespoň s 20ti zaměstnanci.

### **30.4.1920**

V období 15. - 30.4.1920 probíhaly jednodenní i několika denní stávky na dolech Washington I. a II. a na dole Saxonia v Třebušicích, Minerva v Kopistech a Humboldt v Dolním Jiřetíně. Důvodem těchto stávek byly mzdové a sociální požadavky.

### **1.5.1920**

V celém severočeském revíru se konaly oslavy 1. máje. Nejmohutnější byly v Lomu u Mostu.

### **8.5.1920**

Na dole Robert se konala jednodenní solidární stávka. Její příčinou byla stávka, která vypukla 3.5.1920 na dole Běta v Okořině. Stávkující požadovali odvolání správce a dvou důlních dozorců. Do této solidární stávky vstoupilo dne 7.5.1920 také osazenstvo dolu Anna ve Strupčicích. Z tohoto důvodu byla jirkovská četnická stanice posílena o 8 mužů. Dne 9.5.1920 se již všude pracovalo.

### **25.8.1920**

Na dole Robert vypukla jednodenní stávka na protest, že vedení dolu nechalo odstranit vyhlášku vyvěšenou horníky. V této vyhlášce stálo, aby havíři vystoupili z národostních spolků a vstoupili do sociální demokracie. Stávka během dne skončila a horníkům byla dokonce proplacena i tato promeškaná směna.

### **27.8.1920**

Do užívání byla uvedena přeložena silnice mezi obcemi Ervěnice a Komořany. Na této silnici měl důl Robert finanční účast.

### **4. - 10.10.1920**

Na dole Robert vstoupilo osazenstvo do stávky a požadovali zvýšení mezd. Dne 5.10.1920 donutili členy závodní rady, aby se vzdali svých funkcí. Zároveň byl učiněn i pokus o převzetí vedení dolu. Za původce stávky byl označen sociální demokrat Karl Sterzl, který byl krátce na to z dolu propuštěn. Dne 11.10.1920 osazenstvo nastoupilo do práce.

### **6.- 19.10.1920**

V tomto období se konaly na dolech Fortuna v Komořanech, Washington I. a II. v Třebušicích a Pluto v Louce stávky za zvýšení mezd.

### **4.12.1920**

Na dole Robert byl vyplacen na den sv. Barbory před vánočními svátky, jednorázový příplatek vdovám a důchodcům ve výši 48 Kč na osobu.

### **9.12.1920**

V Praze byl Policií a četnictvem obsazen Lidový dům. Výkonný výbor sociálně demokratické levice vydal výzvu ke generální stávce.

### **10.12.1920**

Na základě událostí týkající se Lidového domu v Praze, vstoupilo několik dolů na mostecku do stávek. Horníci z dolu Fortuna v Komořanech rovněž vstoupili do stávky. Podařilo se jim paralyzovat vedení dolu. Dokonce dosadili do nového vedení dolu i svého hornického ředitele. Toto vedení dolu však přežilo pouze jeden den.

### **11.12.1920**

\* V Mostě byl uspořádán velký tábor lidu, na kterém byl podán referát o stavu v sociálně demokratické levici a o probíhající stávce.

\* Na litvínovsku vstoupilo do stávky dalších několik dolů.

### **13.12.1920**

Do stávky vstoupily další doly, a to Minerva v Kopistech, Washington I. a II. v Třebušicích, Viktoria ve Slatenicích, Venuše v Konobříží Kníže nebes v Hamru, Princ Evžen v Mostě, Mariana ve Skyřicích a Jan I. z Lomu.

### **14.12.1920**

\* Akční výbor sociálně demokratické levice, svolal na mostecké náměstí další tábor lidu. Před jeho konáním zasedal akční výbor v „Měcholupské pivnici“, kde byli četníky zatčeni. Z účastníků tábora lidu byla rychle vytvořena 50ti členná deputace, která chtěla intervenovat ve prospěch zatčených. Okresní hejtmán tuto deputaci nepřijal, ale naopak povolal na náměstí vojsko. Krátce po příchodu vojska, nastaly mezi vojáky a demonstranty potyčky. Agresivita demonstrantů stále stoupala. To vyvrcholilo tím, že velitel těchto jednotek vydal povel ke střelbě do účastníků tábora lidu. Výsledkem bylo 8 mrtvých a 19 zraněných. Na mostecku a litvínovsku bylo vyhlášeno stanné právo. (*Účast dolu Robert na této stávce není doložena. V závodním časopise "Švermovák", č.23, roč. VIII, z 4.12.1959, vzpomínal na tyto události, jejich přímý účastník, Josef Borovanský havíř z dolu Robert.*)

\* Na dole Pluto v Louce, při udržovacích pracích nastal výbuch důlních plynů. Při tomto výbuchu byli usmrceni čtyři havíři a jeden byl těžce raněn.

### **16.12.1920**

Za obrovské účasti lidu se na mosteckém hřbitově konal v 15 hod. pohřeb zastřelených obětí. Všechny závody a doly od 12ti hod. zastavily práci. Od 14.30 do 15.00 hod. zněly na mostecku i v jiných okresech sirény a píšťaly. I přes silný policejní dozor, nedošlo mezi účastníky pohřbu a Policií k žádným potyčkám.

### **20.12.1920**

Na mostecku a litvínovsku bylo odvoláno stanné právo.

## **rok 1920**

- \* Na jámě č.8 byl uveden do provozu nový elektrický těžní stroj.
- \* V závodní elektrárně byl uveden do provozu nový turbínový agregát.
- \* V lomu byly vystavěny nové kanceláře, sklady a dílny.
- \* Na důl byly dodány další 4 ks parních lokomotiv o rozchodu 900 mm a 22 sklápěcích vozů zn. Krupp o objemu 6,3 m<sup>3</sup>.
- \* Do provozu bylo uvedeno první parní korečkové rýpadlo.

## **1921**

### **leden 1921**

Vedení dolu Robert si podalo na obecní úřad v Chomutově žádost o povolení výstavby cihelny v Holešicích.

### **17.2.1921**

V odpovědi na žádost o povolení výstavby cihelny, obecní úřad v Chomutově odpověděl, že tuto žádost je nutné doplnit o další údaje. Pak teprve bude tato žádost projednána v obecním zastupitelstvu.

### **14.3.1921**

V Mostě bylo započato s výkopy pro základy pro stavbu objektu "Náš domov". Později se tato stavba nazývala Reprezentační dům (Repre). V jejím komplexu se nacházela proslulá restaurace „Komuna“.

### **19.3.1921**

Na dole Anna v Souši při těžbě, utrpěl smrtelný úraz jeden havíř.

### **20.3.1921**

V Mostě byl za velké účasti obyvatel, slavnostně položen základní kámen k výstavbě objektu Náš domov - „Repre“.

### **20.4.1921**

Na dole Robert byl zaveden závodní telefon. Prvních 20 telefonních přístrojů bylo instalováno na různá pracoviště v lomu a do kanceláří. Dva telefonní přístroje byly zavedeny i do hlubiny. Zavedení telefonu si vyžádalo stále se zvětšující dobývací prostor.

### **22.4.1921**

V rámci předhlášených příprav na prvomájové oslavy, vydal mostecký hejtman vyhlášku, zakazující nošení komunistického odznaku pod trestem vězení až do 14 dnů, nebo pokuty až do výše 200 Kč.

### **1.5.1921**

V severočeském revíru se netěžilo, byl den pracovního klidu. Oslav 1.máje v Mostě se zúčastnilo přes 3000 lidí.

### **20.5.- 8.6.1921**

V tomto období se konaly stávky na dolech Julius V. v Souši, Quido I, Quido II. a Quido III. v Dolním Jiřetíně, Kníže nebes v Hamru a na dolech Herkules I. a II. v Záluží. Tyto stávky byly jedno i několikadenní a vzájemně se překrývaly. Stávkovalo se především za zlepšení mzdových podmínek.

### **27.7.1921**

V Holešicích byl pro výstavbu cihelny, byl zakoupen pozemek č. 184. Firma Josef Tischler z Teplíc provedla výpočet stability pro cihlářskou pec, která měla 3m výšku, 16,6m šířku a 19,9m délku. Pod cihlářskou pecí se topilo uhelným mourem.

### **listopad 1921**

V ČSR se začínaly projevovat první příznaky světové hospodářské krize. Index průmyslové výroby poklesl s porovnáním s rokem 1920 v 60,1 na 57,4.

### **4.12.1921**

Na dole Robert byl osazenstvu a dozorcům vyplacen na den sv. Barbory jednorázový příplatek ve výši 2 až 4 Kč. Tento svátek havíři nazývali Barbarageld.

### **6.11. - 10.12.1921**

V tomto různém rozpětí se na dolech Pluto v Louce, Kníže nebes v Hamru a Anna v Souši stávkovalo pro zlepšení mzdových a sociálních podmínek.

### **21.12.1921**

Důl Robert uzavřel s dolem Ella u Kadaně smlouvu o jednoráčním zapůjčení parní lokomotivy. Pronájem na jeden den činil 60 Kč.

### **rok 1921**

- \* Vedení dolu rozhodlo o zasypání výdušné jámy č. 4, zvaná Eliška.
- \* Postavení koupelen pro osazenstvo.
- \* Zakoupení několika domů v Ervěnicích a v Novém Sedle pro havíře.

## **1922**

### **2.1.1922**

Do funkce závodního dolu Robert nastoupil dr. ing. Johan Kliebhan. Tuto funkci mu předal ing. Rudolf Radler.

## **2.2.- 14.2.1922**

V ČSR vypukla generální stávka horníků proti snižování mezd. V tomto období se do této stávky zapojila většina dolů v severočeském revíru. Ve stejném období vstoupilo do této generální stávky i osazenstvo dolu Robert. Stávkující předložili vedení dolu tyto požadavky:

- \* *udržení mezd na původní výši (hlavní požadavek),*
- \* *udržení příplatků na ošacení,*
- \* *udržení příplatků na rodinu a děti,*
- \* *vyplácení 100% příplatku za práci ve svátek a v neděli,*
- \* *vyplácení 50% příplatku za práci přesčas.*

Po ukončení stávky byla mzda osazenstvu stejně snížena, ale ne v takovém rozsahu, který byl původně stanoven.

*(O této stávce se zachovalo krátké hlášení ve kterém stálo:*

*Na dole Robert v době stávky pracovalo 896 zaměstnanců, stávky se průměrně zúčastnilo 690 zaměstnanců, nejvyšší počet stávkujících v jednom dni byl 713, provoz na dole byl úplně zastaven, prováděly se pouze udržovací práce, celkem se prostávkovalo 6572 směn u mužů a 344 směn u žen, zřízení stávkových hlídek proti stávkokazům, odborová organizace prodávala stávkujícím potraviny za výrobní ceny.)*

## **18.4.1922**

Na dole Pluto v Louce se dva havíři otrávilí důlními plyny.

## **21.4.1922**

Na důl Robert byla přivezena po dráze parní lokomotiva o rozchodu 900mm na speciálních přepravníkových podvozcích. Tato lokomotiva byla zakoupena v Německu. Na důl Robert byla převezena po trase Reitzeheim, Hora sv. Šebestiána, Chomutov a Ervěnice.

## **1.5.1922**

Při prvomájových oslavách byla v Komořanech slavnostně otevřena Česká obecní knihovna. Její základ tvořilo 320 knih.

## **1.6.1922**

Společnost Britania zakoupila u obce Naší důl Saturn *(dříve Josef Schach)* na kterém pracovalo 124 havířů.

## **29.6.1922**

Na dole Union u Nového Sedla při náhlém prudkém přívalu vod se utopili tři horníci.

### **8.8.1922**

Na dole Anna ve Strupčicích při výbuchu důlních plynů byl jeden havíř usmrcen a jeden těžce raněn.

### **2.10.1922**

Vedení dolu Robert projednávalo s ředitelstvím Ústecko-teplické dráhy podmínky zhotovení průniku pod kolejištěm na 51.213 km. Důvodem tohoto požadavku byla příprava na otevření nové jámy Rudolf č. 9 u Ervěnic. Tímto průnikem měl být protažen vodovod a el. kabel.

### **20. - 27.11.1922**

V těchto dnech v mosteckém okrese vstoupilo do stávký celkem 32 dolů. Mezi těmito doly byl i důl Robert. Důvodem stávký bylo vypovězení staré kolektivní smlouvy. Dne 27.11.1922 byla podepsána nová kolektivní smlouva. Paradoxem na této nové kolektivní smlouvě bylo to, že po zdůvodnění byly havířům sníženy mzdy na některých dolech až o 22%.

### **4.12.1922**

Na svátek sv. Barbory byl vyplacen osazenstvu dolu Robert příplatek v průměru 2 Kč na osobu.

## **1923**

### **10.2.1923**

RBÚ v Chomutově povolil vedení dolu Robert používat v podzemí el. důlní lampu typu E od firmy Geag.

### **13.2.- 5.3.1923**

Na dole Robert se konala stávký za zvýšení mezd. Stávký nebyla úspěšná. Mzdy nebyly zvýšeny, ale naopak sníženy v průměru o 10%.

### **20.8.- 6.10.1923**

V ČSR se proběhla generální stávký horníků proti ohlášenému snížení mezd. Do této stávký vstoupil i severočeský revír, včetně havířů z dolu Robert, a to v období od 20.8. do 6.10. 1923. Cílem stávký bylo udržení mezd na původní výši. Po skončení stávký byly mzdy opět sníženy v průměru o 8%.

### **4.12.1923**

Na dole Robert byl na den sv. Barbory vyplacen osazenstvu příplatek ve výši 24 Kč na osobu.

## **rok 1923**

U Ervěnic, poblíž dolu Hedvika, začala výstavba nové Ervěnické elektrárny.

# **1924**

## **leden 1924**

Na dole Robert byla zbourána stará kotelna.

## **únor 1924**

\* Těžba byla silně omezena. V lomu těžil pouze jedno parní lopatové rýpadlo. V jámě byla těžba vedena pouze z horní etáže. Ostatní havíři byli posláni na neplacenou dovolenou. V hlubině byla těžba také výrazně omezena. Havíři se v podzemí většinou věnovali údržbě.

\* Na dole Robert byla na jámě č.2 zahájena výstavba skipu. Podstata skipu spočívala v zabudování nádoby o objemu 7m<sup>3</sup>, místo těžní klece. V podzemí u náraziště byla zbudována násypka o objemu několika desítek kubíků. Taková násypka byla u těžní jámy i na povrchu. Odtud se uhlí pasem přepravovalo do třídírny.

## **15.3.1924**

Pro velmi špatný odbyt byla těžba na povrchu úplně zastavena. Všichni horníci v lomu dostali neplacenou dovolenou.

## **březen 1924**

\* Velmi špatný odbyt uhlí. V březnu bylo vytěženo 2035 tun a všechno uhlí bylo založeno na skládku.

\* Pokračovala výstavba skipu na jámě č. 2.

## **24.3.1924**

Na dole Robert se netěžilo uhlí. Ústecko-teplická dráha nepřistavila na důlní vlečku, ani jeden vagón. Těžila se pouze zemina na skrývce.

## **duben 1924**

\* V tomto měsíci se zlepšil odbyt uhlí. Proto byla zahájena těžba i v lomu.

\* Pokračovala výstavba skipu na jámě č. 2.

\* V podzemí byl vybudován sklad trhavin na uskladnění 10 tisíc "kapslí".

## **11.5.1924**

V cihelně v Holešicích byla zahájena výroba cihel. Na tuto práci bylo přijato 16 nových zaměstnanců.



## **květen 1924**

\* Opět se zhoršily odbytové poměry. Těžba uhlí na povrchu byla zastavena a těžba z jámy byla snížena o 30%.

\* Na jámě č. 2 pokračovala výstavba skipu.

## **červen 1924**

\* Opět se zhoršily odbytové poměry pro uhlí. Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 7 pracovních směn.

\* Na jámě č. 2 byly ukončeny práce spojené s výstavbou skipu.

## **7.7.1924**

Pracovní činnost ve funkci závodního dolu ukončil dr. ing. Johann Kliebhan. Jeho funkci převzal dr. ing. Georg Hüntemüller.

## **červenec 1924**

\* Zhoršené odbytové poměry přetrvaly. V tomto měsíci nebylo profáráno 7 pracovních směn.

\* Na skrývce začala montáž nového parního lopatového rýpadla zn. Menck G. S.

\* V podzemí začala od jámy č. 2 do západního pole výstavba lanovky.

## **16.7.1924**

Na jámě č. 2 se konala zkouška provozuschopnosti skipu. Výsledky zkoušky byly vynikající a proto byl skip uveden do užívání.

## **srpen 1924**

\* V jámě pokračovala výstavba lanovky do západního pole

\* U jámy č. 8 byl zkolaudován těžní stroj a zároveň byl uveden do provozu

## **září 1924**

\* Pokračovaly práce na výstavbě lanovky do západního pole

\* Na dole Saturn u obce Naší, byla zastavena těžba. Tento důl patřil těžební společnosti Britania.

## **4.10.1924**

V Praze se konal celostátní sjezd závodních rad a závodních výborů.

## **říjen 1924**

\* U třídirny uhlí byla do provozu uvedena točna na železniční vagóny

\* Pokračovala výstavba lanovky do západního pole

## **15.11.1924**

RBÚ v Chomutově povolil vedení dolu Robert zřízení lampárny v budově koupelen u jámy č.8. (viz 11.2.1937)

## **listopad 1924**

\* V kotelnách u jámy č. 1 a č. 2 bylo do provozu uvedeno filtrační zařízení, které zabraňovalo tvorbě kotelního kamene.

\* Práce na výstavbě lanovky do západního pole byly zastaveny. Všechny pracovní síly byly použity na přestavbu kolejiště u třídirny. V závěru měsíce byla jedna rekonstruovaná kolej zaústěna poblíž ervěnického nádraží na Ústecko-teplickou dráhu.

## **4.12.1924**

Osazenstvu byl na svátek sv. Barbory vyplacen příplatek v průměru 30 Kč na osobu.

## **11.12.1924**

Vedení dolu Robert oznámilo na RBÚ v Mostě, že další postup skrývky bude veden v severovýchodním poli k silnici mezi obcemi Ervěnice a Komořany. Ve zprávě bylo uvedeno, že současně používanou silnici bude nutné zrušit. Zároveň vedení dolu uvedlo, že se podílelo na stavbě nové silnice mezi těmito obcemi, která je před dokončením.

## **prosinec 1924**

\* U třídirny byla dokončena rekonstrukce kolejiště a také bylo zprovozněno lanové zařízení pro posun železničních vagónů.

\* V kotelně u jámy č. 3 bylo zprovozněno filtrační zařízení proti tvorbě kotelního kamene.

\* Na skrývce bylo odstaveno korečkové rýpadlo protože byl vytvořen dostatečný předstih v odkrytí uhelné sloje. Osádka byla převedena na jiné práce.

\* Začala stavba dřevěné konstrukce pro věž na chlazení vody z kotelen.

# **1925**

## **leden 1925**

\* Na skrývce byla provedena výkonnostní zkouška nového parního lopatového rýpadla zn. Menck G. S, jehož montáž začala v červenci 1924.

\* Trval neodbyt uhlí. V lednu 1925, nebylo z titulu neodbytu profáráno 8 směn.

## **únor 1925**

\* Dokončení výstavby dřevěné konstrukce pro věž na chlazení vody z kotelen.

\* V jižním poli v jámě se razil podjezd.

\* Z důvodu neodbytu bylo opět neprofáráno 8 směn.

## **březen 1925**

- \* Na dřevěná konstrukce chladicí věži bylo dokončeno laťování a věž byla uvedena do provozu.
- \* Při ražbě podjezdu v jižním poli se začaly objevovat problémy. V chodbách podjezdu se vytvářely tak velké výlomy, že na povrchu se tvořily prohlubně. Do těchto prohlubní se stahovala voda při tání sněhu. Hrozil průnik této vody do jižního pole. Těžba byla zastavena.
- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 10 směn.

## **duben 1925**

- \* U jámy č.2 byla opět zahájeny práce na výstavbě lanovky do západní pole. V závěru měsíce byly tyto práce zase zastaveny. Při ražbě se objevovaly zasypané komory, které nebyly nikde zadokumentovány.
- \* Pro nízké těžby byla osazenstvu v hlubině snížena prémie o 45%. Všem ostatním na povrchu byla prémie zrušena úplně.
- \* V ubytovně horníků poblíž dolu vznikl požár. V závěru měsíce byla ubytovna opravena.
- \* Opět neodbyt. V dubnu nebylo profáráno 9 směn.

## **květen 1925**

- \* Opět byla zahájena výstavba lanovky do západního pole.
- \* Na povrchu nad jižním polem byly zahájeny odvodňovací práce. Z propadlin byla odčerpávána voda, aby nepronikla do podzemí.
- \* V holešické cihelně byla zúkolována práce.
- \* V Jizeří byla dokončena oprava domu č. 270 pro úředníky.
- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 5 směn.

## **26.6.1925**

Vedení dolu Robert si podalo žádost o rozšíření vlečky. Ředitelství státních drah v Praze - sever odpovědělo kladně. Toto rozšíření však podmínilo několika povinnostmi vůči dráze. Zároveň stanovilo datum prohlídky vlečky.

## **červen 1925**

- \* Do Německa byly vráceny dvě parní lokomotivy zn. Krauss, které byly pro důlní provoz mohutné. Do provozu byly uvedeny dvě jiné parní lokomotivy zn. Mafaei, které byly lehčí.
- \* Na dole byla odbornou firmou, provedena kalibrace a ocejchování všech 5ti vah.
- \* Pokračovala výstavba lanovky od jámy č.2 do západního pole.

### **1.7.1925**

V lomu se začalo s montáží nového nízkého parního lopatového rýpadla zn. Menck. Toto rýpadlo bylo konstruováno pro těžbu v nízkých slojích.

### **červenec 1925**

- \* Pokračovala výstavba lanovky do západního pole.
- \* V západním poli v některých chodbách stoupala teplota až na 48 stupňů. Proto byly tyto chodby zaváženy popílkem, aby nevznikly důlní ohně a zápary.
- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 10 směn.

### **27.8.1925**

V předpolí dolu byla provedena obecním úřadem v Chomutově prohlídka nové silnice mezi obcemi Ervěnice a Komořany. V protokolu bylo uvedeno, že je způsobilá pro provoz a hned byla otevřena. Stará silnice byla uzavřena.

### **30.8.1925**

V Ervěnicích byla slavnostně otevřena nová česká škola.

### **srpen 1925**

- \* Pokračovala výstavba lanovky do západního pole.
- \* Bylo provedeno oplocení objektů na dole Robert.
- \* V holešické cihelně byla výkonově omezena práce.
- \* Z důvodu neodbytu nebylo profárány 4 směny.

### **18.9.1925**

- \* Za přítomnosti starostů z Holešic a Ervěnic a také zástupce RBÚ v Chomutově, byl na dole Robert sepsán schvalovací protokol o dalším rozšíření třídírny.
- \* Ředitelství státních drah Praha - sever, provedlo na dole Robert prohlídku místa, na kterém se uvažovalo s dalším rozšířením vlečky. K těmto investicím byl vydán souhlas.

### **26.9.1925**

Na třídírně uhlí vznikl požár, který se přenesl i na nejbližší objekty. Oheň se podařilo včas uhasit.

### **září 1925**

- \* V západním poli se pokračovalo v zavážení chodeb popílkem ve kterých se projevovaly zvýšené teploty.
- \* Při těžbě zeminy se v lomu vytvořil velký skluz zeminy. Začalo se s jeho odtěžováním, protože vázal uvolněné zásoby uhlí.

## **listopad 1925**

\* Do západního pole bylo smontováno tzv. kalící potrubí. Zavážení chodeb suchým popílkem nemělo požadovaný účinek. Proto tímto potrubím byl do těchto chodeb plaven popílek s vodou.

\* Na skládce uhlí, byl pro rychlejší nakládání uhlí do železničních vagónů, uveden do provozu krátký pasový dopravník.

\* V lomu byla vystavěna hrubá stavba dílen.

## **2.12.1925**

Ředitelství státních drah Praha - sever, udělilo jménem ministerstva železnic povolení pro požadované rozšíření vlečky na dole Robert.

## **4.12.1925**

Na dole Robert byl na den sv. Barbory vyplacen všemu osazenstvu příplatek ve výši 14 Kč.

## **prosinec 1925**

\* Z důvodů velkých mrazů, bylo na povrchu odstaveno korečkové rýpadlo.

\* Část vytěžené zeminy, byla použita na zasypání propadlin po hlubinném dobývání v okolí dolu.

# **1926**

## **23.1.1926**

Do provozu byla spuštěna nová elektrárna poblíž dolu Hedvika u Ervěnic. Tato elektrárna dodávala el. proud výhradně pro Prahu. Nová ervěnická elektrárna stála v bezprostřední blízkosti dolu Hedvika, který ji denně dodával 125 až 175 vozů odpadové topné směsi anebo uhlí horší kvality. Samočinný provoz zajišťoval dodávání této palivové směsi přímo z třídírny. Popel byl zakládán na výsypku. Náklady spojené s výstavbou této elektrárny byly velké. Řada provozních objektů byla z důvodu nestejného podloží, uložena na pilotech. Využitím odpadového uhlí, byla vyráběna elektrická energie cenově 10x nižší, než byl cena této energie vyráběné v Praze. Výstavbu ervěnické elektrárny financovala Ústřední elektrárna Praha a. s.

## **leden 1926**

\* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 5 směn.

\* U jámy č.1 byla provedena stavební oprava náraziště.

\* Na těžním stroji u jámy č. 2 nastala porucha a oprava trvala tři dny.

\* Z dolu Britania v Königswertu v Německu, byla zakoupena dvě malá korečková rýpadla a dvě parní lokomotivy o rozchodu 750 mm a kolejový materiál.

## **únor 1926**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 7 směn.
- \* Mezi jámou č. 1 a 2 byla do provozu uvedena řetězovka.
- \* V lomu začala montáž nového parního lopatového rýpadla, kterou prováděla firma Ferrovia.
- \* V lomu byly uvedeny do zkušebního provozu tři samovyklápečí vozy, upravené podle systému z dolu Eintracht v Německu.
- \* V jižní části lomu se začaly na řezech objevovat větší skluzy.

## **březen 1926**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 8 směn.
- \* V podzemí se začaly stále více objevovat důlní ohně a zápary, především v západním poli.

## **duben 1926**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 5 směn.
- \* V holešické cihelně byla provedena oprava pece a jiné údržbářské práce.
- \* U rezervoáru pitné vody u Komořan, byly vystavěny dvě náhradní cesty.

## **1.5.1926**

Na dole Robert se netěžilo z důvodu oslav 1.máje.

## **květen 1926**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 6 směn.
- \* U těžního stroje u jámy č. 2 byla provedena výměna pásových brzd za čelist'ové.

## **červen 1926**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 9 směn.
- \* V západním poli byla vyražena mezipatrová prorážka mezi spodní a horní uhelnou slojí.

## **1.7.1926**

V platnost vstoupil zákon o sociálním pojištění dělníků pro případ stáří, nemoci a invalidity. Nevytvářel však dostatečné záruky při krizových situacích. Pojištěnci byly rozděleni do 11 tříd.

## **červenec 1926**

- \* V Ervěnicích začala výstavba obytného domu pro důlní inženýry.
- \* V lomu bylo upraveno 20 vozů na samovysypné.

## **srpen 1926**

- \* V západním poli byla budována velká čerpací stanice.
- \* V předpolí dolu se začalo s intenzivním odvodňováním nashromážděné vody v propadlinách po hlubinném dobývání.

## **září 1926**

V západním poli byla uvedena do provozu velká čerpací stanice. Zároveň v tomto západním poli, byla jedna úpadní chodba zcela zaplavena vodou s popílkem, čili tzv. plavenou základkou, pro značný výskyt důlních ohňů. Pak byla zazděna.

## **listopad 1926**

Mezi jámou č.1 a č.2 byl vystavěn zásobník na letnu a uhelný mour.

## **4.12.1926**

Na den sv. Barbory byl všemu osazenstvu dolu Robert vyplacen příplatek ve výši 14 Kč (*Barbarageld*).

## **prosinec 1926**

- \* Z důvodu neodbytu nebyly profárány 2 směny.
- \* Do těžby bylo uvedeno korečkové rýpadlo, které těžilo zeminu pro zásyp záparů na výsypce.
- \* Na haldě začala výstavba nového kolejiště.

# **1927**

## **leden 1927**

Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 6,5 směn.

## **11.3.1927**

V Mostě se konala konference hornických důvěrníků, která vyslovila nesouhlas se zrušením samostatného pojištění horníků a jejich převedení do všeobecného sociálního pojištění. V tento den se také v Mostě konal velký tábor lidu na podporu této konference, kterého se zúčastnilo několik tisíc horníků.

## **24.3.1927**

Na dolech Robert v Ervěnicích, Saxonia II. a Washington v Třebušicích, Princ Evžen v Mostě, Viktorie v Čepirohách a Herman Walter v Poleradech se konala jednodenní stávka. Tato stávka vyjadřovala podporu závěrů z konference hornických důvěrníků z 11.3.1926. Spolek pro důlní zájmy v Teplicích označil tuto stávku za politickou a nařídil, že ani jedna prostávkovaná směna nesmí být omluvena. Na den stávky nesmí být přeložen tzv. těžební výpad. Stávky z dolu Robert se ze stavu 541 zaměstnanců

zúčastnilo 457, ztráta v těžbě činila 1300 tun a finanční ztráta představovala 19 034 Kč.

### **březen 1927**

V lomu byla pro parní lokomotivy vystavěna remíza.

### **duben 1927**

\* Na povrchu byla provedena kalibrace a ocejšování všech vagónových vah.

\* Z důvodu silných vibrací generátoru v závodní elektrárně, byla provedena jeho demontáž. Po naložení do železničního vagónu byl odeslán k opravě do Vídně.

### **květen 1927**

\* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 9 směn.

\* Všechny vozy přepravující zeminu byly upraveny jako samovýsypné.

### **31.7.1927**

Na dole Anna v Souši se v tento den naposledy fárало původní těžní jámou, která byla vyhloubena a dána do provozu 18.2.1869. Pak sloužila jako větrná jáma.

### **červen 1927**

Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 7 směn.

### **30.7.1927**

V Mostě večer, den před uskutečněním "Rudého dne", byl uspořádán pochod, kterého se zúčastnilo kolem 2000 lidí.

### **31.7.1927**

V Mostě se uskutečnil "Rudý den", kterého se zúčastnilo skoro 30 tisíc lidí ze všech oblastí Čech.

### **červenec 1927**

Do provozu byla uvedena elektrifikovaná kolej na haldu (*viz prosinec 1926*).

### **22.8.1937**

RBÚ v Chomutově povolil vedení dolu Robert používat v podzemí el. důlní Wolfovu lampu č. 821.

### **30.8.1927**

V Ervěnicích byla otevřená nová budova české školy.



## **srpen 1927**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 7 směn.
- \* Z Vídně byl dodán opravený generátor a ihned začala jeho montáž do závodní elektrárny.

## **10.9.1927**

V Mostě byl slavnostně otevřen Národní dům. Na jeho průčelí byla v rámci oslav odhalena paměť deska redaktora časopisu "Stráže českého severu" Huga Kepky.

## **25.9.1927**

V Mostě byla slavnostně otevřena budova českého gymnázia.

## **září 1927**

- \* Z důvodu neodbytu nebyly profárány 2 směny.
- \* V lomu bylo ukončeno douhlení spodní sloje.
- \* Vytěžena skrývka začala být zakládána do jižní části dolu.

## **říjen 1927**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 2,5 směny.
- \* U jámy č. 2 začaly ve strojovně stavební úpravy pro montáž elektrického těžního stroje.

## **listopad 1927**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 5 směn.
- \* V závodní elektrárně byl zabudován nabíjecí transformátor elektrických důlních lamp, firmou Brown a Boveri.

## **4.12.1927**

Na dole Robert byl na den sv. Barbory, patronky havířů, vyplacen příplatek ve výši 11 Kč na osobu (*Barbarageld*).

## **24.12.1927**

Na dole Marie v Lomu u Mostu se v ranní směně, otrávil důlními plyny jeden horník.

## **prosinec 1927**

- \* Z důvodu neodbytu nebyly profárány 2 směny.
- \* Těžba skrývky byla v prosinci zastavena.

# 1928

## **8.1.1928**

Na konferencích Svazu horníků v Duchcově a Unie horníků v Mostě bylo přijato rozhodnutí o vypovězení mzdových ustanovení uvedené v kolektivních smlouvách.

## **9.1.1928**

Na společné poradě, které se zúčastnili zástupci Unie horníků, Sdružení horníků, Jednoty horníků, Sekce horníků mezinárodního oborového svazu a Deutschsozialistischer Bergarbeiterverband bylo přijato usnesení, že vypovídají všechna ustanovení uvedena v Kolektivní smlouvě z roku 1923. Zároveň předložili požadavek přepracovat tuto část Kolektivní smlouvy a zvýšit mzdy a příplatky o 20%. Majitelé dolů a těžaři tento požadavek odmítli a vypověděli zbývající části Kolektivní smlouvy.

## **leden 1928**

V lednu byl neobyčejně vysoký požadavek na odbyt uhlí. Všechny prostředky a pracovní síly byly soustředěny na těžbu uhlí. Za leden bylo vytěženo 41 199,9 tun. Jinak se průměrné měsíční těžby pohybovaly ve výši 22 - 25 tisíc tun.

## **11.2.1928**

Vedení dolu požádalo Ředitelství státních drah, aby zavedlo směrná čísla počtů přistavovaných vagonů. Na vlečku bylo státní dráhou velmi nepravidelně přistavován v různou dobu různý počet vagonů. Přistavování vagonů bylo víceméně živelné.

## **13.2. - 5.3.1928**

V mosteckém revíru vypukla stávka do které se zapojilo kolem 23 tisíc horníků. V tomto období stávkovalo i osazenstvo z dolu Robert. Důvodem stávky bylo zvýšení mezd a uzavření Kolektivní smlouvy. V během této stávky se v Mostě dne 23.3.1928 konala konference za účasti asi 400 delegátů ze všech mosteckých dolů. Závěry této konference urychlily jednání v Praze, kde se připravovalo řešení mzdových otázek v hornictví. Výsledek této stávky byl kladný, protože stávkující si vynutili zvýšení mezd o 3 - 5% a vyplacení jednorázového příplatku ve výši 60 - 100 Kč na osobu. Zachovaný záznam o této stávce na dole Robert poskytoval tyto údaje:

Datum	Počty	Těžba	Ztráty (Kč)
13/2	420	1356	17501,4
14/2	417	2712	35002,8
15/2	419	4068	52504,2
16/2	419	5254	70005,6
17/2	419	6780	87507,0
18/2	414	8136	105008,4

19/2	-	-	-
20/2	416	9492	122509,6
21/2	406	10848	140011,2
22/2	418	12204	157539,6
23/2	427	13560	175014,0
24/2	430	14916	192515,4
25/2	440	16272	210016,8
26/2	-	-	-
27/2	437	17628	227518,2
28/2	435	18984	245019,6
29/2	438	20340	262521,0
1/3	423	21696	280022,4
2/3	416	23052	297523,8
3/3	379	24408	315025,2
4/3	-	-	-
5/3	62	těžilo se	

Legenda:

Počty: počty stávkujících v jednotlivých dnech.

Těžba: ztráta těžby se evidovala ve výši 1356 t/den.

Ztráty: finanční ztráta se evidovala ve výši 17501,4 Kč/den.

### 10.3.1928

RBÚ v Chomutově vydal zákaz, aby manipulaci s třaskavinami prováděli havíři, kteří používají k osvětlení lamp s otevřeným ohněm i když mají zasklené hořáky. Zároveň zakázal, aby při zapalování doutníků při trhacích pracích se v bezprostřední blízkosti se zdržovali havíři, kteří k osvětlení používají lamp s otevřeným ohněm.

### květen 1928

Na důl byla dodána parní lokomotiva zn. Henschel o rozchodu 900 mm.

### červen 1928

Do strojovny u jámy č. 2 byl zabudován el. těžní stroj. Předchozí parní stroj byl demontován.

### červenec 1928

Na třídiřně byla provedena montáž nových sít a roštů.

### srpen 1928

\* Z důvodu neodbytu nebyly profárány 4 směn.

\* U jámy č. 2 byl na skládku zbudován most z příhradové konstrukce pro výsyp důlních vozů na skládku.

### **18.9.1928**

Na dole Concordia u Nového Sedla byli při výbuchu důlních plynů usmrceni dva havíři.

### **2.11.1928**

Ředitelství Státních drah Praha - sever odpovědělo na dopis dolu Robert z 11.2. 1928. V tomto dopise uvedlo, že směrné číslo pro přistavování vagónů pro důl Robert je 90 vagónů denně.

### **4.12.1928**

Na dole Robert byl osazenstvu na den sv. Barbory vyplacen příplatek 10 Kč na osobu.

### **prosinec 1928**

Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 7 směn.

### **rok 1928**

\* V textu jedné dokumentace je zmínka o dvou smrtelných úrazech horníků Weidnera a Hirschfeldera.

\* V oznámení bez data, oznamuje firma Ferrovia, že objednané parní lokomotivy dopraví do železniční stanice do Strupčic.

\* Zachovaná poznámka udávala, že lanovka do západního pole tzv. Rudolfova, byla dlouhá 3600 m a měla tři větve o průměrné délce 600 metrů.

## **1929**

### **20.1.1929**

Obyvatelé Nového Sedla podali tzv. petiční protest na důl Robert ve kterém nesouhlasili s uzavřením pěší cesty mezi obcemi Nové sedlo a Ervěnice v předpolí dolu. V protestu uvedli, že tato cesta se používá více jak sto let a používají ji především děti, kteří chodí do Ervěnic do školy a havíři, kteří docházejí na šachtu. Z důvodu uzavření této cesty jsou nuceni chodit po státní silnici, kde je velký provoz a chodcům hrozí nebezpečí. Dále uvedli, že tato silnice je velmi prašná. Tento petiční protest byl zaslán také na obecní úřady v Chomutově a v Jirkově. Výsledek byl ten, že tato cesta byla zrušena.

### **leden 1929**

Silné mrazy, těžba skrývky byla zastavena.

## **únor 1929**

Trvaly silné mrazy a velké sněžení. Prováděl se úklid sněhu přímo na šachtě i okolí dolu.

## **květen 1929**

V holešické cihelně byl obnoven provoz.

### **1.6.1929**

V dopise obecnímu úřadu v Chomutově bylo uvedeno, že na dole Robert je 633 německy, 61 česky a 2 polsky hovořící osazenstvo.

### **2.6.1929**

Poblíž Ervěnic, směrem k novému Sedlu se začalo s hloubením jámy č. 9, tzv. jámy Rudolf.

### **18.6.1929**

Na poradě vedení bylo rozhodnuto o zasypání jámy Eliška.

### **1.7.1929**

Agrární banka Československá zakoupila Hnědouhelné hlubinné těžařství se sídlem ve Vrskmani. *(Po této společnosti zbyla ve Vrskmani budova vedle bývalého nádraží)*

### **10.7.1929**

Zkolaudování přívodu el. energie k jámě Rudolf u Ervěnic.

## **červenec 1929**

\* Nová jáma Rudolf byla vyhloubena do hloubky 11,5 metrů a zároveň se začalo s prováděním izolace proti pronikající spodní vodě.

\* Na jámě Rudolf začala montáž nové těžní věže.

\* Pokračovalo zasypávání jámy Eliška.

## **srpen 1929**

\* V západním poli u větrné jámy č.6 byly staré chodby připravovány k uzavření.

\* Skončila montáž těžní věže na jámě č. 9 Rudolf a začala výstavba strojovny.

### **22.9.1929**

V Mostě se konala hornická konference na které byla založena nová organizace Průmyslový svaz horníků.

## **září 1929**

\* Ve východním poli docházelo k častým záparům a ohňům. Jejich likvidace si

vyžadovala zvýšené náklady související s přívodem vody do těchto míst. Proto byl do jedné chodby ve východním poli zaústěn vrt z povrchu. Jím byla sváděna voda na likvidaci zápar a ohňů.

\* Do strojovny u jámy č.9 Rudolf byl zabudován nový el. těžní stroj.

## **říjen 1929**

\* Pokračovala výstavba lanovky

\* V západním poli pokračovalo zaplavování starých chodeb základkou.

\* Ve východním poli pokračovala likvidace ohňů a záparů pomocí vody, která byla do podzemí přiváděna pomocí vrtu z povrchu.

## **14.10. - 7.11.1929**

V severočeském hnědouhelném revíru vznikla mohutná stávka, jejímž hlavním požadavkem bylo zlepšení mzdových podmínek na dolech. Centrum stávky bylo v Lomu u Mostu. Stávku vedl Průmyslový svaz horníků. Stávka skončila neúspěchem v důsledku zásahu státní moci a pro některé chyby v organizaci stávky. Důl Robert nestávkoval.

## **3.11.1929**

V Holešicích byla otevřena česká škola. Této události se zúčastnilo přes 1500 lidí i z okolních obcí.

## **10.11.1929**

V Mostě se sešla konference Průmyslového svazu horníků. Této konferenci se zúčastnilo 112 delegátů ze 42 dolů. Závěr konference zdůraznil nutnost jednotného a organizovaného postupu při dalších akcích.

## **14. - 17.11.1929**

Na dolech Quido I, II, III. a IV. v Dolním Jiřetíně se konala stávka za zlepšení mzdových podmínek.

## **listopad 1929**

\* V lomu byl zaveden jednotný rozchod kolejí 900 mm. Parní lokomotivy zn. Jung a Borsig o rozchodu 750 mm byly vyřazeny z provozu. Jedna parní lokomotiva zn. Oreintstern byla zrekonstruována na rozchod 900 mm.

\* V západním poli bylo započato s těžbou z horní sloje.

\* Pokračovaly dokončovací práce související s výstavbou nové lanovky.

## **1.12.1929**

V Mostě se sešla konference na které se zúčastnili delegáti z 35 dolů. Na této konferenci byl zvolen ústřední stávkový výbor, který měl 19 členů. Tento výbor

vypověděl kolektivní smlouvy těm dolů, které tento výbor zastupoval. Ve svých požadavcích trval na zvýšení mezd.

#### **4.12.1929**

Na dole Robert byl vyplacen na den sv. Barbory osazenstvu jednorázový příplatek ve výši 13 Kč. Důchodcům a vdovám po 2 Kč.

#### **prosinec 1929**

\* Při dokončovacích pracích bylo na lanovce do západního pole, namontováno signální zařízení a telefon. V tomto měsíci byl také zahájen zkušební provoz lanovky.

\* V západním poli u jámy č.6 bylo ukončeno zaplavování starých hořících chodeb základkou.

\* U jámy č. 9 zv. Rudolf byl po jednotlivých objektech rozváděn přívod el. proudu.

\* V lomu byly uvedeny do provozu dvě nové parní lokomotivy. Jedna zn. Henschel a druhá zn. Oranstein. Obě o rozchodu 900 mm.

## **1930**

#### **1.1.1930 skrývka**

Ze zachovaných údajů a písemností vyplývalo, že se od Nového roku rozdělila povrchová dobývací činnost na lom a skrývku. **Skrývka** se zabývala těžbou a zakládáním nadložních zemin. **Lom** zabezpečoval těžbu uhlí povrchově. **Jáma** nadále prováděla těžbu uhlí hlubinným způsobem. Toto datum lze považovat za založení PÚ-S (skrývka). (*Později se jáma a lom sloučil také v jeden úsek.*)

#### **17.1.1930 jáma**

Na nárazišti u jámy č.1 se stal smrtelný úraz důlnímu elektrikáři Walteru Waiserovi. Doprovázel plný vůz uhlím na kterém měl naložen elektro materiál. Jiný příjíždějící plný vůz jej usmrtil.

#### **20.1.1930 skrývka**

Na skrývce se stal smrtelný úraz Vilému Rezkovi z Nového Sedla. Zabil jej vykolejený důlní vůz.

#### **20.1.1930**

V souvislosti se smrtelným úrazem elektrikáře Viléma Weisera, vydal RBÚ v Chomutově nařízení, že na všech nárazištích v SHR musí být na viditelném místě umístěny tabulky s textem: "*Pobyt osob, které nejsou na nárazišti zaměstnány, je zakázán!*" Zároveň RBÚ přikázal, že pro odborné pracovníky, musí být zhotoveny zvláštní důlní vozíky pro dopravu příslušného materiálu. Všichni pracovníci na nárazištích byli poučeni, že nesmí strpět přepravu materiálu na plných vozech. Toto nařízení platilo pro všechny dolu v SHR.

### 24.1.1930

V listu "Rudý sever", listu, který patřil krajské organizaci KSČ, byl důl Robert nazván v článku "Hladové mzdy - smrt!", *vražedným dolem*. Článek reagoval na dva smrtelné úrazy, které se staly v lednu 1930. Zároveň důl Robert byl nazván v tomto článku "*baštou německých sociál-fašistů*".

### leden 1930

- \* Při zkušebním provozu na lanovce, byla u její strojovny zbudována trafostanice.
- \* Do severovýchodního pole byl zakoupen první nátrásný žlab a ihned byl zabudován na komoru.
- \* V lomu bylo do provozu uvedeno další nové korečkové rýpadlo.

### 3.2.1930

Vedení dolu uvedlo v hlášení finančnímu úřadu v Chomutově tyto roční výdělky v letech:

	1928	1929
pod 8000	173	187
8000 - 10000	99	132
10001 - 12000	102	115
12001 - 14000	179	177
14001 a více	217	344

### únor 1930

- \* V jámě byl do jednotlivých polí zaveden telefon.
- \* Pro dobré těžební výsledky s nátrásným žlabem, byl do severovýchodního pole zakoupen druhý nátrásný žlab.
- \* Na povrchu začala výstavba nové závodní elektrárny.

### březen 1930

- \* Do všech těžebních polí v podzemí, bylo dokončeno zavedení telefonu.
- \* Na povrchu pokračovala výstavba závodní elektrárny.

### 30.4.1930

RBÚ v Chomutově, stanovil dolu Robert takto upravenou pracovní dobu:

Od 15.5. do 20.10.1930

pro jámu:

ve všední dny

1.směna 05.50 - 13.50 hod.

2.směna 13.50 - 21.50 hod.

3.směna 21.50 - 05.50 hod.



ve svátek

1.směna 05.50 - 11.50 hod.

2.směna 11.50 - 17.50 hod.

3.směna 17.50 - 23.50 hod.

pro povrch:

ve všední dny

1.směna 05.00 - 13.00 hod.

2.směna 13.00 - 21.00 hod.

3.směna 21.00 - 05.00 hod.

ve svátek

1.směna 05.00 - 11.00 hod.

2.směna 11.00 - 17.00 hod.

3.směna 17.00 - 23.00 hod.

Od 20.10.1930

pro povrch:

ve všední dny

1.směna 06.05 - 14.05 hod.

2.směna 14.05 - 22.05 hod.

3.směna 22.05 - 06.05 hod.

ve svátek

1.směna 06.05 - 12.05 hod.

2.směna 12.05 - 18.05 hod.

3.směna 18.05 - 00.05 hod.

4.směna 00.05 - 06.05 hod.

## **duben 1930**

\* V lomu začala výstavba nového parního lopatového rýpadla s housenicovým podvozkem.

\* Při výstavbě závodní elektrárny byla prováděna montáž el. rozvodů.

\* Začaly přípravy na opětovné hloubení jámy č. 9 zvaná Rudolf.

## **12.5.1930 jáma**

U Ervěnic bylo opět zahájeno hloubení nové těžní jámy č. 9 - Rudolf.

## **27.5.1930**

Ve statistickém hlášení stálo, že důl Robert se rozkládal na 151,56 ha.

## **30.5.1930 jáma**

V jámě byla po zkušebním provozu provedena kolaudace lanovky. Její zkušební provoz byl poznamenán četnými poruchami.

### **31.5.1931 jáma**

Jáma č. 9 Rudolf byla vyhloubena 25,1 m pod povrch. Hned se začalo s jejím dozdiváním.

### **květen 1930**

\* Do holešické cihelny byl zakoupen nový lis na cihly.

\* Dokončení montáže nového parního lopatového rýpadla s housenicovým podvozkem. Ostatní lopatová rýpadla měla podvozek kolejový.

### **4.6.1930 jáma**

U jámy Rudolf byla provedena kolaudace těžního stroje. V jámě se pokračovalo s dalším hloubením.

### **11.6.1930 skrývka**

Po kolaudaci bylo do provozu uvedeno nové parní lopatové rýpadlo s housenicovým podvozkem. Bylo zasazeno na 2. skrývkový řez.

### **20.6.1930**

V hlášení o stavu motorových kolových prostředků stálo, že důl Robert vlastní:

1 ks osobní auto Škoda

1 ks osobní auto Fiat

1 ks nákladní auto Fiat 2t

1 ks nákladní auto Walter 2t

### **30.6.1930 jáma**

Jáma Rudolf byla vyhloubena 42,7 m pod povrch. Nastaly problémy s výronem důlních plynů. Pracoviště v jámě muselo být intenzivně odvětráváno. Z těchto důvodů se začalo s ražbou jámy také zdola z hlavní sloje.

### **červen 1930**

\* Pokračovalo odstraňování poruch na lanovce.

\* Prováděly se dokončovací práce na výstavbě nové závodní elektrárny.

### **červenec 1930**

\* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 9 směn.

\* Ve hloubce 50,4 m pod povrchem se střetlo hloubení jámy Rudolf shora s ražbou jámy z hlavní sloje zespoda. Ihned se začalo s dozdiváním obvodu těžní jámy a zároveň s vyzdiváním náraziště.

### **10.8.1930**

V Ervěnicích byla založena česká menšinová hasičská organizace.

### **15.8.1930**

Vedení dolu Robert prodalo trebušickým hasičům starší nákladní automobil zn. Fiat.

### **srpen 1930**

- \* Zkušební provoz lanovky byl stále velmi poruchový.
- \* V podzemí u jámy Rudolf se začalo s rozrážkou chodeb.

### **18.9.1930**

V těsné blízkosti náraziště u jámy Rudolf se začalo s hloubením velké záchytné jímky pro důlní vody.

### **září 1930**

- \* Při provozních zkouškách v závodní elektrárně se porouchala turbína zn. Škoda.
- \* Na 1. a 2. skryvkovém řezu byla zastavena těžba.
- \* Při zkušebním provozu lanovky se stále projevovaly různé závady.

### **6.10.1930**

V závodní elektrárně byla spuštěna opravená turbína zn. Škoda. Ihned však byla pro nadměrný hluk zastavena. Při pátrání po příčině se zjistilo, že lopatky při její opravě byly namontovány obráceně.

### **říjen 1930**

- \* Na dole se projevil velký podstav dozorců z důvodů jejich onemocnění. Vedení dolu požádalo RBÚ v Chomutově, zda by dozorce nemohli dočasně vykonávat dva havíři, kteří nedávno ukončili studium ve škole pro výchovu dozorců v Duchcově.
- \* Začaly rekultivační práce na haldě a na výsypce.

### **4.12.1930**

Na dole Robert byl v den sv. Barbory, patronky havířů, vyplacen osazenstvu příplatek ve výši 11 Kč na osobu. Důchodcům a vdovám po 2 Kč.

### **30.12.1930**

V hlášení o stavu zaměstnanců podle bydlišť, byl ve zprávě dolu Robert uvedeny tento přehled:

Ervěnice	192
Nové Sedlo	92
Holešice	70
Pohlody	4

Jirkov	41
Kyjice	7
Vrskmaň	8
Březenec	4
Nový Březenec	4
Otvice	55
Zaječice	14
Komořany	9
Hořany	46
Třebušice	24
Chomutov	33
Souš	1
Dřínov	9
Kundratice	11
Albrechtice	1
Strupčice	14
Spořice	1
Malé Březno	1
Velké Březno	5
Okořín	2
Načetín	19
Český Zlatník	1
Krbice	1
Údlice	6
Mariánské Radčice	1
Přečáply	1
Most	5
Brány	2
Kopisty	3
Droužkovice	1
Duchcov	1
Střimice	1
Blatno	1
Vysoká Pec	1
Pesvice	1
Jizeří	1
Červený Hrádek	1
Kadaň	1
Nemilkov	1
Rudolice	1
Saběnice	1

## **prosinec 1930**

- \* Začala ražba lokochodby od jámy č. 1 směrem do lomu. Za pokračující ražbu se pokládalo kolejiště o rozchodu 900 mm.
- \* Na důl byla dodána ellok 60 kVA o rozchodu 900 mm.
- \* U jámy Rudolf byla do užívání uvedená nová koupelna a lampárna.
- \* Za rok 1930 bylo při rekultivačních pracích na haldě a výsypkách vysázeno 2900 bříz a 6200 smrků.
- \* V meziloží na skrývce, vznikly velké zápary a důlní ohně.

# **1931**

## **14.1.1931**

RBÚ z Chomutova vydal povolení k užívání jámy č. 9 v Rudolfově poli. Zatím nebyla provedena kolaudace strojovny.

## **leden 1931**

- \* Z důvodu neodbytu nebylo profáráno 8 směn.
- \* Začala ražba velkoprostorové chodby a zároveň pokládání kolejí o rozchodu 900 mm.
- \* Pokračovalo zadívání chodeb ve východním poli.

## **2.2.1931**

Na jámě Rudolf č. 9 byla provedena kolaudace strojovny a el. těžního stroje.

## **3.2.1931**

Obecní úřad z Ervěnic provedl kolaudaci v domě č. 286, kde byl zřízen sklad potravin pro zaměstnance z dolu Robert a odbytová kancelář.

## **4.2.1931**

Při tzv. hladovém pochodu z Ledvic do Duchcova se demonstranti setkali u železničního viaduktu s četníky. Došlo ke střelbě do demonstrantů z nichž byli čtyři zastřeleni.

## **21.2.1931**

Na dole Pluto v Louce byli při výbuchu důlních plynů usmrcení dva havíři a jeden byl zraněn těžce.

## **25.2.1931**

RBÚ z Chomutova provedl kolaudaci velkoprostorové těžební třídy s rozchodem kolejiště 900 mm. Tato lokochodba ústila v lomu a vedla ke skipu k jámě č. 1. Tím se

podstatně zkrátilo vyvážení vytěženého uhlí na povrch ke třídárně. K převozu vozů se používalo el. lokomotiv.

### **7. - 11.3.1931**

V Praze se konal VI. sjezd KSČ. Delegáti z mostecká, šli na tento sjezd z propagačních důvodů pěšky.

### **březen 1931**

\* Na jámě č. 4 byla provedena oprava parního kotle.

\* Z jámy byla vyvezena starší elektrická lokomotiva, která byla opravena a používala se pro provoz na haldě.

### **14.- 16.4.1931**

RBÚ z Chomutova zkoumal požadavek vedení dolu o vyjmutí hlavní sloje z kategorie "výbušná". Žádost po podrobné prohlídce potvrdil.

### **24.4.1931**

Politický okresní úřad z Chomutova kladně potvrdil žádost o používání povrchových objektů u jámy č. 9 Rudolf.

### **29.4.1931**

RBÚ z Chomutova povolil zkušební provoz zařízení od firmy Flottmann. Jednalo se o sbíječky, pojízdný kompresor a pokosový stroj.

### **30.4.1931**

RBÚ z Chomutova vydal kompletní povolení k používání všech objektů a zařízení na jámě č. 9 Rudolf s datem od 3. května 1931.

### **4.5.1931**

Na ranní směně poprvé sfáralo osazenstvo dolu Robert jámou č. 9 do Rudolfova pole.

### **květen 1931**

\* V severozápadním poli začala příprava na odzkoušení nové metody těžby uhlí tzv. etážové dobývání v ukloněné sloji čili stěnování.

\* Na těžní věži č. 2 byla vyměněna lanová kola.

\* Firma Herold z Chomutova, dodala lehké čerpadlo pro odčerpávání vod z propadlin v předpolí lomu.

### **20.6.1931**

RBÚ z Chomutova ověřoval žádost vedení dolu o vyjmutí západního pole z kategorie "třaskavé". Po splnění doporučených opatření tuto žádost potvrdil.

## **červen 1931**

\* V severozápadním poli se upravovala vhodná chodba jako další větev k hlavní lanovce.

\* V západním poli byla uvedena do provozu velká záchytná jímka na důlní vodu.

## **červenec 1931**

Na jámě č. 2 byla provedena výměna skipových van, za větší objem.

## **srpen 1931**

\* Na třídírně byla provedena výměna sít.

\* Na haldě začala rekultivace upravených ploch.

\* Po skončených přípravných pracích se začala v severozápadním poli zkoušet nová metoda těžby uhlí tzv. etážové dobývání v ukloněné sloji čili stěnováním.

\* V lomu skončila generální oprava parního rýpadla č. 2.

## **18.9.1931**

V holešické cihelně byl zastaven provoz. Bylo vyrobeno takové množství cihel, které pokrývaly předpokládané požadavky i na rok 1932.

## **25.10.1931**

V Mostě se konala I. konference Jednotné fronty severočeských horníků. Této konferenci se zúčastnilo 233 delegátů a členů závodních rad. Účastníci konference ostře kritizovali bídu a strádání horníků způsobené propouštěním a snižováním mezd, omezováním délky pracovního týdne a nucením ke zvyšování pracovního výkonu za stejnou mzdu. Konference zformulovala požadavky horníků do pěti bodů. Na této konferenci vystoupil mezi řečníky i redaktor Rudého práva Jan Šverma.

## **říjen 1931**

\* V západním poli byla uvedena na lanovce lanová brzda a nová násypka.

\* Na haldě byly zastaveny rekultivační práce.

## **listopad 1931**

\* V západním poli byl vystavěn sklad rozbušek.

\* Na skrývce byl snížen stav o 54 horníků. Ostatní byli převedeni na jiné práce.

\* Na haldě byly opět zahájeny rekultivační práce.

## **1.12.1931**

V Mostě se konala II. konference Jednotné fronty severočeských horníků. Konference odsoudila postup majitelů dolů a těžařů, kteří zastavili vyplácení tzv. drahotní výpomoci.

#### **4.12.1931**

Na dole Robert byl osazenstvu vyplacen na svátek sv. Barbory, jednorázový příplatek ve výši 4 Kč.

#### **10.12.1931**

Do sekretariátu Průmyslového svazu horníků v Mostě, byla doručena odpověď těžařského Spolku pro hornické zájmy, zamítající vyplácení drahotní výpomoci.

#### **11.12.1931**

Jako reakce na zamítnutí vyplácení drahotní výpomoci, vypukly na mostecku demonstrace a na některých dolech i stávkový.

#### **30.12.1931**

O stavu techniků se zachovala tato zpráva:

- 1 generální ředitel
- 1 ředitel dolu
- 1 závodní horní inspektor
- 2 přidělení inženýři
- 2 důlní měřiči
- 1 směnmistr
- 5 dozorců
- 1 naddůlní
- 11 důlních
- 1 poddůlní
- 10 nadkopních
- 2 stavbyvedoucí
- 5 dílovedoucích
- 31 úředníků
- 565 zaměstnanců

Další zpráva hovořila o stavu zaměstnanců podle bydliště:

Ervěnice	155
Nové Sedlo	75
Holešice	59
Pohlody	5
Jirkov	30
Kyjice	7
Vrskmaň	5
Březeneč	6
Nový Březeneč	2



Otvice	44
Zaječice	13
Komořany	11
Hořany	38
Třebušice	20
Chomutov	20
Souš	1
Dřínov	6
Kundratice	7
Albrechtice	2
Strupčice	9
Spořice	1
Malé Březno	1
Okořín	1
Načetín	14
České Zlatníky	1
Jindřišská	1
Krbice	2
Údlice	4
Mariánské Radčice	1
Přečáply	1
Most	5
Březno	6
Brány	2
Kopisty	3
Droužkovice	1
Dřínov	1
Duchcov	1
Střimice	1
Blatno	1
<hr/>	
Celkem	562

### **prosinec 1931**

\* V severozápadním poli skončily úpravy chodeb na lanovkové chodby a začalo se s natahováním lana.

\* Na skrývce se prováděly pouze údržbářské práce.

\* Na výsypce, kde byly provedeny již dříve rekultivační práce se prováděla prořezávka stromků.

\* V západním poli byla vyražena u lokochoďby prorážka, která sloužila jako objížďka pro ellok, aby mohly objíždět naložené důlní vozy.

## **rok 1931**

\* V průběhu roku se začalo se stěnováním i v Rudolfově poli. Stěnování se však provádělo pouze v horní sloji v tzv. dvoumetráku.

\* Poblíž dolu Robert byl v rámci rekultivačních prací vysázen lesík.

## **1932**

### **2.1.1932**

Od Nového roku se v jámě začalo s těžbou ze spodního horizontu.

### **4.1.1932**

U Ervněnic se při náhlé oblevě vylila z břehů řeka Bílina a poškodila přívod pitné vody k jámě č. 9 Rudolf.

### **14.1.1932**

V Mostě se konal velký tábor horníků a nezaměstnaných proti zamítnutí drahotní výpomoci. Tábora lidu se zúčastnilo kolem 5000 lidí.

### **15.1.1932**

Na skrývce začala likvidace vzniklých ohňů v meziloží.

### **16.1.1932**

V Mostě se konal velký tábor horníků a dalších nezaměstnaných proti zamítnutí vyplácení drahotní výpomoci.

### **27.1.1935**

Generální ředitel uhelné společnosti Britania, Kurt Seebohm veřejně oznámil, že vedení některých dolů a společností v sokolovském revíru má v úmyslu snížit mzdy o 25%.

## **leden 1932**

\* V Rudolfově poli se začalo s pokusným stěnováním v hlavní sloji.

\* V severozápadním poli byla do zkušebního provozu uvedena vedlejší větev hlavní lanovky. Po krátkém provozu byla pro množství závad odstavena.

## **únor 1932**

\* V severozápadním poli byla opět spuštěna do zkušebního provozu vedlejší větev hlavní lanovky. Pro prudké zlomy v lanovkové chodbě, docházelo k častému převrácení prázdných vozů. Proto byly v lanovkové chodbě prováděny sklonové úpravy.

\* V Rudolfově poli pokračovalo v hlavní sloji zkušební stěnování.

### **2.3.1932**

Ostravští těžaři veřejně oznámili požadavek, že mají za úmysl propustit 12 000 horníků. Zároveň snížit jejich mzdy v hlubině o 30% a na povrchu o 15%.

### **15.3.1932**

V pozdních večerních hodinách došlo na dole Kohinoor I. v Lomu k velké důlní katastrofě. V dole vybuchl uhelný prach s důlními plyny. V době výbuchu pracovalo v dole 30 havířů. Z tohoto počtu se jich 8 nepodařilo vyprostit a 13 havířů bylo těžce zraněno.

### **16.3.1932**

V časných ranních hodinách opět na dole Kohinoor I. v Lomu nastal další výbuch v dole a k dalšímu rozšíření důlního požáru. Na záchranu osmi havířů, kteří zůstali v dole, nebyly vedením dolu podniknuty žádné vyprošťovací a záchranné akce.

### **17.03.1932**

\* Vedení dolu Kohinoor I. v Lomu oznámilo závodní radě, že podá 1250 zaměstnancům dolu výpovědi. Havíři ihned zastavili práci vyšli z dolu demonstračním průvodem k Dělnickému domu v Lomu a tam uspořádali protestní schůzi. Na této schůzi byla zvolena deputace, která jednala s vedením dolu o odvolání výpovědí. Při vyjednávání mezi deputací a vedením dolu bylo dohodnuto, že výpovědi dány nebudou.

\* Na dole Nelson III. v Nové Vsi u Oseka dostalo 153 zaměstnanců výpovědi.

### **19.3.1932**

\* Vedení dolu Kohinoor I. v Lomu nedodrželo dohodu z 17.3.1932 a dalo 1250 zaměstnancům čtrnáctidenní výpovědi s platností od 19.3.1932.

\* ÚV KSČ v Praze po rozboru situace na mostecku, vyzval mostecké havíře ke generální stávce.

### **21.3.1932**

Severočeská uhelná společnost dala čtrnáctidenní výpovědi s platností od 22.3.1932 všem 383 zaměstnancům dolu Humboldt II. v Dolním Jiřetíně. Osazenstvo dolu výpovědi nepřijalo, okamžitě zastavilo práci a svolalo protestní schůzi.

### **22.3.1932**

Na dole Robert byla vodoprávní komise z obecního úřadu z Chomutova. Prověřovala technické možnosti čerpání vody z řeky Bíliny pro potřeby dolu.

### **23.3.1932**

\* Do stávký vstoupilo osazenstvo z dolů Julius II. v Mostě, Julius III. v Kopistech a Grohmann v Dřínově. Tím začala tzv. Velká mostecká stávka.

\* Na důl Hedvika v Ervěnicích byla odvelena téměř stovka četníků a vojáků z kulometné roty z Chomutova. Na dole bylo vyhlášeno stanné právo. Těžaři měli obavy ze zastavení přísunu uhlí do ervěnické elektrárny, která dodávala elektřinu do Prahy.

\* V Dolním Jiřetíně se konala konference členů závodních rad z dolů Severočeské uhelné společnosti, a ta se usnesla rozšířit stávku na celý severočeský revír.

\* V Lomu u Mostu se konala obdobná konference závodních rad z Lomské uhelné společnosti se stejnými závěry.

### **24.3.1932**

\* Ke stávce se připojily doly Pluto v Louce, Venuše v Konobřži, Minerva v Kopistech, Jan V. v Mostě, Kohinoor II. v Mariánských Radčicích, Alexander v Hrdlovce, Nelson III. v Nové Vsi - Oseku, Bihl V Dolním Háji, Saxonia II a Washington I. a II. v Třebušicích, Elly-hlubina a Elly-povrch v Ervěnicích, Matylda v Souši, Kníže nebes v Hamru, Pavel II. v Horním Litvínově, Kohinoor I. a Marie v Lomu, Barbora a Adolf-Maria v Duchcově a Hedvika v Ervěnicích i přes stanné právo, které bylo na tomto dole vyhlášeno.

\* Tohoto dne ve 20.00 hod. vstoupilo do stávký i osazenstvo dolu Robert. Po vyhlášení stávký odešla část osazenstva do Holešic. V „Dörfflerově hostinci“ se konala schůze, které se zúčastnila skoro tisícovka lidí i z blízkého okolí. Na dole zůstali pouze technici a úředníci, kteří zajišťovali udržovací práce.

\* Počátek stávký na dole Robert.

### **26.3.1932**

\* Závodní rady dolů Severočeské uhelné společnosti svolaly tábor lidu do Dolního Jiřetína. Okresní úřad v Mostě však tento tábor lidu zakázal a cesty k Dolnímu Jiřetínu byly uzavřeny četnictvem. Davy stávkujících i přes tento zákaz do Dolního Jiřetína stejně proudily. U dolu Centrum došlo téměř k ostrému střetu s četníky. Kordon četníků posléze ustoupil.

\* Stávka na dole Robert.

### **27.3.1932**

\* V Mostě v hostinci „Na Střelnici“ se konala I. celorevírní konference na které se sešlo 683 zástupců horníků a z toho 392 volených delegátů ze stávkujících dolů. Na této konferenci byl zvolen Ústřední stávkový výbor, který požadavky stávkujících zformuloval do jedenácti bodů. Tyto vystihovaly požadavky havířů nejen z SHR, ale všech havířů obecně. Zároveň v požadavcích byla výzva k rozšíření stávký na celý revír.

\* Stávka na dole Robert.

### **28.3.1932**

Stávka na dole Robert.

### **29.3.1932**

\* Ke stávce mosteckých havířů se začaly připojovat postupně všechny doly v revíru.

\* Do solidární stávky s mosteckem, vstoupilo skoro 8000 havířů na ostravských dolech.

\* Stávka na dole Robert.

### **30.3.1932**

\* Ministr veřejných prací ing. Jan Dostálek na schůzi poslanecké sněmovny prohlásil, že výpovědi havířů na dolech Humboldt II. a III. jsou odvolány. Na základě tohoto prohlášení zahájily státní úřady činnost proti stávkujícím s odůvodněním, že odpadly důvody ke stávce. Ihned byly vydány vyhlášky zakazující jakékoliv shromažďování v celém stávkovém území.

\* Stávka na dole Robert.

### **31.3.1932**

\* V Mostě se konala celorevírní konference mládeže různých politických stran a odborových organizací. Na této konferenci byla zvolena komise při Ústředním stávkovém výboru.

\* Stávka na dole Robert.

### **březen 1932**

\* V severozápadním poli byla do dalšího zkušebního provozu spuštěna vedlejší větev hlavní lanovky. Zásadní poruchy se při provozu již neobjevovaly.

\* Na skrývce trvala likvidace důlních ohňů v meziloží.

### **1.4.1932**

\* Okresním úřadem v Mostě, byl za asistence četnictva, rozpuštěn Ústřední stávkový výbor. Zároveň mu byly zabaveny veškeré písemnosti. Úkoly tohoto výboru však ihned převzala místní skupina Průmyslového svazu horníků.

\* Do Mostu byla svolána konference, kde byly odmítnuty snahy některých závodních rad, stávku ukončit.

\* Na ostravsku byla potlačena solidární stávka s mosteckem. (viz 29.3.1932).

\* Stávka na dole Robert.

## **2.4.1932**

\* Okresní úřad v Mostě dal vylepit vyhlášky, ve kterých byla slibována beztretnost těm stávkujícím, kteří nastoupí do práce.

\* Pražské a brněnské dělnictvo demonstrovalo proti hrubému postupu vlády vůči stávkujícím na mostecku.

\* Stávka na dole Robert.

## **3.4.1932**

\* Do Mostu byla svolána Průmyslovým svazem horníků II. celorevírni konference, které se zúčastnilo 744 delegátů závodních rad a stávkujících. Na konferenci bylo zvoleno nové stávkové vedení.

\* Stávka na dole Robert (24.3. - 19.4.1932).

## **4.4.1932**

Stávka na dole Robert.

## **5.4.1932**

\* V Mostě se konala politická demonstrace, které se zúčastnilo kolem 40 000 lidí. Odpoledne se generální ředitel Mostecké společnosti Löcker, který zároveň vystupoval jako předseda Spolku pro zájmy hornictví, uvolil přijmout osmičlennou delegaci horníků, vedenou sekretářem Malíkem. Tato delegace žádala, aby bylo zahájeno jednání s Ústředním stávkovým výborem o předložených požadavcích.

\* Vláda prováděla stále ostřejší opatření proti mostecké stávce a rozhodla ji potlačit vojenskou silou.

\* Stávka na dole Robert.

## **6.4.1932**

\* Do Mostu přijelo 150 dragounů z Terezína.

\* Stávka na dole Robert.

## **7.4.1932**

\* Ústřední stávkový výbor svolal do Mostu důvěrnou schůzi hornických delegátů. Tato schůze znovu zdůraznila trvat na stažení výpovědí, požadovat odvolání četnictva a vojska ze stávkového území a splnění požadavků stávkujících. Zároveň proklamovala, aby se této stávky zúčastnili i jiní pracující a obyvatelé v revíru.

\* Stávka na dole Robert.

## **8.4.1932**

\* V Mostě se konala porada hejtmanů a vojenských velitelů ze stávkové oblasti.

\* Stávka na dole Robert.

#### **9.4.1932**

\* Ve všech okresních městech ve stávkové oblasti byly uspořádány hornické konference. V Mostě se této konferenci zúčastnilo 432 delegátů. Všechny konference se vyjádřily pro pokračování ve stávce a pro její vystupňování ve stávku generální.

\* Stávka na dole Robert.

#### **10.4.1932**

Stávka na dole Robert.

#### **11.4.1932**

\* Okresní úřad v Mostě vydal vyhlášku o zákazu konání demonstračních táborů.

\* V okresních městech ve stávkové oblasti projížděli ulicemi dragouni a jízdní četníci s tasenými šavlemi. Demonstrovali tak sílu státní moci. Zároveň byli zatýkáni horničtí delegáti proti některým bylo použito i velmi hrubé násilí.

\* Stávka na dole Robert.

#### **12.4.1932**

Stávka na dole Robert.

#### **13.4.1932**

\* Vláda se snažila zlomit mosteckou stávku za použití vojska a četnictva. V Mostě v Chomutovské ulici došlo při konfliktu mezi četníky a stávkujícími dokonce i ke střelbě. Byly zde zastřeleni 2 havíři a 18 jich bylo zraněno. V tento den byla také použita střelba do stávkujících na silnici mezi Souší a Mostem a na silnici mezi Chomutovem a Otvicemi v zatáčce u Kamencového jezera.

\* V Praze na ministerstvu veřejných prací bylo zahájeno jednání mezi těžaři a zástupci havířů.

\* Stávka na dole Robert.

#### **14.4.1932**

\* Parlament projednával události v Mostě. Přesto byly do stávkové oblasti soustředěny další vojenské oddíly a četnictvo.

\* V Praze a na několika místech v republice se konaly demonstrace odsuzující hrubý postup vlády proti stávkujícím na mostecku.

\* Někteří zástupci stávkujících připravovali dohody o ukončení stávky. Ústřední stávkový výbor v Mostě vyzýval havíře, aby jejich návrhy odmítli.

\* Stávka na dole Robert.

#### **15.4.1932**

\* Někteří odborářští předáci podepsali v Praze při vyjednávání na ministerstvu veřejných prací kompromisní dohody o ukončení stávky.

- \* Okresní úřad v Chomutově zakázal havířům používat jízdní kola. Havíři si těmito "kolovými štafetami" předávali zprávy mezi doly o dalších postupech při stávce.
- \* Četnictvu v Mostě se podařilo zatknout předsedu Ústředního stávkového výboru a několik jeho dalších funkcionářů.
- \* Stávka na dole Robert.

### 16.4.1932

- \* V Mostě na hřbitově se konal pohřeb dvou zastřelených havířů (viz 13.4.1932). Pohřbu se zúčastnilo několik desítek tisíc lidí.
- \* V Mostě se konala konference koalovaných hornických svazů na které jejich účastníci doporučovali přijetí "pražského kompromisu", ukončit stávku a nastoupit do práce k 18.4.1932.
- \* Stávka na dole Robert.

### 17.4.1932

- \* V Mostě se sešla III. celorevírní konference, které se zúčastnilo 758 delegátů ze 74 šachet a 4 "bagrovacích podniků" čili povrchových dolů.
- \* Souběžně s touto konferencí se v Mostě konala další konference Jednoty horníků národně sociálních, kde se její delegáti stavěli za ukončení stávky.
- \* Stávka na dole Robert.

### 18.4.1932

Stávka na dole Robert.

### 19.4.1932

- \* V Mostě zasedal Ústřední stávkový výbor, aby zhodnotil celkovou situaci. Vzhledem k tomu, že v okrajových částech revíru řada šachet ukončila stávku, Ústřední stávkový výbor doporučil, aby stávka byla organizovaně skončena. Na odpoledne svolal konferenci.
- \* V Mostě se odpoledne konala IV. celorevírní konference za účasti 760 delegátů z 86 šachet a 8 "bagrovacích podniků". Konference rozhodla o ukončení stávky a jednotném nástupu do práce k 20.4. 1932.
- \* Konec stávky na dole Robert.

### 20.4.1932

Zachovaný záznam o absenci při mostecké stávce na dole Robert dával tento přehled:

<u>den</u>	<u>datum</u>	<u>stav</u>	<u>chybí</u>	<u>na dR</u>
Čt	24.3.	-	-	-
Pá	25.3.	556	475	81
So	26.3.	556	-	-
Ne	27.3.	556	-	-



Po	28.3.	556	498	58
Út	29.3.	556	489	67
St	30.3.	556	479	77
Čt	31.3.	556	487	69
Pá	1.4.	544	482	62
So	2.4.	544	-	-
Ne	3.4.	544	-	-
Po	4.4.	544	478	66
Út	5.4.	544	475	69
St	6.4.	544	480	64
Čt	7.4.	544	481	63
Pá	8.4.	544	478	66
So	9.4.	544	-	-
Ne	10.4.	544	-	-
Po	11.4.	544	479	65
Út	12.4.	544	479	65
St	13.4.	544	481	63
Čt	14.4.	544	478	66
Pá	15.4.	544	473	71
So	16.4.	544	-	-
Ne	17.4.	544	-	-
Po	18.4.	544	473	71
Út	19.4.	544	458	86

na dR = počet zaměstnanců, kteří na dole Robert v době stávky pracovali.

### **20.4.1932**

Severočeští havíři nastoupili do práce a tím byla ukončena Velká mostecká stávka, která v podstatě nepřinesla žádné splnění původních požadavků.

### **duben 1932**

Na skrývce byly zlikvidovány důlní ohně v meziloží.

### **květen 1932**

\* U jámy č. 1 se provedlo její další prohloubení o několik metrů. Do tohoto prohloubení se stahovala důlní voda z blízkých chodeb kolem jámy a přečerpávala se na povrch.

\* V jižním poli se začalo s uzavíráním starých chodeb.

\* U Ervěnic bylo započato s přípravou prostoru pro novou haldu.

\* Vytěžená zemina od parního lopatového rýpadla č.2 byla zakládána na okraji dobývacího prostoru, což souviselo s přípravou místa pro novou haldu.

\* Parní lopatové rýpadlo č.1 bylo odstaveno do generální opravy.

## **červen 1932**

- \* Na vrátnici u jámy Rudolf byl zbudován stojan pro kola.
- \* Na skrývku bylo přijmuto 13 mužů pro zahájení těžby na 3.skrývkového řezu.

## **červenec 1932**

- \* V jižním poli pokračovala uzavírka starých chodeb.
- \* Vedení dolu zakoupilo v Jizeři dům č.402 a začalo se s jeho opravou.

## **srpen 1932**

Na nádvoří dolu se započalo s výstavbou nové čerpací stanice a výškového rezervoáru na pitnou vodu. Dodávky pitné vody byly velmi nepravidelné a nespolehlivé.

## **září 1932**

- \* Pokračovala výstavba výškového rezervoáru na pitnou vodu.
- \* Na těžní věži č. 1 byla vyměněna lanová kola.
- \* Na dole byla zrušena pomocná zemědělská výroba.
- \* Hasičům do Nového Sedla byl odprodán starší osobní automobil Fiat.

## **říjen 1932**

- \* Na komínovou podezdívku vysokou asi 15 metrů, byla provedena montáž ocelové nádoby, která sloužila jako rezervoár na pitnou vodu. V závěru měsíce bylo zahájeno čerpání vody do tohoto tělesa a zahájen zkušební provoz v rozvodu vody po jednotlivých objektech na dole.
- \* Zahájení rekultivací na staré haldě a výsypkách.

## **3.11.1932**

Vedení dolu Robert požádalo RBÚ v Chomutově o souhlas používání nové elektrické důlní lampy s vestavěnou bezpečnostní lampičkou s otevřeným ohněm pro indikaci důlních plynů, typ KOW3. Tuto lampu vyrobila firma Geag.

## **listopad 1932**

- \* Začala uzavírka starých chodeb u výdušné jámy č. 7.
- \* Mezi jámou č. 2 a jámou č. 9 Rudolf se začala razit nová větrná chodba.
- \* Ukončení těžby v meziloží a osazenstvo bylo převedeno na skrývku.

## **4.12.1932**

Na svátek sv. Barbory byl osazenstvu vyplacen jednorázový příplatek 7 Kč na osobu. Vdovám a důchodcům po 2 Kč.

## **6.12.1932**

Na dole byly zastaveny rekultivační práce.

## **prosinec 1932**

- \* Začalo se s vyzdíváním spojovacích chodeb mezi jámou č.1 a 2.
- \* U výdušné jámy č. 7 skončila uzavírka starých chodeb.
- \* Pokračovala ražba větrné chodby mezi jámou č.2 a č.9 Rudolf.
- \* Na třídně byla provedena rekonstrukce pohonu nářasných sít.

## **rok 1932**

\* V průběhu roku 1932 podala obec Ervěnice žalobu na čs. stát a důl Robert. Předmětem žaloby bylo, že některé domy v obci vykazují určité narušení vlivem důlní činnosti. Vyšetřováním bylo ale zjištěno, že nepatrné narušení vykazují domy, které patřily doly Robert. Soud však rozhodl, že na náklady dolu se provede přesná nivelace určených bodů v obci. Následným porovnáním se pak zjistí, zda na tuto stížnost lze reagovat. Měření provedla nezávislá měřičská firma ing. Ernst Mülling z Mostu za dozoru zástupce št. Kpt. Františka Sixty z vojenské posádky z Mostu, který zastupoval čs. stát.

\* Na dole byla vystavěna první strojní sušárna písku pro lokomotivy. Montáž zařízení provedly Falkonovské strojírný. Základem zařízení byl otočný buben o průměru 400 mm a délce 1200 mm. Kapacita sušení písku byla 0,5 m<sup>3</sup>/hod.

# **1933**

## **1.1.1933**

Ředitelem dolu Robert byl jmenován dr. ing. Anton Kliebhan.

## **10.1.1933**

Na důl Robert došla stížnost z Uhelné ústředny státních drah, že zásilky uhlí nejsou řádně postříkány malířskou hlinkou a naložené uhlí není urovnáno zároveň s postranicemi.

## **leden 1933**

- \* Pokračovala vyzdívka spojovací chodby mezi jámami č. 1 a 2 a ražba větrné chodby od jámy č.1 k jámě č. 9 Rudolf.
- \* V Rudolfově poli se začalo stěnováním ve hlavní sloji.
- \* Na základě Pražské dohody z 15.12.1932 byla za účast ve Velké mostecké stávce dána výpověď 24 havířům k datu 28.2.1933.

## **27.2.1933**

\* Rozhodnutím RBÚ v Chomutově, byly chodby v horní sloji vyjmuty z 1. skupiny třaskavosti.

\* V Rudolfově poli bylo ukončeno pokusné stěnování pro vysoké náklady na výdřevu. Uhlí se začalo se opět dobývat s komorováním na zával.

### **28.2.1933**

Za účast v mostecké stávce bylo propuštěno 24 havířů a 10 dalších bylo dáno do důchodu.

### **únor 1933**

\* Dokončení vyzdívání spojovací chodby mezi jámami č. 1 a 2.

\* Na patě 1. skrývkového řezu byl vyvrtán zapažený vrt, který byl zaústěn do jedné z chodeb v Rudolfově poli. Tímto vrtem byla sváděna srážková voda z povrchu, která byla používána k hašení záparů a ohňů v tomto úseku.

### **17.3.1933**

Na návrh vedení dolu Robert, podpořený RBÚ v Chomutově, dalo Báňské hejtmanství v Praze pokyn k odzkoušení nové elektrické důlní lampy s vestavěnou bezpečnostní lampičkou s otevřeným ohněm pro indikaci důlních plynů. Lampu typ KOW3 vyrobila firma Geag. Tato důlní lampa byla odzkoušena v pokusné důlní chodbě na jámě Vilém ve Slezské Ostravě. Zkoušky jednoznačně prokázaly, že tato lampa předčí do té doby užívané obyčejné benzínové větrky. Umožňovala již od 2,8% koncentrace důlních plynů spolehlivou indikaci v důlním ovzduší. (viz 3.11.1932)

### **27.3.1933**

Báňské hejtmanství v Praze na základě úspěšných zkoušek nové lampy typ KOW3, vydalo výnos č. 3390/33. Tento výnos, povoloval používání této lampy a byl dán na vědomí všem revírním báňským úřadům v Čechách, Báňskému hejtmanství v Brně, Vládnímu komisariátu pro báňské a hutní záležitosti v Bratislavě a ministerstvu veřejných prací v Praze.

### **březen 1933**

\* U jámy č.1 byl z důvodů velkých výlomů vyzděn sklad trhavin. Dřevěná výdřeva byla zrušena.

\* U kotle č. 3 byla opravena vyzdívka.

\* Do důchodu odešlo 10 havířů.

### **duben 1933**

\* V Rudolfově poli bylo ukončeno hašení záparů a ohňů a vrt z povrchu byl zazděn.

\* V závodní elektrárně byla opravena turbína Oerlikon pod dozorem montéra z této firmy.

\* Do důchodu odešlo dalších 12 havířů, aby stejný počet mladších havířů nemusel být propuštěn.

\* Poblíž jámy č. 9 Rudolf byla vyhloubena nová větrná jáma. Vtipnějším řešením, které uplatnil důl Robert, bylo vůči projektu ušetřeno přes 200 tisíc Kč.

### **2.5.1933**

Vedení dolu Robert si podalo žádost pro vstup do organizace, která se jmenovala "Německý průmyslový svaz vlečných drah". Tento svaz měl filiálku v Karlových Varech. V žádosti bylo uvedeno, že na dole je vlečka o celkové délce 2819,45 metrů.

### **5.5.1933**

Poradenská služba Německého průmyslového svazu vlečných drah obratem odpověděla a kladně se vyjádřila ke vstupu dolu Robert do tohoto svazu. Upozorňovala, že roční příspěvek je 2800 Kč a oznámila, že v krátké době provedou prohlídku vlečky.

### **9.5.1933**

Rozhodnutím RBÚ v Chomutově byl důl Robert vyjmut ze skupiny výbušnosti č. 1 mimo jižní pole.

### **19.5.1933**

Německý průmyslový svaz vlečných drah zřejmě provedl v uplynulých dnech prohlídku vlečky na dole Robert. V dopise tohoto data, dávala tato organizace k dispozici vedení dolu seznam firem, kde je možno sehnat některý nedostatečný kolejový materiál.

### **květen 1933**

\* Do provozu bylo uvedeno parní korečkové rýpadlo č. 3. Vytěženou zeminou byly zasypávány ohně a zápary, které se vyskytly v meziloží poblíž dolu Washington u Třebušic.

\* Na dole byla provedena prohlídka a ocejchování 5ks vagónových vah.

### **červen 1933**

\* Pokračovalo zasypávání ohňů a záparů v meziloží.

\* Na třídně byla provedena výměna roštů.

\* V rozboru za tento měsíc byly uvedeny tyto výdělky:

havíři	73,80 Kč/t
ostatní v jámě	60,90 Kč/t
skrývka	53,38 Kč/t
povrch	49,18 Kč/t

(Kč/t = Kč/týden)

## **červenec 1933**

- \* U výdušných jam č. 6 a 7 byly opraveny ventilátory.
- \* Pokračovalo zasypávání ohňů a záparů v meziloží.
- \* V tomto rozboru byly také uvedeny výdělky za tento měsíc:

havíři	67,94 Kč/t
ostatní v jámě	56,51 Kč/t
skrývka	52,91 Kč/t
povrch	51,17 Kč/t

(Kč/t = Kč/týden)

## **2.8.1933 lom**

Parní lopatové rýpadlo č. 2, které těžilo v hlavní sloji, bylo odstaveno z těžby. Důvodem odstávky byla oprava kolejového podvozku.

## **21.8.1933**

Na povrchu začala generální oprava vlečkových kolejí.

## **31.8.1933 skrývka**

Na skrývce byl postaven nakládací stroj zn. Eickhof č. II.

## **srpen 1933**

- \* V Ervěnicích v domech č. 311 a č. 317 byly opraveny kuchyně.
- \* Na třídírně byly nad přesypy zabudována mlžná zařízení pro odstranění prašnosti.
- \* Stále pokračovalo zasypávání ohňů a záparů v meziloží.
- \* Výdělky osazenstva za srpen 1933:

havíři	62,94 Kč/t
ostatní v jámě	52,24 Kč/t
skrývka	46,56 Kč/t
povrch	42,73 Kč/t

## **září 1933**

- \* Ukončení generální opravy kolejiště na vlečce.
- \* Pro častý pokles napětí, byl v Rudolfově poli zabudován nový transformátor (160kVA, 2000V/220V).
- \* V Ervěnicích v domech, které obývali revírníci, byly na náklady dolu provedeny drobné opravy.
- \* Výdělky osazenstva za září 1933:

havíři	59,74 Kč/t
ostatní v jámě	50,68 Kč/t
skrývka	45,93 Kč/t

povrch 40,30 Kč/t

### 31.10.1933

Do výdušné jámy u jámy č.9 Rudolf byla proražena větrná chodba od jámy č.2.

### říjen 1933

\* Skončilo zasypávání ohňů a zápar v meziloží poblíž dolu Washington u Třebušic.

\* U parního lopatového rýpadla č. 3 pokračovala generální oprava kolejového podvozku.

### listopad 1933

\* U jámy č. 9 byla provedena oprava větrných pecí.

\* Výdělky osazenstva za listopad 1933:

havíři	58,52 Kč/t
ostatní v jámě	50,07 Kč/t
skrývka	45,37 Kč/t
povrch	39,35 Kč/t

### 4.12.1933

Na den sv.Barbory byl osazenstvu vyplacen jednorázový příplatek 5 Kč na osobu.

### 13.12.1933

Na důl byla dodána pro provoz lokochodby nová ellok o rozchodu 900 mm o výkonu 44 kW a pro napětí 240V "ss".

### prosinec 1933

\* Zachoval se zajímavý rozbor těžby za rok 1933, kde bylo uvedeno:

V roce 1933 bylo vytěženo přesně 293978,28 tun a z jednotlivých katastrů obcí takto:

Ervěnice	186040,20 t	63,3%
Holešice	6101,50 t	2,1%
Nové Sedlo	6048,00 t	2,1%
Třebušice	32108,40 t	10,9%
Komořany	6178,13 t	2,1%
Hořany	57502,05 t	19,5%
Robert	293978,28 t	100,0%

\* Za celý rok 1933 se těžilo ve 184 dnech.

\* U těžních jam byly vestavěny automatické šachetní uzávěry.

### rok 1933

\* Při těžbě u jámy č.2 utrpěl smrtelný úraz František Landrock.

\* Během roku 1933 bylo propuštěno 47 zaměstnanců.

## **1934**

### **2.1.1934**

Ředitel dolu Robert dr. ing. Anton Kliebhan provedl kontrolní fárání ve východním a severním poli v hlubině a na povrchové šachtě. V zápise z tohoto kontrolního fárání stojí, že šachta jako celek je ve velmi dobrém stavu. V „drobných závadách“ bylo mimo jiné uvedeno, že ve východním poli byl jeden střelmistr přistižen se zapálenou cigaretou a v jiné chodbě byly nalezeny dvě neuložené patrony Dynamox.

### **3.1.1934**

Na dole Nelson III. v Oseku došlo k výbuchu, který si vyžádal 146 obětí.

### **5.1.1934**

Na všech dolech v okresech Most, Chomutov, Bílina, Teplice a Ústí nad Labem proběhla jednodenní demonstrační stávka v souvislosti s katastrofou na dole Nelson III. v Oseku. Účast dolu Robert není doložena.

### **7.1.1934**

Na důl Robert byla doručena kopie dopisu, který napsal ing. Oskar Löw, ministru veřejných prací ing. Janu Dostálkovi v souvislosti s katastrofou na dole Nelson III. Doporučoval skrápění uhelných mourů v hlubinných dolech pomocí sulfitových louhů.

### **8.1.1934**

V celé oblasti severočeského revíru se konala jednodenní generální stávka. V tento den se konal pohřeb prvních 13 obětí, které zahynuly při výbuchu na dole Nelson III. v Oseku u Duchcova. Tohoto pohřbu se zúčastnilo přes 80 tisíc lidí, včetně významných osobností (dr .L. Czech, dr. Fr. Soukup, F. Zemínova). Důl Robert se této jednodenní stávky také zúčastnil.

### **12.1.1934**

Na třídírně byl instalován nový drtič zn. Norton od firmy Roos Engeneering Company z Anglie.

### **19.1.1934**

V hlášení o těžbě za rok 1933 bylo uvedeno, že z jednotlivých katastrů obcí a okresů bylo vytěženo uhlí v objemech:

\* okres Jirkov

Ervěnice	186040,20 t
Holešice	6101,50 t



Nové Sedlo 6048,00 t

\* okres Most

Třebošice 32108,40 t

Komořany 6178,13 t

Hořany 57502,05 t

### **22.1.1934**

Na základě četných stížností, bylo provedeno vůbec první měření koncentrace uhelného prachu při provozu třídírny. Toto měření nařídil Revírní báňský úřad v Chomutově.

### **24.1.1934**

Ředitel dolu Robert dr. ing. Anton Kliebhan provedl kontrolní fárání na jámě č. 1. Profáral náraziště, lanovku a její paralelní chodbu a také Rudolfovo pole. Ve zprávě je také zmínka, že do Rudolfova pole byl zaústěn vrt, kterým stékala důlní a srážková voda ze skrývky do jedné chodby v hlubině. Odtud byla sváděna do retenčních nádrží u jámy, odkud byla odčerpávána na povrch. Tento způsob byl hospodárnější, než vedení těchto vod pomocí odvodňovacích struh ze skrývky na dno lomu.

### **29.1.1934**

Na dolech Kolumbus, Herkules I. a II. v Záluží, Fortuna v Komořanech, a Kníže nebes v Hamru se konala jednodenní "hladová" stávka.

### **31.1.1934**

Na dole Fortuna v Komořanech se konala jednodenní stávka za zvýšení mezd.

### **1.2.1934**

Na dolech Centrum, Quido I. a II. v Dolním Jiřetíně, Minerva v Kopistech, Venuše v Konobrži a Washington v Třebošicích se konala jednodenní stávka za zvýšení mezd.

### **1.4.1934**

Na dole Robert na jámě č. 8 byla provedena kolaudace. Tato jáma pak sloužila pro jízdu mužstva a pro dopravu materiálu.

### **19.4.1934**

Revírní báňský úřad v Chomutově vydal dolu Robert povolení k používání nové důlní elektrické lampy s alkalickým článkem, která byla vyrobena firmou Geag.

### **30.4.1934**

Na základě žádosti Revírního báňského úřadu v Chomutově byla provedena na dole Robert kompletní výšková nivelace.

### **8.6.1934**

Vedení dolu Robert seznámilo dopisem Ředitelství státních drah v Praze - sever, jak bude zajišťovat rozvoz deputátního uhlí do 26 míst v okrese a rozvoz uhlí na volný prodej nákladními auty a povozy. Zde se v podstatě jednalo o to, že státní dráhy si vymáhaly monopolní postavení v rozvozu deputátního uhlí i do těch míst, kam vedla železnice. Proto vedení dolu muselo tento záměr oznámit tomuto ředitelství. Když toto oznámení některý důl neučinil, měl vážné potíže s přistavováním vagónů a také mu byla obyčejně zvýšená režie za přepravu po železnici.

### **31.7.1934**

\* V dopise z RBÚ z Chomutova byla informace, že v brzké době bude uzavřen důl Marie Pomocná v Přečáplech. V dopise se uvádělo, že v současné době na tomto dole pracovalo 19 zaměstnanců z toho 10 havířů, které by mohl důl Robert využít.

\* Vedení dolu zakoupilo od firmy ROOS ENGEGERING COMPANY drtič zn. Norton 120 (výkon 35t/hod, hmotnost 7,4t a cena 66 000 Kč).

### **6.8.1934**

\* V této době RBÚ z Chomutova zkoumal názory majitelů dolů a těžařů na zřízení pokusné důlní chodby v mosteckém revíru. To předpokládalo určitou finanční účast na provoz této chodby od každého dolu. Vedení dolu Robert odpovědělo, že pokusná důlní chodba je provozována v Radvanicích a je plně dostačující pro současné báňské výzkumy. V těchto intencích odpověděla většina dolů.

\* RBÚ v Chomutově povolil vedení dolu Robert používat v podzemí el. důlní lampu tvaru 6-9-AG od firmy Nife.

### **21.9.1934**

Ředitelství státních dráhy Praze - sever zaslalo oznámení všem dolům v severočeském revíru, ve kterém byl uveden seznam míst kam by autodopravci a povozníci neměli dopravovat deputátní uhlí. Zároveň si na dolech vymohly, aby prováděli poučování autodopravců a povozníků s tímto dopisem proti podpisu.

### **29.11.1934**

Na třídně byl zabudován nový drtič zn. Norton 120, který byl zakoupen 31.7.1934.

### **4.12.1934**

Na den sv. Barbory, patronky havířů, byl osazenstvu vyplacen jednorázový příplatek 5 Kč na osobu.

## **rok 1934**

- \* Důl Robert se rozkládal na ploše 1 509 626 m<sup>2</sup>.
- \* Průměrná těžba na den byla 1677 vozů, což v přepočtu činilo 1492 t/den.
- \* V kotelnách bylo uvedeno do provozu zařízení proti tvorbě kotelního kamene od firmy Meisner a Rohatyn z Prahy.
- \* Na těžní věži na jámě č. 2 byly obnoveny ochranné nátěry.
- \* Délka kolejistě na dole Robert činila 2785,4 m.
- \* Obnova bednění na chladících věžích u závodní elektrárny.
- \* Uzavíraly se neproduktivní úseky, hlavní těžba byla vedena z Rudolfova pole.
- \* V jižním poli byly některé chodby zaplaveny vodou.
- \* Do ciziny tj. do Německa bylo vyvezeno 13 019,08 tun a do Švýcarska 15 tun uhlí.

## **1935**

### **17.1.1935**

Vedení dolu Robert obdrželo od Ředitelství státních drah Praha - sever přípis ve kterém byl seznam autodopravců a povozníků, kteří rozváží deputátní uhlí do míst, kam by jej podle sjednané dohody rozvážet neměli. V přípise dráhy žádaly, aby těmto autodopravcům a povozníkům výdej deputátního uhlí byl omezen anebo nevydáno vůbec.

### **28.1.1935**

Na dole Robert se začalo s přímým zbrojením i některých parních lokomotiv ze státní dráhy. Zřejmě se vedení dolu Robert ve věci rozvozu deputátního uhlí z 17.1.1935 zachovalo vůči státní dráze loajálně.

### **1.3.1935**

Generálnímu ředitelství v Mostě bylo oznámeno, že z hlediska postupu skrývky na dole Robert, bude nutné v nejbližší době provést přeložení silnice mezi obcemi Ervěnice a Komořany. Dále bylo upozorněno také na přeložení cesty ve směru důl Robert a ervěnický hřbitov.

### **2.3.1935**

Na dole Robert provedla kontrolní fárání v hlubině i na povrchu, nově zvolená dělnická inspekční komise za doprovodu báňského rady z Revírního báňského úřadu v Chomutově. Tato komise hájila zájmy havířů v oblasti bezpečnosti práce.

### **14.6.1935**

Na žádost Revírního báňského úřadu v Chomutově vedení dolu Robert sděluje tyto údaje:

\* K dispozici byly tyto jámy s tímto využitím:

jáma č.1 Robert	těžní
jáma č.2 Robert	těžní
jáma č.3	čerpací jáma
jáma č.4 Eliška	zrušena v roce 1921
jáma č.5	výdušná jáma
jáma č.6	výdušná jáma
jáma č.7	výdušná jáma
jáma č.8	pro mužstvo
jáma č.9 Rudolf	pro mužstvo

*(toto byl největší počet jam, které důl Robert měl; později jámy ubývaly).*

\* Pro dopravu uhlí v podzemí měl důl Robert 10 kusů elektrických lokomotiv o rozchodu 900 mm.

\* Důl Robert se rozkládal na 38 dvojitých důlních měřách a 84 jednoduchých důlních měřách.

\* Vytěžená skrývka byla z části stále zakládána do prohlubní vytvořených v důsledku hlubinné činnosti dolu Hedvika, což bylo v těsné blízkosti dolu Robert. Od tohoto data začala být zakládána do vytěžené části povrchového dolu, čímž vznikla vnitřní výsypka.

\* Hloubka povrchového lomu byla 55 metrů

\* Výhřevnost uhlí byla v 4500 kalorií.

### **7.7.1935**

Ve dnech 2. 3. a 7.7.1935 provedla na dole Robert kontrolní fárání dělnická inspekční komise.

### **22.7.1935**

Pro kotelny u těžní jámy č. 1 a č. 2 byla provedena kolaudace čistíren vody. Ty byly po kolaudaci ihned uvedeny do plného provozu.

### **3.8.1935**

Společnost Britania zadala firmě "Ernst Heckel" ze Saarbrückenu, vypracování projektu na výrobu briket s kapacitou 50t/8hod. s tím, že briketárna bude vybudována na dole Robert.

### **31.8.1935**

Na dole Robert byl vypracován nezávislý základní záměr pro výstavbu briketárny.

### **3.9.1935**

Okresní úřad v Chomutově oznámil vedení dolu Robert, že silnice, která vede na tento důl je ve špatném stavu a musí být opravena. Náklady na tuto opravu budou

činit cca 50 000 Kč a zároveň žádal, aby důl na tuto akci částečně přispěl. Vedení dolu odpovědělo, že má jisté finanční obtíže a podotklo, že o silnice se má starat stát.

### **19.9.1935**

Na třídně dole Robert byla provedena zkouška nových typů drtičů Norton. Pro tuto zkoušku bylo připraveno uhlí z běžné těžby, ale také vozy se zvlášť vybranými velkými kusy uhlí. Drtič obstál a zkouška dopadla výborně.

### **1.11.1935 skrývka**

Pro velmi slabý odbyt uhlí byla zastavena těžba skrývky. Proto bylo propuštěno 46 zaměstnanců a 17 zaměstnanců bylo převedeno do lomu. Skrývka netěžila od 1.11.1935 do 29.2.1936.

### **31.12.1935**

\* Zachovala se zpráva o ročních výdělcích na dole Robert za rok 1935:

2000 - 4000 Kč	4 zam.
4001 - 6000 Kč	30 zam.
6001 - 8000 Kč	50 zam.
8001 - 10000 Kč	96 zam.
10001 - 12000 Kč	128 zam.
12001 - 14000 Kč	84 zam.
14001 - 16000 Kč	13 zam.
přes 16000 Kč	1 zam.

*(z tohoto přehledu byli vyjmuti ti zaměstnanci, kteří během tohoto roku nastoupili nebo vystoupili z dolu).*

### **rok 1935**

\* Na povrchovém dole bylo dispoziční k těžbě 3 korečková rýpadla, 3 lopatová rýpadla a jedno vrstevnicové rýpadlo.

\* Ze sedmi rýpadel bylo během roku 1935 nejvíce v provozu čtyři

\* Hloubka povrchové šachty byla 55 metrů

\* Roční těžba skrývky byla ve výši 218 282 m<sup>3</sup>.

## **1936**

### **1.1. - 29.2.1936**

Skrývka netěžila pro slabý odbyt uhlí (1.11.1935 - 29.2.1936).

### **2.1.1936**

Na důl Robert došel z ministerstva veřejných prací z Prahy přípis, kde byly stanoveny barvy kontrolních listů pro uhlí určeného na export:

hnědé uhlí	- bílá
kamenné uhlí	- růžová
brikety	- zelená
koks	- modrá

### **29.2.1936**

Na skrývce v období 1.1.- 29.2.1936 pracovalo 17 zaměstnanců na údržbě rýpadel a lokomotiv. Ti však střídavě dostávali dovolenou nebo neplacená volna.

### **1.3.1936**

\* Ředitelem dolu Robert byl jmenován ing. Kurt Müller.

\* Po odstavení skrývky v období 1.11.1935 - 29.2.1936 se s několika rýpadly opět obnovila těžba na některých řezech.

### **9.5.1936**

Poblíž třídirny byly zahájeny přípravné práce pro výstavbu objektů a kolejiště pro novou briketárnu.

### **11.5.1936**

Vedení dolu zpracovalo kalkulaci týkající se výroby briket. Z této kalkulace vyplynulo, že celkové náklady se budou pohybovat ve výši 55 Kč/t.

### **26.5.1936**

Generální ředitel těžební společnosti Britania rozhodl, že brikety budou opatřeny značkou na jejím povrchu, kde budou velká písmena "VB" v kroužku a budou mít řetězovitý tvar. Tato zkratka znamenala "Victoria Brikets". Zároveň uložil, aby tato značka byla řádně zaregistrována na příslušných úřadech.

### **28.6.1936**

Vinou špatného technického stavu ČSD vozu, došlo na vlečce dolu Robert k jeho vykolejení. Část uhlí se vysypala a smíchala se šterkem. Vedení dolu vyžadovalo na státní dráze úhradu za znehodnocené uhlí ve výši 256,20 Kč.

### **1. - 3.7.1936**

Na dole Washington v Třebušicích se konala stávka pro zlepšení hospodářských a mzdových podmínek.

### **30.8.1936**

Důl Robert, navštívil ve věci přípravy na výstavbu briketárny, centrální inspektor z ČBÚ z Prahy ing. Gustav Köbertz.

### **18.8.1936**

Na důl Robert byl přivezen stroj na výrobu briket.

### **15.10.1936**

RBÚ v Chomutově povolil vedení dolu Robert používat v podzemí elektrickou úřednickou lampu vzor OFK a dělnickou lampu vzor BKO.

### **17.10.1936**

Handlovské uhoľné bane na Slovensku, požádaly společnost Britania, zda by bylo možné provést zkoušku dělitelnosti jejich uhlí na drtičích, které vlastní. S touto žádostí byl vysloven souhlas a společnost Britania určila, že zkouška bude provedena 18.1.1937 na dole Robert.

### **27.11.1936**

Vedení dolu oznamovalo finančnímu úřadu v Chomutově, že v roce 1935 roční výdělky se pohybovaly v této výši:

2000 - 4000	4 zam.
4001 - 6000	30 zam.
6001 - 8000	50 zam.
8001 - 10000	96 zam.
10001 - 12000	128 zam.
12001 - 14000	84 zam.
14001 - 16000	13 zam.
16001 a víc	1 zam.

### **4.12.1936**

Na den sv. Barbory byl vyplacen všemu osazenstvu jednorázový příplatek ve výši 4 Kč na osobu. Důchodcům a vdovám bylo vyplaceno 19,50 Kč.

### **22.- 23.12.1936**

Na dolech Centrum v Dolním Jiřetíně, Kolumbus v Záluží, Fortuna v Komořanech, Saxonia II. v Třebušicích a Matylda v Souši se konala stávká pro zlepšení mzdových podmínek.

### **31.12.1936**

Do Německa bylo prodáno drahou 8136,8 tun a po řece Labi 3200,3 tun uhlí.

### **rok 1936**

Na dole Robert se v průběhu roku 1936 konaly volby o jednotném členství osazenstva ve vybraných spolcích. Zachovaly se výsledky voleb a ty byly následující:

\* Union der Bergarbeiter se sídlem v Teplicích 138 hlasů

* Deutschewerklische Berkarbeiter	133 hlasů
* Deutsch Arbeiter Gewerkschaft (DAG) se sídlem v Jablonci	56 hlasů
* Industriewerbund der Bergarbeiter in der v ČSR	50 hlasů

Na protest proti těmto výsledkům voleb zůstalo 76 havířů v jámě. Důvod této revolty a jiné podrobnosti se nezachovaly.

## 1937

### **18.1.1937**

Na třídně dolu Robert byla provedena zkouška dělitelnosti uhlí z Handlovských uholných baní. Zkouška byla provedena s půl tunou jejich uhlí. Výstup z drtičů byl vyhodnocen v šesti třídách podle velikosti zrna a to 65, 41, 23, 12, 6 a pod 6 mm. Drcení bylo provedeno na drtičích typu Norton a Saltner. (viz 17.10.1936)

### **1.2.1937**

Revírní báňský úřad v Chomutově požádal vedení dolu Robert, aby doložil jakým způsobem kontroluje počet sfáraných a vyfáraných havířů.

### **4.2.1937**

Vedení dolu Robert na žádost Revírního báňského úřadu v Chomutově z 1.2. 1937 odpovědělo:

*"Kontrola sfáraného mančaftu je založena na osobních známkách. V lampárně každý horník vyfasuje lampu a odevzdá očíslovanou známku. Znamka se zpět vydá, až při navrácení lampy. Během šichty jsou známky v plechové skříňce, takže je přehled o počtu sfáraných lidech. Při nevrácení lampy zbude na konci šichty, zbylá známka signalisuje, že někdo nevyfáral."*

### **11.2.1937**

RBÚ v Chomutově s okamžitou platností zakázal všem dolům v jeho úředním obvodu, používat el. jednopólové důlní lampy v podzemí. V závěru roku 1936 se jeden horník z dolu Emerán v Břežánkách, nechtěně dotkl koncem drátu u palníku tělesa jednopólové důlní lampy a palník byl iniciován. Zkouškami bylo prokázáno, že v některých situacích k této iniciaci palníku může za situace dojít. To pak snižovalo celkovou bezpečnost havířů při práci v podzemí, zejména v dolech s třaskavými větry.

### **31.3.1937**

Firma "Neumann und Billing" z Liberce, nabízela dolu Robert sušičku na brikety. Vedení dolu tuto nabídku odmítlo, protože vyvíjelo svou vlastní koncepci sušičky briket.



#### **1.4.1937**

Ve vedení dolu Robert se projednávaly první úvahy o zrušení hlubinného dobývání.

#### **5.4.1937**

Vedení dolu si objednalo u firmy "Společnost pro výstavbu potrubí a přístrojů" v Brně, část strojního zařízení pro výstavbu sušičky briket.

#### **16.- 18.4.1937**

V těchto dnech byla na dole Robert stávka, která vyjadřovala solidaritu s havíři z dolu Rudiay v Novém Sedle. Havíři z dolu Rudiay dne 11.4.1937 předložili vedení tohoto dolu mzdové a hospodářské požadavky a sfárali. Pak vedení dolu oznámili, že nevyfárají, dokud nebudou jejich požadavky splněny. Zůstali v dole přes 120 hodin a omezeně přijímali potravu. Vedení dolu použilo několik prostředků, jak donutit havíře vyfárat. Ti však neustoupili, dokud nebudou jejich požadavky splněny. Největší starost o výsledek stávky měla Bratrská pokladna. Obávala se totiž, že havíři se budou po vyfáraní hlásit do nemocenského stavu a tím utrpí finanční újmu. Proto když havíři dne 16.4.1937 vyfárali, očekávali je u jámy lékaři, kteří zjišťovali jejich zdravotní stav. Havíři z dolu Robert pohrozili, že učiní obdobnou stávku, proto jim byla nepatrně zvýšena mzda.

#### **16.4.1937**

Na důl Robert došla zásilka, části zařízení pro sušičku briket, kterou si vedení dolu objednalo 5.4.1937.

#### **27.4.1937**

Vedení dolu si objednalo u firmy "Georg Schicht" z Ústí nad Labem část dalšího strojního zařízení pro výstavbu sušičky briket.

#### **5.5.1937**

Na dole Robert provedl kontrolní fárání vrchní technický rada z Českého báňského úřadu ing. Otto Koucký za doprovodu rady ČBÚ dr. ing. Antona Kliebhana. Profárali jámy č. 1, 2, 8 a 9.

#### **5.- 7.5.1937**

V tomto období se konaly jedno nebo dvoudenní stávky na dolech Posseidon a Kolumbus v Záluží, Julius III. a Minerva v Kopistech, Quido IV. v Horním Jiřetíně a Grohmann v Dřínově za zvýšení mezd.

#### **28.5.1937**

RBÚ z Chomutova schválil výstavbu a provozování briketárny. V tento den byl také zahájen zkušební provoz.

### **3.6.1937**

Na dole Robert byla vydána vyhláška zakazující hladovou stávkou. Tato vyhláška však byla 8.6.1937 zase zrušena.

### **14.6.1937**

Technici ve vedení dolu různě zkombinovali dodané zařízení na sušičku briket, čímž vyvinuli nové zařízení. V této době se sušení briket provádělo v hermetických kotlích. Do těchto kotlů byl vháněn horký vzduch, který sušil brikety. Pak byl vzduch nasycený vodou odsáván. Tento cyklus se několikrát opakoval. Tento způsob sušení briket byl nákladný a zároveň měl omezenou kapacitu. Princip vyvinuté sušičky briket na dole Robert spočíval v tom, že u třídírny byla vystavěna budova se strojovnou na horký vzduch. Podlaha v budově se skládala z roštů na které byly uloženy právě vyrobené brikety. Na rošty mohl být urovnán objem až jednoho vagónu briket. Pak byla budova hermeticky uzavřena. Pod rošty se vháněl horký vzduch, který když se ochladil a nasýtil vodními parami přetlakovými klapkami na obvodu haly se samočinně odpouštěl. Tím se kapacita sušení výrazně zrychlila a také zvýšila. Ztráty při manipulaci s briketami se také velmi snížily. V tento den byl zahájen zkušební provoz v této nově vyvinuté sušičce briket.

### **9.- 11.7.1937**

V tomto období se konala na dolech Matylda v Souší a Herkules v Záluží stávka za zvýšení mezd.

### **11.7.1937**

V tento den se strhl tak prudký a vydatný liják, že napršelo 93 mm dešťových srážek. Provoz v lomu a na skrývce byl na dva dny zcela zastaven.

### **30.8.1937**

Na Vysokou školu horní ve Freibergu byl zaslán jeden vagón briket pro kotlovou zkoušku.

### **9.9.1937**

Na dole Robert byl zahájen po odstranění drobných závad normální provoz výroby a sušení briket. Zahájení tohoto provozu se zúčastnili i zástupci z RBÚ z Chomutova. Dozorcem pro výrobu briket byl jmenován Richard Meyer.

### **14.9.1937**

Vedení dolu zaslalo firmě "Ernst Heckel" ze Saarbrückenu stížnost, že výroba briket s jejich instalovaným zařízením je nekvalitní. Ke stížnosti přiložili i vzorek briket. Tato firma ihned provedla rozbor vzorku a zjistila, že v některé směně není

dodržován stanovený technologický postup. Proto byl na důl vyslán zástupce této firmy. Ten několik dní dohlížel na dodržování stanoveného postupu a problém byl vyřešen.

### **23.9.1937**

Vedení dolu zaslalo na Vysokou školu horní ve Freibergu, další vagón briket na kotlovou zkoušku. Testy potvrdily vynikající vyráběných parametry briket.

### **6.10.1937**

Důl Robert navštívili zástupci firmy "Ernst Heckel", ze Saabrückenu, aby si prohlédla jejich instalované zařízení na výrobu briket v chodu.

### **21.10.1937**

Vedení dolu si přihlásilo na patentním úřadě v Praze u firmy "Ing. Ludwig Wartha", strojní zařízení i nový princip sušení briket.

### **25.10.1937**

Z hlášení Okresnímu úřadu v Chomutově se zachovalo, že na dole Robert je z celkového počtu 439 zaměstnanců:

354 ženatých mužů  
60 svobodných mužů  
25 žen

### **17.11.1937**

Na dole Matylda v Souši se konala jednodenní stávka za zvýšení mezd.

### **22.11.1937**

RBÚ v Chomutově zamítl žádost vedení dolu Robert o přemístění lampárny z koupelen do šachetní budovy u jámy č.8. Vedení dolu totiž v této žádosti uvedl, že výdušné větry s třaskavými důlními plyny, by mohly proniknout do lampárny a způsobit výbuch. V dopise RBÚ uvedl, že důl Robert nepatří do skupiny dolů s třaskavými a proto tuto práci nepovolil.

### **4.12.1937**

\* Na den sv. Barbory byl osazenstvu vyplacen jednorázový příplatek ve výši 7 Kč. Vdovám a důchodcům po 5 Kč.

\* Firma "Ludwig Wartha" z Prahy oznámila vedení dolu Robert, že ohlásila provozování nového typu sušičky briket i říšskému patentnímu úřadu v Berlíně. Tento úřad vzal tuto zprávu na vědomí a ohlásil tento zahájený provoz na dole Robert všem velkým závodům v Německu, které se zabývaly výrobou briket.

### **16.12.1937**

Na dole Robert provedl Revírní báňský úřad z Chomutova, kontrolu v severovýchodním poli.

### **17.12.1937**

\* V tomto období byl důl Robert významným dodavatelem uhlí pro státní dráhu. Rozdělovna státních drah v Mostě žádala vedení dolu Robert, aby potvrdilo, zda do 24.12.1937 zabezpečí dodávky uhlí pro výtopny Vršovice, Nusle, Bubny, Smíchov, Praha - Masarykovo nádraží, Podmokly a Ústí nad Labem.

\* Na důl Robert přijela firma "Handels und Gewerbekammer" z Chebu, která se zabývala udělováním ochranných známek na nově vyvinuté zařízení. Po prohlídce a předložení dokumentace tato firma udělila dolu Robert ochrannou známku na tuto sušičku briket.

### **21.12.1937**

Na dole Saxonia II. v Třebušicích se konala jednodenní stávká za zvýšení mezd.

### **22.12.1937**

Na dole Matylda v Souši se konala jednodenní stávká za zvýšení mezd.

### **prosinec 1937**

\* Vedení dolu Robert bylo společností Britania tvrdě kritizováno za neuspokojivé výsledky v listopadu. Vedení dolu ve zprávě uvedlo, že na těchto neuspokojivých výsledcích mělo vliv:

\* Pro neodbyt uhlí se těžilo pouze v jámě.

\* Státní dráha nepřistavovala smluvená počet vagónů pro nakládku uhlí.

### **rok 1937**

\* Na skrývce bylo vytěženo 73 305 m<sup>3</sup> zeminy.

\* V závodní elektrárně bylo vyrobeno 1 702 580 kWh elektrické energie.

\* Stav svítících prostředků na dole pro práci v jámě byl:

184 ks alkalických kahanů

170 ks okénkových lamp

68 ks větérek

29 ks kahanů na čepici

2 ks přílbových lamp

\* Strojní zařízení i pec z holešické cihelny zakoupil od dolu Robert pan Karl Wolf z Jirkova za které zaplatil 20 000 Kč.

## 1938

### **6.1.1938**

Na sjednané návštěvě byl na dole Robert L. J. J.Hazelzet z Holandska, který byl vyslán Vysokou školou horní ve Freibergu. Prohlédl si provoz briketárny a sušičky. Pak oznámil, že toto zařízení bude zařazeno do učebních osnov na horních školách v Německu.

### **21.1.1938**

Firma "Ernst Heckel" ze Saarbrückenu si objednala na dole Robert 500 kg uhelného mouru pro zkušební výrobu briket na nově vyvinutém zařízení pro výrobu briket.

### **7.2.1938**

RBÚ v Chomutově povolil vedení dolu Robert, používat v podzemí el. důlní hlavovou lampu typu Mad od firmy Geag.

### **17.2.1938**

\* Ředitel dolu Robert ing. Karl Müller se zúčastnil jednání v Karlových Varech, kde byl za účasti zástupce z patentního úřadu z Vídně přidělen sušičce briket statut vynálezu.

\* Firma "Kartner Montanwerke St. Stephan" z Walfberku si objednala 500 kg briket. Oznámila, že bude zkoušet, zda by z těchto briket nemohl být vyráběn koks.

### **11.3.1938**

Firma "Ludwig Wartha" z Prahy 10, oznámila vedení dolu a potvrdila že sušička briket byla zaregistrována v Německu a Rakousku.

### **13.2.- 15.3.1938**

Proběhly na většině dolů v severočeském revíru demonstrační stávky, které se různě překrývaly. Na některých dolech byly jednodenní, na jiných několika denní. Účast dolu Robert na těchto stávkách není doložena.

### **18.5.1938**

\* Na dole Matylda v Souši byla osazenstvem dolu přijata rezoluce, žádající vládu ČSR, aby učinila rozhodný krok proti fašistickému teroru v pohraničí.

\* Závodní rada na dole Herkules u Dolního Jiřetína poslala vládě ČSR protest proti kapitulantským ústupkům v pohraničí.

### **27.5.1938**

Na dole Robert byli na návštěvě zástupci z firmy "Ernst Heckel" ze Saarbrückenu. Zjišťovali možnost dodávat brikety do Rakouska. Protože společnost Britania již byla

v této době pod úplnou kontrolou německého kapitálu, záměry této firmy nebyly naplněny.

### **5.6.1938**

Firma "Ludwig Wartha" z Prahy 10, oznámila dolu Robert, že sušička briket byla zaregistrována na patentním úřadě ve Washingtonu v USA.

### **10.6.1938**

Důl Robert si objednal u firmy "Heinrich Klinger" ve Zwitau, 50 ks plachet na zakrytí briket na přepravovaných vagonech. V Německu vyšla vyhláška o povinném zakrývání briket při jejich přepravě na jejich území.

### **20.6.1938**

\* Na dole Saxonia II. v Třebušicích se konala jednodenní stávka na protest proti politickým poměrům v pohraničí.

\* Čs. vláda rozhodla po obdržení zpráv o pohybech německých vojsk k hranicím a z obavy incidentů při obecních volbách v pohraničí, povolat na vojenské cvičení jeden ročník vojáků v záloze. Z dolu Robert odešlo na toto cvičení 12 havířů.

### **25.6.1938**

Rakouský patentní úřad ve Vídni vznesl námitky k vynálezu sušičky briket s tím, že ve stejném období byl v Rakousku přihlášen obdobný vynález. Tento úřad požadoval, aby tento vynález byl rozdělen na polovinu mezi jednotlivé státy. Tyto námitky nebyly ostatními úřady v okolních státech vzaty na vědomí.

### **28.6.1938**

Ve dnech 27.- 28.6.1938 proběhla na dolech Herkules I. a II. v Záluží stávka pro zlepšení hospodářských podmínek a proti politickým poměrům v pohraničí.

### **30.6.1938**

Skončily natěračské práce na těžních věžích č. 1 a 2.

### **červenec 1938**

V Rudolfově poli bylo při stěnování v horní sloji použito 80 ks železných stojek, aby se snížily náklady na výdřevu, které činily až 60%.

### **1.9.1938**

Svou činnost ukončil "Spolek pro horní zájmy v severozápadních Čechách" se sídlem v Teplicích. Tento spolek byl založen v roce 1868. Toto rozpuštění si vynutila politická situace v pohraničí.

### **14.9.1938**

Na dolech Quido IV. v Horním Jiřetíně, Kolumbus a Herkules I. a II. v Záluží, Kníže nebes v Hamru a Matylda v Souši se konala jednodenní stávková akce proti politickým poměrům v pohraničí.

### **23.9.1938**

Čs. vláda vyhlásila na území státu úplnou mobilizaci.

### **24.9.1938**

V severočeském revíru v souvislosti s mobilizací vznikly mimořádné poměry. Mnoho zaměstnanců z dolů bylo povoláno do vojenské služby a část jich uprchla do Německa. Na řadě dolech byl z důvodu nedostatku havířů zastaven pravidelný provoz. Prováděly se jen nejn nutnější práce s udržováním dolů. Nastaly velké potíže s přistavováním vagónů pro nakládku uhlí. Je s podivem, že tato situace se nijak výrazně netýkala dolu Robert. Stav zaměstnanců zůstal skoro stejný.

### **30.9.1938**

Čs. vláda přijala mnichovský diktát. Mezinárodní komise začala určovat pásma pro předání čs. pohraničí Německu.

### **1.10.1938**

Začaly přípravné práce související s výstavbou chemických závodů v Záluží.

### **5.10.1938**

Prezident ČSR dr. Edward Beneš odstoupil z funkce prezidenta.

### **9.10.1938**

První obětí mosteckých fašistů se stal Josef Heinzl, který byl ubit henleinovci v budově krajského soudu.

### **10.10.1938**

\* V ranních hodinách se z prostoru Ervěnic a Strupčic stáhla čs. armáda a ustoupila do Mostu. Kolem desáté hodiny odešli z obcí četnictvo a policejní stráž. Ve dvanáct hodin se rozezněly na všech dolech a továrnách sirény a píšťaly, které signalizovaly, že české pohraničí obsazuje německá armáda.

\* Na dole Robert se ihned po příchodu německé armády do Ervěnic, utvořila německá závodní rada. Na žádost funkcionářů NSDAP byl ihned propuštěn důlní Josef Franta. Byly mu odebrány klíče od skladu trhavin a od jiných objektů s poznámkou, aby ihned zmizel ze šachty.

*(Důlní Josef Franta se zabýval přímou organizací těžby na dole. Po jeho odchodu vznikly vážné organizační problémy při těžbě uhlí. Proto musel být povolán zpět, aby*

*ve funkci nádvorního nepřimo dohlížel na organizaci těžby uhlí. Řada Němců z nádvoří, však nechtěla pracovat pod vedením Čecha. Proto jej německé vedení dolu zaměstnalo v měřičské kanceláři se stejným posláním.)*

\* V dopoledních hodinách obsadila německá armáda Most a okolní obce.

### **11.10.1938**

Všechno osazenstvo dolu Robert bylo shromážděno na nádvoří dolu. Zde jim bylo představeno nové německé vedení dolu. Ředitelem dolu zůstal ing. Karl Müller. Zároveň byl na dole vyhlášen německý jazyk jako jazyk úřední. Všem zaměstnancům byly postupně vydány šachetní průkazy.

### **12.10.1938**

V Mostě začalo zatýkání občanů židovského původu. V noci při pochodňovém průvodu byla zapálena židovská synagoga.

### **1.12.1938**

Na dole byly zvýšeny režijní mzdy o 5 - 15%.

### **4.12.1938**

Na den sv. Barbory byl osazenstvu vyplacen jednorázový příplatek 166,88 RM na osobu.

### **15.12.1938**

V korespondenci dolu Robert se začal pravidelně psát pozdrav "Heil Hitler".

### **20.12.1938**

\* Všem osazenstvu byl před vánočními svátky vyplacen jednorázový příplatek. Ženatým havířům 20 RM, svobodným mužům a ženám 10 RM.

\* Na dole Robert byla zvolena nová závodní rada, která měla šest členů a šest náhradníků.

### **prosinec 1938**

\* V tomto měsíci byl Němci zpracován projekt na vybudování velkolomů na léta 1939 až 1942. Tento projekt zpracovala firma "Bergwitschftstelle Freiberg" v návaznosti na německé hospodářství. V roce 1942 se předpokládala na dolech tato těžba:

důl Hedvika 6,5 mil.t.

důl Robert 6,3 mil.t.

důl Quido IV. 2,9 mil.t.

\* V závodní elektrárně na dole Robert bylo v roce 1938 vyrobeno 1 877 500 kWh el. energie.



\* Za rok 1938 bylo vytěženo:

194 391 t	z jámy
163 110 m <sup>3</sup>	skrývky
78 834 t	z lomu

## 1939

### **10.1.1939**

Na důl Robert byl zaslán opis směrnice z Berlína, ve kterém byly instrukce, jak mají být vyplněny nákladní listy a faktury pro dodávku uhlí do Německa. V příloze bylo rozepsáno 15 druhů položek různých druhů uhlí a 14ti druhů briket.

### **31.1.1939**

Vedení dolu soustřeďovalo informace o provozovaných skipech z Čech a Německa. Mimo jiné byly získány informace o provozovaných skipech z Sovětského svazu z dolů u Solikamska, z Polska u Sosnowiece a Turecka ze Zonguldaku. Soustřeďování těchto informací souviselo se zásadní rekonstrukcí současně provozovaného skipu na jámě č. 1.

### **6.2.1939**

Nabídku pro provedení rekonstrukce skipu zaslala i firma DEMAG z Německa. Ta také doporučila, aby projekt vypracovala osvědčená firma SKIP COMPAGNIE A. G. ESSEN.

### **15.3.1939**

V 6.00 hod. vpadla německá armáda všemi směry do českých zemí. Začala okupace Čech a Moravy.

### **16.3.1939**

Německo zřídilo v českých zemích Protektorát Čechy a Morava.

### **21.3.1939**

V Duchcově v bývalém zámku hraběte Waldsteina byla zrušena horní škola s vyučovacím jazykem českým.

### **28.4.1939**

Z důvodů různých mzdových nesrovnalostí, vyhlásila protektorátní vláda jednotnou mzdovou politiku. Jakákoliv úprava mezd, nejprve podléhala schválení ministerstvu veřejných prací.

### **5.5.1939**

V Záluží u Mostu byl proveden slavnostní výkop který zahájil výstavbu chemického závodu

### **10.5.1939.**

Důl Robert byla začleněn do monopolní uhelné společnosti, která měla název "SUDETENDEUTSCHEBERGBAU ACTIONENGESELLSCHAFT".

Tato společnost se uváděla také pod zkratkou - **SUBAG**. Společnost byla vytvořena podle německého práva. Jejím cílem byla arizace židovského uhelného majetku a vytvoření závislosti českého uhelného vlastnictví.

### **25.5.1939**

Na dole Robert byla provedena opětovná kolaudace briketárny podle německých předpisů.

### **17.6.1939**

Vedení dolu požadovalo na Uhlé ústředně státních drah - nákladiště Most, aby vagóny pro nakládku uhlí byly na důl přistavovány do konce roku 1939 v 10 a 16 hod. Žádost byla plněna vcelku velmi dobře.

### **10.9.1939**

Vedení dolu zahájilo jednání s projekční firmou SKIP COMPAGNIE A.G. ESSEN o zásadní rekonstrukci skipu.

### **29.10.1939**

Přerušeni těžby na dole Robert. V noci z 28. na 29.10.1939 byla mj. bombardována i obec Komořany, kam dopadly dvě pumy a několik zápalnicových bomb. Při tomto bombardování přišla o život jedna žena.

### **4.12.1939**

Na den sv. Barbory byl osazenstvu dolu Robert vyplacen jednorázový příplatek ve výši 75 RM.

### **21.12.1939**

Firma SKIP COMPAGNIE A.G. ESSEN předložila vedení dolu projekt pro rekonstrukci skipu s uvažovanou hloubkou do 80,16 m.

### **rok 1939**

\* těžba:

z jámy	206 354 t
z lomu	127 991 t
skryvka	241 407 m <sup>3</sup>

\* Na důl byly dodány dvě nové parní lokomotivy o rozchodu 900 mm a několik nových vozů Krupp.

\* Na dole bylo spotřebováno 32 760 ks rozbušek a 96 850 ks patronových náloží.

\* V závodní elektrárně bylo vyrobeno 1 877 500 kWh el. energie.

\* V průběhu roku podali ervěničtí sedláci na vedení dolu stížnost, protože v předpolí dolu byla přeložena jedna z hlavních polních cest. Ve stížnosti uvedli, že nová polní cesta je o celý jeden kilometr delší. Protože v sezóně touto novou cestou jezdí 8 až 10x denně, vznikají jim tímto větší náklady a časové ztráty. Zároveň upozornili vedení dolu, že připojení druhého vozu za spřežení pro snížení ztrát není možné, protože na této nové polní cestě jsou ostré zatáčky. Stížnost zůstala nevyřízena.

## 1940

### **leden 1940**

\* ČKD Praha nabídla vedení dolu projekt na rekonstrukci skipu i s příslušenstvím.

\* Na dole krátký čas pracovalo 126 polských horníků ze slezské pánve.

### **10.6.1940**

Na důl Robert došla směrnice o zapojování válečných zajatců do pracovního procesu v říši.

### **19.7.1940**

Na vedení dolu byl dodán oběžník "Zajištění vagónů pro zboží důležité pro válku".

### **14.10.1940**

Tohoto dne byla proražena spojovací chodba mezi dolem Robert a lomem č. 3 na dole Hedvika. Tato spojovací chodba sloužila jako těžební chodba pro přepravu lupku do Ústředních elektráren v Ervěnicích. Přímou s postupující ražbou, probíhala výstavba přepravního zařízení, která se skládala ze soustavy lanovek a řetězovek. Dolu Hedvika chyběly potřebné objemy kotlového uhlí pro ervěnickou elektrárnu.

### **28.10.1940**

Do krátkém zkušebním provozu byla uvedena přeprava lupku z dolu Robert do Ústřední elektrárny v Ervěnicích. do plného provozu. Tato přeprava začala od stanice č. 5 z dolu Robert el. lokomotivami do lomu č.3 na dole Hedvika. Odtud lanovkou k řetězovce, která vedla přímo do ervěnické elektrárny. Touto přepravou se odstranila nerentabilní přeprava lupku po železniční dráze. Při této přepravě musel být lupek převážen železničními vagóny přes stanici Chomutov.

### **28.10.1940**

Přerušeno těžby na dole Robert. Anglická letadla bombardovaly Most a chemické závody v Záluží. Při tomto bombardování byla zasažena i obec Komořany.

**29.10.1940**

V hlášení na RBÚ v Chomutově stojí, že na dole pracuje 127 francouzských zajatců. V poznámce bylo uvedeno, že jejich pracovní aktivita je závislá na přidělu cigaret. Pamětníci uváděli, že francouzští zajatci přidělené práce zdržovali tím, že se při každém vzájemném setkání dlouho a srdečně zdravili.

**4.12.1940**

Na den sv. Barbory byl osazenstvu vyplacen jednorázový příplatek ve výši 75 RM na osobu.

**rok 1940**

Závodním dolu Robert byl ing. Karl Heinz.

## 1941

**23.1.1941**

Protektorátní vláda vydala nařízení o nucených pracích mužů od 18ti do 50ti let s nasazením do Německa. Toto nařízení se netýkalo mužů zaměstnaných v hornictví.

**31.1.1941**

Ze zachovaného hlášení vyplývalo, že v lomu pracovalo:

177 mužů

147 zajatců

8 mladistvých

7 žen

**17.3.1941**

Z jiného hlášení vyplývá, že na dole Robert pracovalo 149 zajatců a toho 142 francouzských zajatců.

**26.4.1941**

V písemném záznamu stálo, že zajatí francouzští poddůstojníci složili slib, že začnou pracovat.

**8.6.1941**

Oběžník z Mostu nařizoval těžbu z hlediska válečných potřeb i na svatodušní svátky.

**22.6.1941**

Německo zahájilo válku proti Sovětskému svazu.

## **28.9.1941**

V protektorátě Čechy a Morava bylo vyhlášeno stanné právo.

## **rok 1941**

\* Na dole Robert utrpěl smrtelný úraz Rudolf Baumann

\* V některém období v roce 1941 bylo na dole Robert nasazeno 178 francouzských a 123 bulharských zajatců.

\* Ve výrobních rozbořech musela být každá porucha podrobně analyzována s udáním, čím a kým byla zaviněna. Zároveň byla přepočtena na ztrátu v těžbě uhlí v tunách.

\* Skončila těžba na jámě č. 9 Rudolf u Ervěnic.

\* Na důl byly dodány nová dvě parní lopatová rýpadla MB16.

\* Na dole se začala pro osazenstvo a zajatce vyvařovat polévka.

## **1942**

### **23.3.1942**

V tento den byl vyvezen poslední důlní vůz zaplněný uhlím, který souvisel s hlubinným dobýváním. Další práce, které souvisely s údržbou hlubinného díla, nesouvisely již s klasickou hlubinnou činností. Hlavní chodby byly využívány pro dopravu uhlí z lomu přes jámu č. 1 a 2 na povrch na třídírnu. Dále zůstaly v činnosti chodby, kterými se dopravoval lupek do Ústředních elektráren v Ervěnicích.

### **1.4.1942**

Tohoto dne bylo rozhodnuto o výstavbě Úpravny uhlí v Komořanech. Investorem výstavby byl SUBAG a dodavatelem DBHG Berlin-Chaltenburg.

*DBHG = Deutsche Bergwerks-Hüntebau Gesselschaft m.b.H*

### **27.5.1942**

V Praze byl spáchán atentát na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha.

### **30.10.1942**

Z dolu Robert odešel závodní dolu ing. Karl Heinz. Na jeho funkci nastoupil ing. Otto Vötteler.

### **17.11.1942**

Přerušeni těžby na dole Robert. Přelet anglických a amerických letadel přes Krušné hory a následovalo bombardování chemických závodů.

### **30.12.1942**

Na dole Robert byla provozována tato dobývací technika:

\* PLR, č. 33, výr. MaH, typ GS, r.v. 1917, obsah lžíce 2,5 m<sup>3</sup>, pojezd kolejový, parní pohon.

\* PLR, č. 34, výr. MaH, typ A, r.v. 1911, obsah lžíce 2,5 m<sup>3</sup>, pojezd kolejový, parní pohon.

\* KR, č. 36, výr. Brendt, typ MBR 350, r. v. 1928, obsah korečku 250 l, pojezd kolejový, parní pohon.

\* PLR, č. 37, výr. MaH, typ MOD-III, r. v. 1925, obsah korečku 0,5 m<sup>3</sup>, pojezd housenicový, parní pohon.

\* PLR, č. 38, výr. OaK, typ 16, r. v. 1930, obsah lžíce 2,5 m<sup>3</sup>, pojezd housenicový, parní pohon.

\* PLR, č. 39, výr. MBA, typ 16, r. v. 1939, obsah lžíce 2,0 m<sup>3</sup>, pojezd housenicový, parní pohon.

\* DLP, č. 40, výr. Demag, typ E-31, r. v. 1940, obsah lžíce 1,3 m<sup>3</sup>, housenicový pojezd, pohon diessel.

\* DPL, č. 41, výr. Demag, typ E-32, r. v. 1941, obsah lžíce 2,0 m<sup>3</sup>, housenicový pojezd, pohon diessel.

\* PLR, č. 42, výr. MBA, typ 16a, r. v. 1941, obsah lžíce 2,5 m<sup>3</sup>, housenicový pojezd, parní pohon.

Použité zkratky:

PLR	parní lopatové rýpadlo
DLR	diessel lopatové rýpadlo
KR	korečkové rýpadlo
MaH	Menck a Hambrock
OaK	Orenstein a Koppel

### **rok 1942**

\* Na dolech Saxonia I. a II. v Třebušicích byla zastavena těžba.

\* V předpolí skrývky byly ukončeny práce související s přeložkou Hutního potoka.

\* Část koupelny na dole byla poskytnuta montérům, kteří prováděli opravy lokomotiv a rýpadel poškozených po náletech.

## **1943**

### **2.1.1943**

Zahájení výstavby Úpravny uhlí Herkules v Záluží. Investorem výstavby byl SUBAG, dodavatelem firma Dicherot z Drážďan a technické zařízení dodávala firma Wedag z Bochumu.

### **13.1.1943**

V důsledku velkých ztrát na východní frontě byla v říši vyhlášena totální mobilizace.

### **8.2.1943 skrývka**

Do předpolí skrývky a na 1.skrývkový řez nastoupila firma Wilruth z Halle a firma Tille z Oseka. Do konce roku 1944 provedly 40 geologických vrtů.

### **12.2.1943**

Smrtelný úraz utrpěl důlní Karel Strasse, když přelézal přes zdviženou lžici na vyšší řez.

### **4.3.1943**

Na dole Kníže nebes v Hamru při důlním požáru zahynulo 10 havířů.

### **6.5.1943**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěla anglická a americká letadla. Při přeletu bylo několik bomb shozeno těsně za Chomutova a několik bomb zasáhlo obec Spořice. Hlavní bombardování bylo vedeno na chemické závody v Záluží.

### **26.7.1943**

Smrtelný úraz utrpěl Václav Tuemmer. Byl strojvedoucím na lokochodbě ve které se přepravovaly vozy s uhlím z oprámu spodem k nárazišti těžní věže. Při manipulaci jej vozy přimáčkly a na místě usmrtily.

### **21.8.1943**

Smrtelný úraz utrpěl ukrajinský zajatec Andrej Kazujkal.

### **8.9.1943**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly anglická a americká letadla. Při přeletu byl bombardován Chomutov a obec Spořice. Hlavní bombardování bylo vedeno na chemické závody v Záluží.

### **rok 1943**

\* Těžbu skrývky na 1. skrývkovém řezu převzala firma Holzmann, na 2. skrývkovém řezu firma Büscher a na 3. skrývkovém řezu firma Kost.

\* Obec Ervěnice a vedení dolu Robert vybudovaly pro obyvatele této obce a i okolních obcí, dokonalý protiletectký kryt. Vchod do tohoto krytu byl z tehdejšího Antonínského náměstí a vedl až do hlubinných chodeb v nadložní sloji. Za intenzivního bombardování chemických závodů se tento kryt stával bezpečným úkrytem pro celé rodiny i pro osazenstvo dolu.

\* V lomu bylo smontováno lopatové rýpadlo R-143

## 1944

### **1.3.1944**

Do provozu bylo uvedeno rekonstruované skipové zařízení na jámě č. 1.

### **12.5.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly anglické a americké bombardovací letouny. Byl to první velký nálet, který byl veden na chemické závody a který si vyžádal stovky obětí na lidských životech z řad zajatců, nasazených dělníků i civilních obyvatel. Několik desítek bomb bylo shozeno i na obec Dolní Jiřetín.

### **21.7.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly anglické a americké bombardovací letouny a začaly bombardovat chemické závody v Záluží. Několik bomb bylo shozeno i na Chomutov.

### **22.7.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly anglická a americká letadla a bombardovaly chemické závody v Záluží. Při přeletu bylo několik bomb shozeno u obce Okořín a Strupčice.

### **26.7.1944**

Přerušení těžby a dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly anglické a americké letouny a bombardovaly chemické závody v Záluží. Při přeletu bylo několik bomb shozeno i na Chomutov.

### **18.8.1944**

Do provozu bylo uvedeno nové lopatové rýpadlo s housenicovým podvozkem R-228.

### **23.8.1944**

Do provozu bylo uvedeno zařízení pro čištění a změkčování vody pro kotle na rýpadlech a parlok.

### **24.8.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly americké bombardéry, které provedly nálet na chemické závody. Při přeletu shodily několik bomb na obce Dřínov a Kundratice. *(Při náletu na chemické závody ve 12.46 hod. byl sestřelen americký bombardér Boeing B-17G. Při tomto zásahu se letadlo dostalo do vývrtky a padalo k zemi. Čtyřem členům posádky se podařilo z letounu vyskočit. Samotný bombardér dopadl do areálu dolu Alexander v Hrdlovce do těsné blízkosti strojovny u těžní jámy. V troskách letounu zahynulo zbylých pět členů osádky. Po dopadu letounu explodovaly nádrže s palivem. K hořícímu bombardéru se ihned dostavila*



*závodní protiletadlová ochrana, včetně velitele německé protiletadlové baterie, která tento letoun sestřelila. V tomto okamžiku při požáru bombardéru explodovaly bomby, které měl ve výzbroji. Při explozi byla zdemolována budova strojozny i těžní stroj. Třináct lidí bylo těžce popáleno a jedenáct z nich svým zraněním podlehl, včetně velitele německé protiletadlové baterie, který se na sestřelený stroj přijel podívat. Piloti, kterým se podařilo ze sestřeleného letadla vyskočit, byli krátce po seskoku zajati a odesláni do různých zajateckých táborů.*

### **3.9.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes krušné hory přeletěly anglická a americká letadla. Po přeletu Krušných hor byla bombardována obec Jirkov, Otvice a Kyjice. Předmětem bombardování byla také železniční trať mezi stanicemi Chomutov a Most, kde stála vlaková souprava.

### **5.9.1944**

Smrtelný úraz utrpěl strojvedoucí Alois Batěk. Při dopravní nehodě se na něj převrátila parlok č. 75.

### **11.9.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Anglické a americká letadla přeletěla přes Krušné hory a bombardovala chemické závody v Záluží.

*(V tento den se kolem poledne, udála v prostoru nad obcí Kovářská, jedna z největších leteckých bitev ve 2. světové válce. V této náhodné letecké bitvě bylo celkem sestřeleno 45 letadel. Z toho bylo sestřeleno 31 německých stíhaček a 14 amerických bombardérů. Německá Luftwaffe ztratila 31 pilotů. Angličané a američané kolem 70ti pilotů a členů osádek.)*

### **12.9.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Anglická a americká letadla opět přeletěla Krušné hory a bombardovala chemické závody. Po přeletu hor shodila několik bomb na obce Čermníky a Nová Víska.

### **13.9.1944**

Smrtelný úraz utrpěl ruský zajatec Nikolaj Ljov.

### **23.9.1944**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěla americká a anglická letadla. Po jejich přeletu shodila několik bomb na Chomutov. Hlavní náklad bomb byl shozen na chemické závody v Záluží.

**25.9.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Opět se udála stejná situace jako 23.9.1944.

**16.10.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží.

**19.10.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Několik bomb bylo shozeno na Chomutov.

**20.10.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Řada bomb byla shozena na obce Chomutov, Bernov, Černovice, Spořice, Nové Sedlo, Holešice a Ervěnice.

*(Zásahem jedné z bomb byla poškozena i těžní věž na jámě č.9 Rudolf. V samotných Ervěnicích bylo zasaženo několik obytných domů a blízké protiletadlové palebné postavení.)*

**23.10.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Po přeletu byl také bombardován Chomutov.

**29.10.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Při přeletu byl opět bombardován Chomutov.

**10.11.1944**

V Nízkých Tatrách při přechodu partyzánů přes Chabenec do Lomnité doliny, zahynul Jan Šverma.

**11.11.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží.

**17.11.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla opět bombardovala chemické závody v Záluží.

### **30.11.1944**

Poblíž Třebušic byl proveden výběr pro montáž nového zakladače. (ZD-1250/Z-51)

### **1.12.1944**

V říši byl v hornictví zaveden věrnostní příplatek pro horníky, kteří pracovali na dolech 25 let a více. Tím bylo odstraněno vyplácení jednorázového příplatku všemu osazenstvu na den sv. Barbory.

### **6.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Po přeletu byl také bombardován Ervěnice a okolí.

### **9.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží.

### **10.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží.

### **15.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Po přeletu byl také bombardován Chomutov.

### **16.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Po přeletu byl opět bombardován Chomutov a Ervěnice. Přes obec Ervěnice zrovna projížděla německá vojenská kolona nákladních automobilů. To mělo také za následek, že v Ervěnicích bylo různým způsobem poškozeno 309 domů. Při tomto bombardování a útoku stíhačů byla poškozena i těžní věž u jámy č. 9. Zároveň s tím se vyskytly škody i v okolních obcích Holešice, Strupčice, Kyjice a Nové Sedlo. Několik bomb bylo shozeno i na obec Orasín.

### **19.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Nad Perštejnem byl sestřelen americký stíhací letoun.

### **20.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží.

### **25.12.1944**

Přerušeni těžby na dole Robert. Po přeletu Krušných hor americká letadla bombardovala chemické závody v Záluží. Nad Dřínovem byl sestřelen americký bombardér Boeing 17 Forester. Celá osádka zahynula.

## **1945**

### **16.1.1945**

Přerušeni těžby na dole Robert. Přes Krušné hory byl proveden přelet anglických a amerických letadel, které pak bombardovaly chemické závody v Záluží. Při tomto přeletu bylo svrženo několik bomb na Chomutov, které poškodily řadu obytných domů.

### **13.2.1945**

Přerušeni těžby na dole Robert. Další nálet anglických letadel. Při přeletu přes Krušné hory byla v okolí také bombardována obec Zálezly. Těsně za obcí dopadly dvě zápalné bomby. Cílem asi 500 letadel bylo bombardování města Drážďany.

### **14.2.1945**

Přerušeni těžby na dole Robert. Opětný přelet asi 500 britských letadel přes Krušné hory, které bombardovaly Drážďany. Na toto město bylo za oba dny shozeno cca 5000 tříštivých a 400 tisíc zápalných pum. Drážďany hořely celý týden. Ohnivá zář byla vidět v noci i přes vrcholy Krušných hor.

### **16.2.1945**

Přerušeni těžby na dole Robert. Další spojenecký nálet na chemické závody v Záluží. Po přeletu Krušných hor byla bombardována obec Malé Březno. Bomby dopadly těsně za obcí a zničily dva stožáry elektrického vedení pro vysoké napětí.

### **19.2.1945**

Přerušeni těžby na dole Robert. Opět byl proveden spojenecký nálet na chemické závody. Po přeletu Krušných hor byla bombardována také obec Spořice u Chomutova.

### **únor 1945**

Některý den v únoru 1945 přijel na třebošické nádraží vlak s uzavřenými vagóny. Při této krátké zastávce bylo na perón vyhozeno několik zemřelých vězňů a transport

odejel. Obec Třebušice je na své náklady pohřbila ve společném hrobě na místním hřbitově.

### **5.3.1945**

Přerušení těžby na dole Robert. Anglická letadla bombardovaly chemické závody v Záluží. Při přeletu Krušných hor doprovázející "hloubkaři" ostřelovali v Klášterci nad Ohří továrnu Sumag.

### **6.4.1945**

Na dole Kohinoor II. v Mariánských Račicích při důlním požáru zahynulo 17 havířů a 10 jich bylo přiotráveno.

### **9.4.1945**

Přerušení těžby na dole Robert. Nálet na chemické závody v Záluží provedly anglická a americká letadla. Při přeletu přes Krušné hory byl bombardován Chomutov a obec Zálezly. Při tomto bombardování bylo zasaženo obilní skladiště firmy Zuth-Winkler v Chomutově. Při cestě na důl Robert byl při bombardování zabit Arnošt Plomitzer (31 let).

### **10.4.1945**

Přerušení těžby a dole Robert. Tento nálet na chemické závody v Záluží provedly americká letadla. Byl to co do rozsahu poslední velký nálet. Další nálety už nebyly tak ničivé.

### **15.4.1945**

Na trebušické nádraží přijel vlak s uzavřenými vagóny. Když tento vlak zastavil, němečtí vojáci okamžitě odvěsili parní lokomotivu s jedním osobním vagónem pro hlídky a odjeli směrem na Most. Po krátkém době se osazenstvo nádraží začalo zajímat, co se nachází v těchto uzavřených vagónech. Zjistily hrůzný nález. Ve vagónech byli desítky mrtvých a polomrtvých vězňů z některého koncentračního tábora. Čtyři dny vynášeli muži z Třebušic mrtvé vězně z tohoto vlaku, které pohřbívali do společného hrobu u trebušického hřbitova.

### **16.4.1945**

Přerušení těžby na dole Robert. Anglické a americké letouny opět bombardovaly chemické závody v Záluží. Po přeletu Krušných hor byla také bombardována Kralupy Chomutova. Doprovodné stíhací letouny na tomto nádraží ostřelovali stojící vlak.

### **17.4.1945**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly americké a anglické

bombardovací svazy, které tentokrát směřovaly na Plzeň. Tam bylo v noci ve 3.45 hod. bombardováno hlavní plzeňské nádraží a "škodovka". Předtím však bylo shozeno několik bomb na obec Březno u Chomutova. Německým protiletadlovým palebním postavením se podařilo sestřelit americký bombardér B-17, který spadl do polí východně u Přechápel.

### **19.4.1945**

Přerušení těžby na dole Robert. Další z řady náletů na chemické závody v Záluží. Při tomto náletu zahynul na skrývce Eduard Hampl (38 let). Poblíž Strupčic i Ervěnic se nacházely protiletadlová palebná dělostřelecká a kulometná postavení. Tyto „palposty“ se často stávaly terčem doprovázejících stíhačů. Eduard Hampl se při tomto náletu neukryl a sledoval ze skrývky útoky těchto letadel na obranná postavení. Jedna ze zbloudilých střepin ho však zasáhla a na místě usmrtila. Při tomto bombardování byla shozena řada bomb na Chomutov, Spořice a Kralupy u Chomutova. Zvláště citelné škody utrpěla obec Spořice. Tam zahynulo při tomto náletu 60 obyvatel a bylo zničeno 27 domů.

### **20.4.1945**

Přerušení těžby a dole Robert jehož důvodem byl nálet anglických a amerických letadel na chemické závody v Záluží. Několik bombardovacích letadel se však z hlavního roje odklonilo a bombardovalo Poldinu huť v Chomutově. Tato huť byla po tomto náletu z větší části zničena.

### **25.4.1945**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Ervěnice a okolní obce přeletěly bombardovací svazy, které měly za cíl nálet na plzeňskou škodovku.

### **30.4.1945**

Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletělo několik "hloubkařů". Jeden z nich si vybral za cíl jedoucí vlak na železniční trati mezi Vrskmaní a Strupčicemi, který vyřadil z provozu.

### **8.5.1945**

\* Přerušení těžby na dole Robert. Přes Krušné hory přeletěly sovětská průzkumná letadla, které prováděly průzkum cest na Prahu. Při návratu bylo jedno z nich sestřeleno nad Křižatkami německou protivzdušnou obranou.

\* Kolem osmé hodiny večer projely Ervěnicemi tanky 1. ukrajinského frontu, které směřovaly na Prahu.

\* Stav na dole Robert po skončení 2.světové války:

\* Velký předstih skrývky před uhelnými řezy. Proti byla na několik měsíců těžba na skrývce zastavena.

\* Velký úbytek pracovních sil. Snížení stavu osazenstva o 85%. Řada zbylých německých techniků a administrativy byla převedena do přímé výrobní činnosti (*podle pamětníků byl prý závodní lomu zaměstnán u náraziště u jámy č. 1*)

\* Technický stav rýpadel a jiné techniky byl vlivem neodborné obsluhy a sabotáží velmi špatný.

\* V provozu zůstala závodní elektrárna, která vykrývala spotřebu elektrické energie na dole.

\* K těžbě byly k dispozici tyto prostředky:

13 lopatových rýpadel

1 korečkové rýpadlo

1 drapákové rýpadlo

1 zakladač (Z-300)

1 buldozer

1 rozestavěný zakladač

### **9.5.1945**

Ze skladů dolu Robert bylo vydáno posledních 40 skladovaných pracovních oděvů pro osvobozené sovětské zajatce, kteří byli internováni ve zvláštním táboře za Ervěnicemi. Na jejich ošacení a stravu přispívaly všechny okolní doly, protože se tito zajatci nacházeli ve velmi zuboženém stavu.

### **11.5.1945**

V tento den bylo na dole Robert vytěženo první uhlí po 2. světové válce a to lopatovým rýpadlem R-212 v objemu 148 tun. Z nejbližších okolních dolů zahájil těžbu také důl Matylda v Souši (*Vrbenský*) a Julius V. (*Zděnek Nejedlý*) u Dolního Jiřetína.

*(V knize "15. vítězných let SHR" bylo však uvedeno, že důl Robert zahájil těžbu 10. května 1945 a za prvních čtrnáct dní bylo údajně vytěženo 29 482 tun s nejvyšší denní těžbou 2000 tun. Zachované těžební přehledy z května 1945 uvádějí zcela jiný stav.)*

### **12.5.1945**

\* Válečná uhelná společnost SUBAG byla přejmenována na "Hnědouhelné doly v severozápadních Čechách".

\* V tento den vyjely první osobní vlaky z mosteckého nádraží směrem na Chomutov, Louny, Ústí nad Labem a Prahu.

### **14.5.1945**

Pro zajištění těžby na dole Robert byl ustaven první revoluční závodní výbor. Jeho komisařem byl Josef Franta a členové Vojtěch Honska, Karel Beneš, Václav Jánský,

Václav Siedl, Josef Rosenbaum, Josef Kleisner, František Kleisner, Josef Pilc a Rudolf Donín.

### **16.5.1945**

Na dole Robert byla revolučním výborem vydána první poválečná vyhláška ve které se osazenstvu dolu Robert sdělovalo, že 21.5.1945 se na dole o svatodušních svátcích nepracuje.

### **19.5.1945**

V Praze byl vydán dekret prezidenta republiky o správách dolů v ČSR.

### **25.5.1945**

Na dole Quido IV. u Dolního Jiřetína (*později DOM*) byla zahájena těžba.

### **27.5.1945**

V hlavních čs. novinách byly zveřejněny směrnice pro volby do závodních rad a směrnice pro činnost závodních rad.

### **29.5.1945**

V malém sále Odborového domu (*Repre*) v Mostě se konala schůze vybraných zaměstnanců tj. dozorců a úředníků. Na tuto schůzi, vyslal každý důl po jednom zástupci za každý stav. Předmětem této schůze byla volba čtyř delegátů za tyto stavy na připravovaný všeodborový sjezd. Zároveň na této schůzi byla provedena volba zástupců z tohoto stavu do nového oblastního výboru horníků.

### **31.5.1945**

\* Vývoj těžby v tunách a počtu zaměstnanců v květnu 1945:

Datum	Těžba/t	Poč. zam.
1.5.	6123	618
2.5.	6169	593
3.5.	3331	574
4.5.	3231	506
5.5.	2030	498
6.5.	-	1
7.5.	2429	270
8.5.	-	2
9.5.	-	1
10.5.	-	12
11.5.	148	30
12.5.	103	36
13.5.	-	25



14.5.	266	40
15.5.	222	45
16.5.	296	41
17.5.	311	46
18.5.	414	78
19.5.	222	59
20.5.	-	7
21.5.	-	45
22.5.	458	77
23.5.	562	83
24.5.	843	97
25.5.	532	84
28.5.	385	79
27.5.	-	51
28.5.	503	50
29.5.	681	51
30.5.	680	63
31.5.	562	49

\* V Duchcově ve státní odborné škole horní skončil předčasně školní rok a zároveň výuka v jazyce německém.

### **9.6.1945**

Důl Grohmann v Dřínově byl slavnostně přejmenován na důl Maršál Koněv. Tohoto aktu se zúčastnil osobně maršál I.S.Koněv a zástupci sovětského velvyslanectví v Praze a předseda ÚRO Antonín Zápotocký. Na tento akt byli vysláni dva delegáti z dolu Robert.

### **15.6.1945**

Na dole Robert byla zvolena první závodní rada. Národním výborem v Ervěnicích byl předsedou závodní rady určen směnmistr Josef Franta. Toho také závodní rada při "Hnědouhelných dolech v severozápadních Čechách" potvrdila do funkce odborného komisaře. Další členové závodní rady byli Vojtěch Honska, Václav Jánský, Josef Rosenbaum, Josef Pils, Karel Beneš, Václav Lídl, Vojtěch Kleisner, František Kleisner a Josef Šmídl.

### **17.6.1945**

První konference krajské odborové rady se konala v Mostě v Repre. Zde byl zřízen krajský sekretariát. Této konference se za důl Robert zúčastnilo pět delegátů.

## **22.6.1945**

Národní výbor v Ervěnicích vyhlásil v obci "dobrovolnou pracovní povinnost" za účelem odklizu trosek po válečném bombardování.

## **1.7.1945**

ÚV KSČ vydal výzvu ke sbírce na fond strany pod heslem " Silná komunistická strana - záruka vlády lidu v republice". Všichni členové KSČ na dole Robert dali na tento fond polovinu mzdy z jedné pracovní směny. K nim se přidalo i několik nečlenů KSČ.

## **2.7.1945**

Důl Robert zapůjčil obci Ervěnice povozy k odvozu trosek po válečném bombardování.

## **8.7.1945**

Totálně nasazené dělnictvo z Ukrajiny a další zajatci od tohoto dne nenastoupilo do práce.

## **9.7.1945**

Do funkce závodního lomu na dole Robert byl jmenován ing. Bohumil Bambas.

## **17.7.1945**

Rozdělovna potravin v Mostě zaslala na důl Robert seznam potravin, které mohou být přidělovány německým zajatcům. Ti byli ubytováni v bývalých táborech po zajatcích z 2. světové války. Na jednotlivé doly byli na práci přidělováni podle požadavků.

## **18.7.1945**

Vláda ČSR vydala usnesení o nové úpravě poměrů v hornictví, které se týkalo úpravy mezd, zvýšení přídělu deputátního uhlí, potravin a šatstva.

## **23.7.1945**

Na důl Robert se dostavila první uhelná brigáda z Královédvorských cementáren. Na pomoc hornictví přijelo 69 brigádníků a na dole pracovali v období 23.7 - 6.8.1945. Na dole byl kritický postav zaměstnanců.

## **2.8.1945**

Zpráva v denním tisku informovala, že byla zajištěna část teroristické organizace Wehrwolf. Zbytek členů se rozprchl po okolních lesích. Tato organizace působila v lesích v podkrušnohorském pásmu v oblasti od Ústí nad Labem až po Kadaň. V této době se skoro nikdo neodvažoval vstoupit ani do blízkých lesů v okolí.

### **5.8.1945**

V ČSR byla vyhlášena akce "Milion pracovních hodin republiky". Tuto akci v podstatě vyhlásila I. krajská konference KSČ v pražském kraji. Na tuto výzvu se napojila řada dalších závodů a podniků v republice. Mezi nimi i důl Robert.

### **6.8.1945**

Na dole Robert byla částečně omezena těžba. Bezpečnostní orgány provedly v hospodách v Ervěnicích a i okolních obcích tzv. "čistky se zadržením". Druhý den se do práce nedostavila řada zaměstnanců nejen na důl Robert, ale i na okolních dolech. Tato akce souvisela s dohledáváním rozprchlých členů skupiny Wehrwolf (*viz 2.8.1945*).

### **8.8.1945**

Na důl Robert nastoupila uhelná brigáda v počtu 45 brigádníků ze skláren z Kamenického Šenova.

### **10.8.1945**

Kolem desáté hodiny večer shořela u starých dílen dřevěná bouda, která sloužila jako sklad drobných náhradních dílů pro parní lokomotivy. Příčinou požáru byla zřejmě malá výtopna u těchto dílen. Tento požár byl zpočátku bezpečnostními orgány šetřen jako sabotáž.

### **15.8.1945**

Výměrem ministerstva paliv v Praze byly "Hnědoluhečné doly v severozápadních Čechách" přejmenovány na "Severočeské hnědouhelné doly v Mostě".

### **16.8.1945**

Na důl Robert nastoupilo 199 brigádníků z Ústředních jatek Praha a firmy Ascania z Prahy. Důl se stále potýkal s vysokým podstavem zaměstnanců.

### **21.8.1945**

Závodní správa se závodní radou z dolu Quido IV. u Dolního Jiřetína zaslala prezidentu republiky dr. Edvardu Benešovi dopis, ve kterém ho žádala o povolení k přejmenování dolu Quido IV. na důl Prezident Beneš. Po jeho svolení, bylo slavnostní přejmenování provedeno 9.12.1945. (*Později byla tato šachta z politických důvodů přejmenována na důl Obránců míru.*)

### **23.8.1945**

Na důl Robert nastoupila další uhelná brigáda a to z firmy Ascania v počtu 27 brigádníků.

### **1.9.1945**

Státní odborná škola horní v Duchcově dostala statut Vyšší průmyslové školy hornické. Délka studia byla stanovena na čtyři roky a zakončení studia maturitou.

### **6.9.1945**

Na dole Robert byla částečně omezena těžba. Bezpečnostní orgány provedly v hospodách v Ervěnicích a i okolních obcích další tzv. "čistku se zadržením". Druhý den se do práce nedostavila řada zaměstnanců nejen na důl Robert, ale i na okolních dolech. Tato akce stále souvisela s dohledáváním rozprchlých členů skupiny Wehrwolf (*viz 2.8.1945*).

### **8.9.1945**

\* Předseda vlády Klement Gottwald měl projev v Ústředních dílnách v Komořanech. Tohoto projevu se zúčastnili i zástupci z dolu Robert.

\* Dekret prezidenta republiky určil, že Vysoká škola báňská v Příbrami, bude od počátku školního roku 1945 - 1946 přeložena do Moravské Ostravy.

### **13.9.1945**

Důl Robert podal SHD v Mostě zprávu o rozsahu škod vzniklých při bombardování jámy Rudolf u Ervěnic.

### **16.9.1945**

Z dolu Robert byl proveden převoz turbíny do chemických závodů v Záluží. Tato turbína byla na dole Robert za války uschována v podzemí před leteckými nálety spojených s bombardováním těchto chemických závodů.

### **1.10.1945**

\* Ředitelem dolu Robert byl jmenován ing. Hönl Josef.

\* Na dole Robert byla rozprodávána kniha básní Ilji Barta s názvem "Písně za živa zazděného". *Tento básník později napsal knihu o historii dolu Jan Šverma pod názvem „Astronauti z hlubin“.*

### **8.10.1945**

V Praze se konalo zasedání ÚV KSČ. Toto zasedání projednávalo zprávu o politické situaci v zemi a usneslo se svolat VIII. sjezd KSČ. Mimo jiné toto zasedání vyhlásilo akci "30 miliónů hodin republice". Tato akce měla především velký ohlas v SHD, což se projeвило ve zvýšení těžeb před zimními měsíci.

### **9.10.1945**

Na důl Quido IV. u Dolního Jiřetína přijel předseda vlády Klement Gottwald. Pak se také zastavil v Ústředních dílnách v Komořanech.

### **12.10.1945**

Svaz české mládeže "koordinace žen" z Kutné hory, zaslal na důl Robert sbírku, utvořenou z potravinových lístků. Ta pomoc obsahovala potravinové lístky na 21,85 kg masa; 7,5 kg mouky; 6 kg chleba a 0,37 kg umělého tuku. Tento dar byl využit na vylepšení stravy v závodní kuchyni.

### **19.10.1945**

Prezident ČSR vydal dekret o zavedení nové "československé koruny".

### **22.10.1945 skrývka**

Dolu Marie v Lomu byly předány tři parlok zn. Henschel.

### **24.10.1945**

Prezident ČSR podepsal dekrety o znárodnění dolů a klíčového průmyslu, bank apod. Prezident zároveň podepsal dekret o závodních radách. Do jejich pravomoci patřila kontrola a účast na řízení znárodněných, tak i soukromých podniků.

*V 11 hod. se na dole Robert přestalo pracovat a osazenstvo odešlo tuto událost oslavovat do Rudého domu v Ervěnicích. Na podporu těchto dekretů se také konala mohutná manifestace v Mostě. Na budově ředitelství SHD v Mostě byl vyvěšen obrovský transparent na kterém stálo "Sen vyplněn - čin dokonán - lid pracující na dolech je pán".*

### **29.10.1945**

V Československu byla vyhlášena měnová reforma s realizací od 1.11.1945.

### **30.10.1945**

Na žádost báňského inspektorátu v Komořanech byla na dole Robert provedena soupiska všech velkoprostorových vagónů. Důl Robert měl k dispozici 10 vozů zn. Krupp 15,6 m<sup>3</sup> a 132 vozů zn. Krupp 6,4 m<sup>3</sup>.

### **1.11.1945**

\* V Československu byla provedena měnová reforma.

\* Po přestěhování z Příbrami byly zahájeny přednášky na Vysoké škole báňské v Moravské Ostravě.

### **10.11.1945**

V Praze se konal státní pohřeb Jana Švermy. Na tento pohřeb byla vyslána delegace z dolu Robert.

### **11.11.1945**

V protiletadlovém krytu, který byl situován v okolí jámy Rudolf blízko Ervěnic, začaly rekonstrukční práce. Od skončení 2. světové války se těchto prostor nikdo nevěšil. Tyto práce souvisely se opětovným zakládáním Civilní protiletadlové ochrany(CPO).

### **14.11.1945**

Na dole Kohinoor I. v Lomu došlo těsně po trhacích pracích k výbuchu důlních plynů. Při výbuchu bylo usmrceno 52 havířů.

### **16.11.1945**

Závodní správa a závodní rada zaslala na SHD a na Národní správu v Mostě žádost o přejmenování dolu Robert na důl Jan Šverma.

### **5.12.1945**

Závodní správa oznámila Revírnímu báňskému úřadu v Chomutově, že SHD a Národní správa v Mostě kladně potvrdila žádost o přejmenování dolu Robert na důl Jan Šverma.

### **9.12.1945**

Důl Quido IV. u Dolního Jiřetína byl slavnostně přejmenován na důl Prezident Beneš.

### **18.12.1945**

Oběžník č. 163/SHD prosil vedení jednotlivých dolů, aby upustily od vzájemných vánočních a novoročních gratulací za účelem úspory papíru a pracovního času.

### **30.12.1945**

V období červen až prosinec 1945 se zúčastnily na dole Robert uhelných brigád tyto podniky a firmy s těmito počty brigádníků. Jejich pracovní činnost není datována:

Firma Löschner - Praha	27
Nádraží Žižkov	10
Sklárny Kamenický Šenov	102
Ústřední jatky Praha	52
Firma Ascania Praha	122
Továrna na výtahy Praha	4
Pražská metalurgie	1
Čs. aerolinie Praha	1
Firma Antonín Páv Praha	2
Firma Solex Praha	3
Mechanotechna Praha	2
Firma Přibík a Fišer Praha	1

Firma A.F.Frick Praha	1
Statistický úřad Praha	1
Firma Procházka Praha	1
Městské vodárny Praha	7
Krásná Hora nad Vltavou	15
Firma ERA Praha	15
Firma HEFA Praha	23
Firma Havelka Praha	17
Aero Praha	134
Město Humpolec	26
Textilka Humpolec	27
Tiskárny Melantrich	26
Poštovní spořitelna Praha	36
Sellier a Bellot Vlašim	16

Dále se zachovaly seznamy asi dvoust brigádníků u kterých není uvedeno odkud jsou a v jakém období na dole Robert pracovali.

### **31.12.1945**

\* Na konci roku 1945 pracovala na dole Robert závodní rada v tomto složení: Honska Vojtěch, Beneš Karel, Kleisner František, Jánský Václav, Vondráček František, Vávra J, Nekola A, Mikeš J, Svoboda A. a Šamberger K.

\* K tomuto dni byl na dole Robert proveden "Soupis základního jmění", které činilo 7 640 783 Kčs. (*mimo jiné ve stavu bylo i 6 koní*)

## **1946**

### **1.1.1946**

"Severočeské hnědouhelné doly v Mostě" byly přejmenovány na "Severočeské hnědouhelné doly Most".

### **11.1.1946**

V Praze se konala celostátní konference ROH. Z dolu Robert se této konference zúčastnili dva delegáti.

### **20.1.1946**

Důl Matylda v Souši byl přejmenován na důl Vrbenský.

### **30.1.1946**

Ve 13.45 hod. se stal malíři Františku Součkovi z Ústředních dílen Komořany na dole Robert smrtelný úraz. Při malování nápisu "JAN ŠVERMA" na vodní věž na nádvoří dolu, došlo k nenadálému silnému poryvu větru. S malířem, který stál na vysunutém

hasičském žebříku se tento žebřík rozkýval. Malíř ztratil rovnováhu a spadl na dlažbu a zabil se.

### **3.2.1946**

V 10.00 hod. došlo ke slavnostnímu přejmenování dolu Robert na důl Jan Šverma. Tohoto přejmenování se zúčastnila i Marie Švermová. Po skončení oficiální části se hosté a osazenstvo dolu Jan Šverma odebralo do Rudého domu v Ervěnicích, kde se konala slavnostní veselice. Tato událost byla zachycena i v čs. filmovém týdeníku.

### **4.2.1946**

Na důl Jan Šverma (DJŠ) nastoupilo 125 brigádníků z Mladé Boleslavi. Z nich 20 nebylo uznáno zdravotně způsobilých a byli vráceni zpět.

### **10.2.1946**

Větrná bouře poškodila na DJŠ většinu střech.

### **11.2.1946**

Na DJŠ došel z SHD Most přehled dešťových srážek za období 1.7.1937 až 31.12.1945. DJŠ měl z minulých dob na zahradě instalovanou meteorologickou stanici a měl za povinnost provádět záznamy o dešťových srážkách, o teplotě a tlaku vzduchu. Tato stanice a povinnosti k ní byly zrušeny 31.12.1947.

### **16.2.1946**

Na DJŠ se dostavila neohlášená kontrola z SHD v Mostě, která prověřovala jakým způsobem se realizuje systém přidělového hospodářství potravin.

### **26.2.1946**

"Šetření přestupku na DJŠ, členové závodní milice ztloukli tři zajištěnce". Tak zněla poznámka v jedné provozní dokumentaci.

*Tyto Závodní milice (ZM) byly organizovány z řad kmenových zaměstnanců DJŠ. Závodní milice střežily významnější objekty a důležitá strojní zařízení na povrchových dolech. Střežily je však před některými "brigádníky", kteří neměli vůbec žádný zájem poskytnout pomoc hornictví. Do těchto uhelných brigád byly někdy za "trest" zařazováni zaměstnanci podniků nebo firem o které neměli tyto organizace zájem. Byla to jistá forma skrytých trestů o kterých zpočátku na dolech neměl nikdo ani potuchy. Ze začátku někteří zvlášť výbojní "brigádníci" se snažili odpoledne nebo v noci poškodit zařízení ke kterému byli přiděleni, aby druhý den nemuseli pracovat. Odstraňování poruch na některých zařízeních trvalo i několik dní, a to jim vyhovovalo. Nejednalo se o tedy diverzanty a špiony ze západu, jak to prezentovaly tehdejší hromadné sdělovací prostředky, ale o jisté nespokojence se svým osudem. Je důležité zdůraznit, že drtivá většina těchto brigádníků přišla dolům opravdu pomoci.*



*Řada z nich zde na severu zůstala na trvalo. Tyto Závodní milice byly později přeorganizovány v Dělnické milice. V únoru 1948 se z nich staly Lidové milice, které po krátké době bezvýhradně ovládla KSČ.*

### **26.2.1946**

Báňský inspektorát v Komořanech nařídil, že každá porucha u které bude evidentní, že byla způsobená nedbalostí, bude uhrazena tím, kdo ji způsobil. V tomto období se množily případy, že i kvalifikovaní zaměstnanci nedodržovali základní zásady obsluhy a údržby. Toto nařízení platilo pro DJŠ, důl Hedvika, důl Prezident Beneš, důl Fortuna, Závodní dráhy v Dolním Jiřetíně a Ústřední dílny Komořany.

### **1.3.1946**

Do funkce závodního lomu DJŠ byl jmenován ing. Jindřich Doležal. Předchozí závodní lomu ing. Bohumil Bambas byl přeložen na SHD v Mostě.

### **3.3.1946**

Na DJŠ byla zrušena závodní kuchyně.

### **7.3.1946**

Dekretem vlády ČSR bylo zřízeno 10 hornických podniků v Čechách a 3 na Slovensku. Zároveň byl pro doly zřízen ústřední orgán pod názvem "Československé doly" se sídlem v Praze.

### **13.3.1946**

V zachované statistice bylo uvedeno, že na DJŠ pracovalo 600 Čechů, 760 Němců a 120 německých zajatců z tábora č.2.

### **23.3.1946**

V Praze se konal ve dnech 22. - 23.3.1946 I.řádný sjezd Svazu české mládeže. Tohoto sjezdu se zúčastnilo i pět delegátů SČM z DJŠ.

### **28.3.1946**

V Praze se konal v období 28. - 31.3.1946 VIII. sjezd KSČ, kterého se zúčastnili i dva delegáti z DJŠ.

### **6.4.1946 skrývka**

Z dolu Pátia ve Světcí byla na DJŠ předána 1 parlok zn. Maffei.

### **19.4.1946**

V Praze v období 19.- 22.4.1946 se konal I. všeodborový sjezd ROH, kterého se zúčastnili i dva delegáti z DJŠ.

### **28.4.1946**

V období 27. - 28.4.1946 se na ústředním ředitelství Československých dolů konala porada předsedů závodních rad a závodních dolů a lomů z celé ČSR.

### **30.6.1946 skrývka**

Z DJŠ bylo na důl Fortuna v Komořanech předáno parní lopatové rýpadlo R-604.

### **1.7.1946**

V SHD byla provedena reorganizace ve vedení. Byla zřízena čtyři provozní ředitelství a deset báňských inspektorátů. *DJŠ patřil pod provozní ředitelství Lomy - západ a pod báňský inspektorát Komořany.*

Provozní ředitelství Hlubiny - západ

\* inspektorát Chomutov

\* inspektorát Julius

\* inspektorát Herkules

Provozní ředitelství Hlubiny - východ

\* inspektorát Mariánské Radčice

\* inspektorát Teplice

\* inspektorát Chabařovice

Provozní ředitelství Lomy - západ

\* inspektorát Most

\* inspektorát Komořany

Provozní ředitelství Lomy - východ

\* inspektorát Světec

\* inspektorát Duchcov

### **4.7.1946 lom**

Na DJŠ byla provedena kolaudace skladu trhavin.

### **8.7.1946**

V 7.35 hod. se stal topiči Karlu Brüchnerovi na parním lopatovém rýpadle R-46 smrtelný úraz. U parního kotle, který byl pod tlakem, prasklo nějaké zařízení, které ho usmrtilo.

### **9.7.1946**

Do funkce závodního lomu DJŠ byl definitivně potvrzen ing. Jindřich Doležal. Zároveň byl odvolán z funkce ředitele DJŠ ing. Josef Hönl. Závodní lomu měl jeho pravomoc. DJŠ byl zatím bez ředitele.

### **16.7.1946**

V knize předávky dispečerů byla tato poznámka: "*Dnes tj. 16.7.1946 bylo vytěženo 1 000 546 tun uhlí od převratu v květnu 1945*".

### **26.7.1946**

Sovětský svaz daroval chemické závody v Záluží, které byly jeho válečnou kořistí, československému lidu bez nároků o náhradu. Tohoto dne byly také chemické závody přejmenovány na Stalinové závody.

### **1.8.1946**

\* Ze Stalinových závodů bylo na DJŠ převedeno parní lopatové rýpadlo R-733.

\* "Na DJŠ pracovalo 1363 zaměstnanců z toho 463 Němců", tolik statistika z DJŠ.

### **3.8.1946**

Na DJŠ natáčel filmový štáb čs. filmu z Prahy těžbu uhlí v lomu.

### **10.8.1946**

Ministerstvo sociální péče vyhlásilo tříměsíční pracovní povinnost pro ročníky 1927 a 1928. Důvodem tohoto opatření byl nedostatek pracovních sil způsobený počátečním odsunem Němců. z ČSR. Tuto pracovní povinnost plnili někteří tito občané i na DJŠ.

### **14.8.1946**

Na DJŠ byla zahájena těžba na nové těžební třídě.

### **23.8.1946**

Na těžní věži na jámě č.8 byly ukončeny ochranné nátěry.

### **23.8.1946**

Na DJŠ se konala schůze závodní rady na téma "Odsun Němců" a zároveň připravovala program schůze pro osazenstvo na 27.8.1946.

### **27.8.1946**

Na DJŠ se konala schůze osazenstva na téma "Odsun Němců". O tom, koho se tato záležitost přímo týkala z DJŠ, se žádný dokument nezachoval.

### **13.9.1946**

Na DJŠ byla zrušena Civilní protiletadlová ochrana.

### **27.10.1946**

V Praze se konal v období 26. - 27.10.1946 celostátní manifestační sjezd žen. Ten byl ukončen slavnostní přísahou. Tohoto sjezdu se zúčastnila jedna delegátka z DJŠ.

### **28.10.1946**

V ČSR byl vyhlášen dvouletý plán národní obnovy na léta 1947 - 1948. Realizace tohoto plánu začala 3.1.1947.

### **1.11.1946**

V Československu byl ukončen odsun Němců.

### **14.11.1946**

Na dole Kohinoor I. v Lomu došlo ke katastrofě, při které zahynulo 52 havířů. Pohřbu se zúčastnila celá čs. vláda.

### **24.11.1946**

Část konstrukce z těžní věže z jamy Rudolf byla převezena na důl Fortuna v Komořanech.

### **29.11.1946**

DJŠ odevzdal posádkovému velitelství v Mostě 9 ks francouzských pušek, které měl v držení pro ostrahu dolu.

### **6.12.1946**

Na DJŠ se stal smrtelný úraz. Stanislav Ševčík byl přejet vlakem. Jiné podrobnosti se nezachovaly.

### **8.12.1946**

Zaměstnanci z DJŠ, z dolu Hedvika a z Ervěnické elektrárny podali ministru dopravy stížnost, že se neřeší jejich připomínky týkající se dopravy z místa bydliště.

### **19.12.1946**

Národní fronta Čechů a Slováků vyzývala obyvatelstvo k posílení hornických řad a organizování uhelných brigád.

### **21.12.1946**

Na SHD se konala porada, týkající se řešení dopravy zaměstnanců z DJŠ, dolu Hedvika a Ervěnické elektrárny. Podnětem k tomu byla stížnost z 18.12.1946.

### **31.12.1946**

Některé události z roku 1946, které nejsou datumově podchyceny:

- \* Vypovězení smluv soukromým firmám, které zabezpečovaly těžbu skrývky.
- \* Přeložení otočného bodu do západní části dolu.

## 1947

### **3.1.1947**

V ČSR byl zahájen dvouletý hospodářský plán obnovy a výstavby národního hospodářství.

### **14.1.1947 skrývka a lom**

Instruktor a strojmistr z SHD Václav Fencel, provedl v lednu se všemi strojvedoucími kontrolní jízdy. Při jízdách posuzoval jejich odbornou způsobilost pro řízení parních lokomotiv.

### **28.1.1947**

Ve zrušené závodní kuchyni se začala vyvařovat černá káva. Zaměstnancům DJŠ, kteří pracovali ve 12ti hodinových směnách, byla vydávána zdarma.

### **12.2.1947**

Český báňský úřad v Praze vydal vyhlášku o povinné organizaci a zřízení báňských záchranných stanic přímo na dolech. DJŠ v součinnosti s RBZS v Mostě zřídil tuto závodní báňskou záchrannou stanici.

### **14.2.1947 skrývka**

DJŠ předal Závodním drahám v Dolním Jiřetíně parlok č. 31.

### **24.2.1947**

Závodní rada DJŠ zaslala Výrobnímu výboru DJŠ dopis s ostrou výtkou ve kterém kritizovala nedostatečný přístup k revizi těžního stroje na těžní jámě č. 3. Na této revizi se podílelo i několik techniků z SHD.

*(Tento ostrý tón závodní rady DJŠ souvisel totiž s tehdejší celkovou politickou situací. V tomto období probíhaly v celé ČSR volby do závodních rad a těmto orgánům byla byly v určitém období svěřeny nebývalé pravomoci s oprávněním zasahovat přímo do výrobní činnosti. Pro častá neodborná rozhodnutí, která způsobovala mnoho škod a prostojů, byly později závodním radám tyto pravomoci převedeny do polohy kontrolních činností.)*

### **27.2.1947 skrývka**

Do jednotlivých směn byli jmenováni první strojní četaři. Byli to Mühl Jan, Svoboda Ferdinand, Orel Antonín a Jiránek Josef.

### **15.3.1947**

Z chomutovského telefonního seznamu vydaného v roce 1947 je patrné, že Revírní báňský úřad sídlil v Chomutově ve Vinařské ulici č. 7 (tel. číslo 22).

### **1.4.1947**

U těžní jámy č. 1 a 2. na těžních věžích byly ukončeny ochranné nátěry.

### **9.5.1947**

Národní fronta ČSR vydala výzvu "Prací pro národ uctíme oběti krve". Do 31.5.1947 na fond této výzvy odevzdalo 88% osazenstva DJŠ jednohodinovou mzdu.

### **15.5.1947 skrývka**

DJŠ předal na důl Hrabák v Čepirohách parlok č.506 zn. Henschel.

### **24.5.1947**

DJŠ zapůjčil TJ Sokol v Ervěnicích parní válec na vyválnování hřiště na kopanou.

### **2.6.1947**

U těžní jámy č. 1 bylo zrušeno lezné oddělení, protože v této jámě pracoval skip.

### **6.6.1947 skrývka**

DJŠ předal dolu Gustav I. ve Varvažově parlok č. 62 zn. Orenstein a Koppel.

### **9.6.1947 skrývka**

DJŠ předal na důl Hrabák v Čepirohách parlok č. 305 a č. 505, obě zn. Henschel.

### **14.6.1947**

V Praze se konala konference Svazu zaměstnanců v hornictví. Z DJŠ se jí zúčastnili dva delegáti.

### **26.6.1947**

v Rudém domě v Ervěnicích se konala porada vedení DJŠ, kde byly poskytnuty informace o připravovaných mzdových úpravách. Na závěr byla provedena rozprava s členy Krajského výboru horníků.

### **30.6.1947 skrývka**

DJŠ předal na důl Vrbenský v Souši korečkové rýpadlo R-321.

### **11.7.1947 doprava**

Při výplatě mzdy zjistila skupina sedmi strojvedoucích, že ve výplatě nemají vlivem špatné evidence, proplacenou odvezenou kubaturu. Proto se rozhodli, že druhý den

nenastoupí do práce a vydali se na lom Ludmila u Prunéřova, vyjednat si přestup do stejné profese. Při krátké prohlídce lomu je zdejší poměry související s obrovským nepořádkem odradili. Následující den se vrátili na DJŠ. Zde byli po krátkých pohovorech opět přijati, ale do jiných profesí. Závěr zněl, že evidence jejich práce nebyla zcela v pořádku. Zároveň však uznali, že přerušit svévolně svou práci bez předchozí dohody také nelze. Proto převod do jiných profesí přijali. *(Vzpomněl účastník této akce Miloslav Orel)*

### **25.7.1947**

V Praze se konal v období 25.7. - 17.8.1947 I. světový festival mládeže.

*Tohoto festivalu se zúčastnila asi 25ti členná delegace členů SČM z DJŠ. Jistou komickou záležitostí bylo, že všem delegátům byla vydána v rámci ujednání nová modrá košile s odznakem svazácké organizace. Delegáti považovali tuto košili jako samozřejmý dar od DJŠ. Při výplatě však zjistili, že všichni mají provedenou srážku ve mzdě ve výši 108 Kčs za tuto výbavu. Rozhořčené stížnosti proti této srážce ve mzdě jim však nepomohli.*

### **29.7.1947**

Soukromé stavební firmy, které pracovaly v SHD, zaměstnávaly po řádné pracovní době, na různých pracích, havíře z okolních dolů. Platily jim vcelku vyšší mzdy, než v jejich kmenové profesi. Havíři proto odmítali pracovat přesčas nebo jít na mimořádnou nedělní směnu. Proto vedení DJŠ a dolu Prezident Beneš se dohodlo s těmito firmami, že nebudou zaměstnávat ty havíře, kteří nebudou mít od vedení dolu písemné povolení.

### **4.8.1947 skrývka**

DJŠ předal dolu Partyzán Slánský v Loučné parlok č. 613 zn. Henschel.

### **6.8.1947 skrývka**

DJŠ předal dolu Karel v Pozorce parlok č. 62 zn. Orenstein a Koppel.

### **7.8.1947**

Ve hromadných sdělovacích prostředcích v ČSR byla zveřejněná naléhavá výzva dolů o výpomoci alespoň 8000 brigádníků. Těžba v této době v ČSR dosahovala pouze 81% ze stanoveného státního plánu.

### **13.8.1947**

Národní podnik Baťa ve Zlíně vyslal na pomoc dolům 2000 brigádníků. Někteří z nich pracovali i na DJŠ.

### **14.8.1947**

DJŠ opět zapůjčil TJ Sokol v Ervěnicích parní válec na uválcování hřiště na kopanou.

### **15.8.1947 lom**

Dolu Jan Žižka v Chomutově byla předána ellok č. 129, rozchod 900 mm.

### **23.8.1947**

DJŠ vrátil Fondu národní obnovy parní lopatové rýpadlo R-607.

### **31.8.1947**

Důl Hedvika v Ervěnicích byl slavnostně přejmenován na důl Prezident Roosevelt. Tohoto přejmenování se zúčastnil ministr zahraničí ČSR Jan Masaryk a zástupce velvyslance USA William Donovan. V Ervěnicích v Rudém domě se u této příležitosti konala slavnostní veselice. *DJŠ zapůjčil na tuto akci mechanickou škrabku na brambory.*

### **1.9.1947 lom**

Zahájení těžby uhlí z mezisloje a jeho odvoz velkoprostorovými LH vozy po nové kolejové normálce o rozchodu 1435 mm. Ostatní kolejiště na DJŠ bylo jen úzkorozchodné kolejiště o rozchodu 900 mm.

### **2.9.1947**

\* Vedení DJŠ písemně sdělovalo na SHD, že za okupace a v průběhu 2. světové války nebyl důl, mimo těžní věž na jámě č. 9, nijak zvlášť poškozen.

\* Na DJŠ byla na trajler naloženo malé drapákové rýpadlo R-607 a bylo odvezeno do generální opravy do Moravské Ostravy.

### **5.9.1947**

Na podporu zavedení milionářské dávky vystoupila Ústřední rada odborů v Praze. Na pokyn ÚRO pak toto vystoupení projednávaly závodní rady ve všech organizacích. Na DJŠ bylo toto vystoupení projednáno před a po zahájení směny a do Prahy byla zaslána souhlasná petice podepsaná všemi zaměstnanci.

### **25.9.1947**

V Ústředních dílnách v Komořanech se konala tzv. Pracovní odborářská schůze, které se zúčastnili i zástupci z DJŠ. Zde se také mj. projednával souhlas s postojem východoevropských zemí týkající se odmítnutí Marshallova plánu.

### **30.9.1947**

DJŠ měl k tomuto dni tyto parní lokomotivy a parní rýpadla s těmito čísly:

Parní lokomotivy:



64 Henschel	116 Borsig
65 Henschel	500 ČKD
66 Henschel	501 OaK
68 Maffei	502 Henschel
69 Henschel	503 Henschel
70 OaK	504 Henschel
71 Škoda	507 Hanomag
72 Škoda	508 Henschel
73 Škoda	509 Henschel
74 Škoda	510 Henschel
75 Škoda	511 Henschel
85 OaK	512 Henschel
92 Škoda	513 Henschel
99 Henschel	514 Henschel
100 Henschel	515 Henschel
101 Henschel	516 Jung
102 Henschel	517 OaK
103 Henschel	518 Hanomag
104 Henschel	519 H.M.
105 Henschel	520 M.Bbg.
110 OaK	521 Maffei
Parní lopatová rýpadla:	
R-208 OaK	R-223 MaH
R-209 OaK	R-228 MaH
R-210 MBA	R-600 MaH
R-212 MBA	R-601 MAH
R-217 MaH	R-603 B.K.D.

Zkratky:

OaK - Orenstein a Koppel  
MaH - Menck a Hambrock  
H.M. - Hambrock Maschinen  
M.BbG - Maschinen Bbg  
B.K.D. - B.Ketzer Duisburg

### **6.10.1947 skrývka**

Do provozu bylo uvedeno nové elektrické lopatové rýpadlo Škoda E-2,5/R-161.

### **14.10.1947 skrývka**

Ve 13.30 hod. došlo při otáčení u hrany 3.skr. řezu k pádu buldozeru zn. Hanomag na 4. skr. řez. Řidič stačil včas vyskočit.

### **22.10.1947**

Směnmistr Josef Franta se zúčastnil porady na ústředním ředitelství Československých dolů v Praze, kde se připravovala nová mzdová soustava pod názvem "Soustava mezd podle zásluhy".

### **25.10.1947**

V ČSR byla provedena "Národní směna mládeže". V tento den ji provedli i členové SČM na DJŠ.

### **30.10.1947**

Na dole Washington v Třebušicích byla ukončena těžba. Zbýlých 60 zaměstnanců bylo převedeno na DJŠ.

### **31.10.1947**

Ústavodárné shromáždění ČSR schválilo milionářskou dávku a daň z přepychu (*viz 5.9.1947*).

### **7.11.1947 skrývka**

\* Do provozu bylo uvedeno nové elektrické lopatové rýpadlo zn. Škoda E-2,5/R-165.

\* SHD v Mostě stanovilo, že doba svačin na všech dolech v revíru musí být rozvržena do tří pásem z důvodů rovnoměrného zatížení elektráren:

1.pásma 9.30 - 9.50 hod.

2.pásma 9.50 - 10.10 hod.

3.pásma 10.10 - 10.30 hod.

DJŠ byl zařazen do 1.pásma.

### **11.11.1947 skrývka**

V noci z 10. na 11.11.1947 se na chomutovsku strhla silná vichřice, která nadělala mnoho škod. V předpolí DJŠ mimo jiné, porazila několik dřevěných sloupů el. vedení 220 V. Ráno v 9.20 hod. jel z Třebušic předpolím DJŠ rolník s koňským potahem. U cesty ležely poražené sloupy el. vedení a některé dráty ležely přímo na cestě. Podsední (levý) kůň na dráty šlápl a byl zasažen el. proudem. Padl na zem a krátce potom zdechl. Případ šetřila Policie z Ervěnic. DJŠ odvezl na své náklady koně ke koňskému řezníku do Chomutova. Poškozenému byla vyplacena náhrada ve výši 20 tisíc Kčs. Dále mu bylo vyplaceno odškodné ve výši 3000 Kčs za rodinnou újmu. Elektromistr DJŠ Dezidér Szantó byl na MNV v Ervěnicích projednáván v komisi za porušení "*osobní bezpečnosti života*", protože včas nenechal vypnout el. proud. Nebylo mu nic platné, že těchto škod na el. vedení bylo na DJŠ více a proto na toto vypnutí pozapomněl.

### **17.11.1947**

Technická skupina SHD jmenovala kolaudační komisi pro nátěr těžních věží v SHD. V této komisi byl i zástupce z DJŠ.

### **23.11.1947**

V restauraci mosteckého pivovaru se konalo školení pro mzdové účetní o novém systému mzdového a provozního účetnictví zaváděného v SHD.

### **29.11.1947 skrývka**

Z DJŠ byla předána do ÚDK parlok č. 502 zn. Henschel a na důl Partyzán Slánský u Loučné parlok č. 613 také zn. Henschel.

### **1.12.1947 skrývka**

Po vyjetí E-2,5 R-161 a R-165 bylo odstaveno korečkové rýpadlo Demag.

### **2.12.1947 skrývka**

Na DJŠ byla dodána a uvedena do provozu nová parlok č. 263 rozchod 1435 mm, zn. ČKD.

### **11.12.1947 skrývka**

DJŠ předal na důl Partyzán Slánský v Loučné parlok č. 502 zn. Henschel.

### **14.12.1947**

V ČSR byla zorganizována "Národní směna", která byla výrazem poděkování Sovětskému svazu za hospodářskou pomoc. V tento den byla provedena i na DJŠ.

### **15.12.1947**

Protože DJŠ nevyhovoval jízdni řád ČSD, byla upravena pracovní doba takto:

\* od pondělka do pátku a v neděli:

1.směna 06.30 - 14.30 hod.

2.směna 14.30 - 22.30 hod.

3.směna 22.30 - 06.30 hod.

\* v sobotu

1.směna 06.30 - 12.30 hod.

2.směna 12.30 - 18.30 hod.

3.směna 18.30 - 00.30 hod.

### **17.12.1947 skrývka**

DJŠ předal na důl Partyzán Slánský v Loučné parlok č. 85 zn. Orenstein a Koppel.

### **27.12.1947 skrývka**

Na DJŠ byla dodána a uvedena do provozu nová parlok č. 273 zn. ČKD.

### **31.12.1947**

Některé události, které nejsou datově podloženy:

- \* V některém období v roce 1947, byl na skrývce třisměnný a v lomu dvousměnný provoz.
- \* Na některém PÚ byla dokončena přestavba dílen a kanceláří.
- \* Zrušení přepravy lupku do ervěnické elektrárny.
- \* Přeložení Hutního potoka podél trati ČSD.

## **1948**

### **1.1.1948 skrývka a lom**

Pro stále špatný technický stav parních lokomotiv a nedostatečný přístup strojvedoucích k těmto strojům, nařídilo oddělení důlní dopravy na SHD, pravidelné kontrolní prohlídky lokomotiv. To vyvolalo zamítavé stanovisko u většiny dolů. Proto toto nařízení bylo vydáno opětovně, ale už jako pracovní příkaz.

### **2.1.1948 skrývka**

Do provozu byla uvedena skrývková kolejová normálka o rozchodu 1435 mm. Bylo to jediné kolejiště o tomto rozchodu na skrývce, ostatní kolejiště mělo rozchod 900 mm.

### **5.1.1948 skrývka**

V 19.10 hod. došlo na 2. skr. řezu na rozmoklé a ukloněné planýrce a k čelnímu sesunutí parního lopatového rýpadla R-600 na figuru. Při nárazu o čelní stěnu došlo k poškození krakorce, pojezdů a lžice. Škoda cca za 200 000 Kčs.

### **8.1.1948**

Při posuzování dalších těžebních postupů DJŠ na SHD, došla výrobní komise k názoru, že bude nutné v budoucnu zrušit město Ervěnice. Komise přijala prozatímní návrh, že Ervěnice budou přemístěny do prostoru mezi Jirkovem, Červeným Hrádkem, Drmaly a Vysokou Pecí. Tento návrh měl být realizován koncem 1. pětiletky. Nestalo se tak.

### **17.1.1948**

Předsednictvo ÚV KSČ se rozhodlo rozvinout v KSČ akci "*Třicet miliónů dobrovolných pracovních hodin ve prospěch republiky*" jako jubilejní dar ke 30. výročí jejího vzniku. Z DJŠ bylo na tuto akci připsáno 954 brigádnických hodin.

### **19.1.1948 skrývka**

Do provozu byla uvedena parlok č. 273, rozchod 900 mm.

### **1.2.1948 skrývka**

Do provozu byla uvedena nová parlok č. 252 zn. Škoda o rozchodu 900 mm.

### **2.2.1948**

Vodoprávní úřad v Chomutově potvrdil "vodní právo" pro DJŠ.

### **20.2.1948**

\* Na základě rozrušené politické situace ve vládě ČSR, přijela z mostecká do Prahy delegace z 28 podniků, aby tlumočila své politické požadavky. Jelikož se tato mostecká delegace skládala ze zástupců různých politických stran, chtěli mluvit ze všemi ministry, kteří je ve vládě zastupovali. Někteří ministři to však odmítli. Předseda vlády Klement Gottwald však celou mosteckou delegaci ihned přijal.

\* V 10.00 hod. se měla ve Strakově akademii v Praze sejít mimořádná schůze vlády, kde se měly projednávat důležité vnitrostátní záležitosti. Řada ministrů tuto mimořádnou schůzi vlády svou neúčastí bojkotovala.

\* Večer se na DJŠ konala mimořádná schůze KSČ a závodní rady, která posuzovala vývoj událostí v Praze. Bylo rozhodnuto zůstat v nepřetržité pohotovosti a zajistit nepřetržité střežení závodní elektrárny, strojoven a těžních věží, včetně skladu trhavin. Od tohoto data zůstala organizace KSČ trvale na dole. *(viz 29.12.1989)*

### **21.2.1948**

\* V Čechách, tedy i na DJŠ byly ustaveny a vyzbrojeny Dělnické milice. Dělnická milice z DJŠ převzala pušky s náboji z výzbroje mostecké vojenské posádky.

\* Bezpečnostní a vojenské orgány odhalily na mostecku protistátní organizaci, která předávala tajné informace na západ. Tato tzv. mostecká aféra a z ní vyplývající personální změny ve velitelském sboru SNB, se staly záminkou pro demisi ministrů ostatních politických stran.

### **22.2.1948**

V Praze v Průmyslovém paláci se konal Sjezd závodních rad za účasti asi 8000 delegátů. Z DJŠ se tohoto sjezdu zúčastnilo 6 delegátů. Tento sjezd závodních rad vyslovil podporu a důvěru politice KSČ. Na podporu sjezdu byla na 24.2.1948 vyhlášena jednohodinová generální stávka.

### **23.2.1948**

Od založení dělnických milic v Čechách dne 21.2.1948 se jejich stav zvýšil na 15 tisíc příslušníků. Na DJŠ bylo v této jednotce bylo přes 30 příslušníků, kteří měli k dispozici 10 pušek s náboji.

### **24.2.1948**

V ČSR proběhla mezi 12. a 13. hodinou generální stávka na podporu závěrů Sjezdu závodních rad. Během této stávky bylo osazenstvo seznamováno prostřednictvím delegátů podrobněji s přijatým usnesením ze sjezdu Závodních rad. Tato stávka se konala i na DJŠ.

*Veřejně se této stávky na DJŠ odmítly zúčastnit Jaroslav Svačina, Antonín Rosa, Josef Sazama a František Burda. Při prošetřování jejich neúčasti se poslední z nich obhájil tím, že kontroloval stav strojního zařízení v provozu, aby se mohla rozjet následující směna.*

### **25.2.1948**

\* V ČSR byla vytvořena nová vláda a to bez ministrů, kteří podali demisi.

\* Prahou prošel mohutný ozbrojený průvod Lidových milicí. Tohoto průvodu se zúčastnilo i 10 příslušníků LM z DJŠ, kteří do Prahy přijely na nákladním autě.

### **25.3.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu S. K. Neumann v Loučné parní lopatové rýpadlo R-602.

### **27.3.1948 skrývka**

DJŠ předal na důl Hrabák v Čepirohách parlok č. 83 zn. Henschel.

### **31.3.1948 skrývka**

Z provozu bylo odstaveno parní lopatové rýpadlo R-606.

### **2.4.1948 lom**

Na DJŠ byla dodána nová ellok č. 420 typ E-2 zn. Škoda.

### **7.4.1948 lom**

Zahájení ražby odvodňovací chodby z lomu do chodeb bývalého dolu Washington v Třebušicích.

### **8.4.1948 skrývka**

DJŠ předal na důl Partyzán Slánský v Loučné parlok č.516 zn. Jung.

### **8.4.1948 lom**

Do provozu byla uvedena parlok č. 116, kterou zrekonstruovaly ve Škodových závodech v Adamově z rozchodu 900mm na rozchod 1435 mm.

### **12.4.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu S.K.Neumann v Loučné parlok č. 503 zn. Henschel.

### **13.4.1948 skrývka**

DJŠ předal do ÚDK parlok č. 85 zn. Orenstein a Koppel a na důl Partyzán Slánský u Janova parlok č. 86 zn. Jung.

### **15.4.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu S. K. Neumann v Loučné parlok č. 68 zn. Maffei.

### **17.4.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu S.K.Neumann v Loučné parlok č. 514 a 515 zn. Henschel a na důl Partyzán Slánský u Janova parlok č. 601 zn. Henschel.

### **23.4.1948 skrývka**

DJŠ předal ÚDK parlok č. 65 zn. Henschel.

### **29.4.1948**

DJŠ poskytl SK Holešice trubky různých průměrů určených do šrotu. SK Holešice si z těchto trubek vyrobilo zábradlí kolem hřiště na kopanou.

### **29.4.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu Partyzán Slánský u Janova parlok č. 14 zn. Henschel.

### **22.5.1948 skrývka**

DJŠ předal na důl Maxim Gorkij v Braňanech parlok č. 507 zn. Jung a na důl Partyzán Slánský u Janova parlok č. 518 zn. Henschel.

### **27.5.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu Hrabák v Čepirohách parlok č. 83 zn. Orenstein a Koppel.

### **2.6.1948 skrývka**

Při pojíždění zakladače Z-300 praskla pod nápravou kolejnice. Při propadu pojezdu praskla i náprava.

### **14.6.1948**

Prezidentem ČSR byl zvolen Klement Gottwald. Z DJŠ do Prahy vyjela k prezidentu tříčlenná delegace se závazkem ve kterém stálo, že důl splní dvouletku do 30.11.1948.

### **21.6.1948 skrývka**

DJŠ předal na důl 5. květen v Trmicích parlok č. 508 zn. Maffei.

### **27.6.1948**

V pražské Lucerně se konalo slavnostní zasedání představitelů KSČ a ČSSD. Na tomto zasedání bylo potvrzeno a oficiálně vyhlášeno sjednocení obou dělnických stran na zásadách marxismu a leninismu.

*O několik dní později jel předseda ČSSD z Ervěnic vlakem do Chomutova předat členskou kartotéku ČSSD na OV KSČ. Po sloučení obou stran se členové ČSSD automaticky stávali členy KSČ anebo nebyli členy žádné organizace. Tento ervěnický předseda se sloučením obou stran zásadně nesouhlasil. Když se vlak rozjel, jeho rozrušení dosáhlo vrcholu. Nemohl se smířit s tím, že má předat kartotéku sociální demokracie komunistům. Proto krátce po vyjetí vlaku z Ervěnic, vyházal celou kartotéku z okna vlaku s proslovem "Ať si ji jdou komunisti po trati sebrat!" Na další zastávce vystoupil a šel zpět pěšky do Ervěnic. Ještě v závěru roku se nacházely jednotlivé kartotéční lístky podél železniční trati a na přilehlých polích. Někteří jedinci je donášeli i na DJŠ. (vzpomněl František Burda)*

### **30.6.1948 lom**

DJŠ převzal z dolu Prezident Beneš u Dolního Jiřetína parlok č. 121 o rozchodu 1435 mm.

### **13.7.1948 povrch**

Pro poruchu generátoru bylo rozhodnuto, že závodní elektrárna bude trvale odstavena z provozu. Krátce po odstávce byla stejně zprovozněna.

### **20.7.1948 lom**

DJŠ převzal z dolu Maxim Gorkij v Braňanech parlok č.660 o rozchodu 1435 mm.

### **28.7.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu Maxim Gorkij v Braňanech parlok č. 511 o rozchodu 900 mm, zn. Henschel.

### **29.7.1948 skrývka**

Do provozu byly uvedeny dvě nové ellok č. 309 a č. 312 (100t).

### **11.9.1948 skrývka**

DJŠ předal na důl Patryzán Slánský u Janova parní lopatové rýpadlo R-601.

### **15.9.1948 skrývka**

DJŠ předal na důl S. K. Neumann v Loučné parní lopatové rýpadlo R-602.



### **16.9.1948 lom**

V 15.30 hod. čerpací stanici praskl kotel na vodu. Tlak vody úplně zdemoloval vnitřek stanice. Škoda 20 tisíc Kčs.

### **17.9.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu S. K. Neumann v Loučné parlok č. 616 zn. Henschel.

### **1.10.1948**

V KSČ byla zahájena prověrka při které se "*strana zbavovala lidí nepevných v marxisticko-leninské ideologii*". O tom, jak tyto prověrky dopadly na DJŠ, se žádný dokument nezachoval.

### **12.10.1948 lom**

Na důl Julius Fučík v Želénkách předal DJŠ parní lopatové rýpadlo R-603.

### **13.10.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu Mariana ve Skyřicích parlok č. 614 zn. Jung.

### **26.10.1948**

DJŠ splnil úkoly stanovené dvouletým hospodářským plánem národní obnovy. Vedení DJŠ o tom informovalo prezidenta republiky ČSR. (*viz 14.6.1948*)

### **27.10.1948**

V Praze byl schválen zákon o prvním pětiletém plánu hospodářského rozvoje na léta 1949 - 1953.

### **2.11.1948**

V 8.30 hod. došlo v Chomutově k autonehodě služebního osobního automobilu zn. Škoda - Tudor. Na křižovatce silnic Beethovenova a Stalingradská na služební automobil nacouvala nákladní Tatra 10 tun.

### **4.11.1948**

Směnmistr Josef Franta se v období 2. - 4.11.1948 zúčastnil porady na Ústředním ředitelství Čs. dolů na téma "Sloučení popisů jednotlivých pomocných povrchových prací a obodování těchto prací". Na této poradě zastupoval nejen DJŠ, ale i SHD.

### **24.11.1948 lom**

Do provozu byla uvedena nová ellok typ E-2 č. 420.

### **26.11.1948**

Na DJŠ bylo vyhlášeno hnutí o nejproduktivnější a nejefektivnější zvládnutí

strojového parku. Po vyhodnocení byl některým kolektivům udělen závodový titul "Strojník Jana Švermy".

### **28.11.1948 skrývka a povrch**

V 5.15 hod. shořela prozatímní vrátnice a kancelář dozorců na skrývce. K dalšímu požáru v tento den došlo kolem 15té hod. na třídírně uhlí. Oheň vznikl od transmise, která běhala v uhelném mouru. Požár byl včas uhašen.

### **2.12.1948 lom**

Do provozu bylo uvedeno nové elektrické lopatové rýpadlo E-2,5/R-170.

### **3.12.1948 lom**

Při montáži nové E-7/R-131 došlo při popojetí rýpadlem na montážním místě ke zlomení osy na pojezdech.

### **3.12.1948**

Všem vedoucím technikům na DJŠ bylo důrazně oznámeno, že jejich povinností je, hlásit na podnikovou bezpečnost všechny poruchy u kterých je podezření, že jde o hrubou nedbalost, sabotáž nebo průmyslovou špionáž.

### **12.12.1948**

Na DJŠ se konala valná hromada závodní skupiny ROH na které bylo přijato usnesení:

*a) Pracující DJŠ přejímají slavnostně patronát nad 78. pěším praporem "Partyzán Jan Šverma" v Milovicích.*

*b) Vedení DJŠ vypracuje bodovací formy pro vnitrozávodní soutěž pro první čtvrtletí 1. pětiletého plánu.*

*c) Pro mládežnický kolektiv vyčlenit pracovní úsek od rýpadla k zakladači.*

*d) Zařadit ženy k odborným pracím a začít s jejich zaučením.*

*e) Ustavit na DJŠ sportovní jednotu Sokol a zapojit do sportovního dění osazenstvo.*

*f) Účastníci valné hromady ROH, vyzývají osazenstvo DJŠ, aby se připravili na start do 1. pětiletého plánu s tím, že:*

*- učiní pořádek na všech pracovištích a dílnách*

*- dát všechny stroje do pořádku*

*g) Na návrh mládeže zavést na DJŠ v úředním i v pracovním styku vzájemné oslovení "soudruhu nebo soudružko". (viz 28.12.1989)*

*h) Rozšířit závodové hnutí "Strojník Jana Švermy".*

(text nebyl nijak upravován)

### **13.8.1948**

Na všech pracovištích na DJŠ bylo zveřejněno usnesení z valné hromady ROH z

12.8.1948 s důrazem na to, že při pracovním a úředním styku se bude na DJŠ používat oslovení mezi zaměstnanci "soudruhu nebo soudružko".

### **18.12.1948 lom**

Ve 12.45 hod došlo k ujetí dvou odstavených LH vozů ze staré Š-2 na starou Š-3. Při jízdě LH vozů ze svahu, dlouhém asi 900 metrů, zachytily LH vozy drezínu, kterou zdemolovaly. Řidič drezíny včas vyskočil. Hradlař Š-3 ještě stačil postavit cestu LH vozům na neobsazenou odstavnou kolej. Tam se po vyjetí z koleje zastavily.

### **31.12.1948 skrývka**

DJŠ předal dolu F. D. Rossewelt v Ervěnicích lopatové rýpadlo R-208.

## **1949**

### **2.1.1949**

Na základě předešlé kolaudace byla v Úpravně uhlí v Komořanech zprovozněna velkokapacitní třídírna. Tato úpravna se v tomto období také nazývala Závod na zušlechťování uhlí (ZZU).

### **4.1.1949 lom**

Na DJŠ byla dodána a zprovozněna ellok č. 421, typ E-2.

### **6.1.1949**

Ředitelství státních lesů v Jezeří, které spravovalo Údolní přehradu, zaslalo na DJŠ dopis ve kterém poukazovalo na šetření s vodou. Upozornilo, že v přehradě nastal pro nedostatek vodních srážek, kritický úbytek vody.

### **8.1.1949 lom**

DJŠ demontoval lopatové rýpadlo R-217, které bylo uloženo v ÚDK.

### **10.1.1949 lom**

Z provozu bylo trvale odstaveno lopatové rýpadlo E-2,5/ R-228.

### **12.1.1949**

V Repre v Mostě se konala I. revírní konference havířských úderů. Z DJŠ byly na této konferenci dva zástupci.

### **14.1.1949 skrývka**

DJŠ předal dolu S. K. Neumann v Loučné parlok č. 131.

### **15.1.1949 lom**

Do provozu bylo uvedeno nové lopatové rýpadlo E-7/R-131. Tento typ lopatového rýpadla byl smontován na DJŠ jako první stroj v ČSR.

### **22.1.1949 skrývka**

DJŠ demontoval lopatové rýpadlo R-223, které bylo odstaveno u bývalého dolu Washington v Třebušicích.

### **26.1.1949 skrývka**

DJŠ předal dolu S. K. Neumann v Loučné ellok č. 137, rozchod 900mm.

### **27.2.1949**

Tohoto dne převzal DJŠ oficiálně patronát nad 78. pěším praporem, který nesl jméno "Partyzán Jan Šverma". Tento akt se uskutečnil u vojenské posádky v Milovicích u příležitosti Dne Rudé armády.

### **28.2.1949**

V noci z 27. na 28.2.1949 se strhla na chomutovsku velká vichřice. V předpolí DJŠ vyvrátila 12 dřevěných sloupů s el. vedením.

### **18.3.1949**

Na DJŠ byla vyhlášena mohutná závazková akce směřovaná k zahájení IX. sjezdu KSČ v květnu 1949.

### **21.3.1949**

Provozní ředitelství Lomy - západ vydalo pro DJŠ, důl Prezident Beneš a důl Prezident F.D.Rossewelt nové "Povinnosti řidičů elektrických lokomotiv 100 a 150 tun".

*V těchto povinnostech se mj. uvádělo, že trolej se nazývá "jízdni drát" a trolejář "dělník pro údržbu jízdniho drátu". Zavádění těchto názvů souviselo s akcí s odstraňováním cizích slov z českého jazyka.*

### **23.3.1949**

Na DJŠ došel dopis ve kterém oddělení provozů lomů z SHD oznamovalo, že zakladač ZD-1250, který se stavěl na montážním místě poblíž Třebušic, bude mít závodové číslo Z-51.

### **20.4.1949**

Při návratu z ÚV KSČ v Praze mělo služební vozidlo ve 20.10 hod. autonehodu mezi obcemi Brandýsek a Knovíz, kde sjelo do příkopu.

### **27.4.1949 lom**

Ve 13.20 hod. došlo na výhybce, kde se rozdělovaly vlaky k R-210 a R-212 k železniční nehodě. Po naložení souprav, strojvedoucí parlok mezi sebou závodili, kdo bude dříve na této výhybce. Byla tam dříve parlok č. 66. Strojvedoucí parlok č. 70 už nestačil svou soupravu ubrzdít a najel bočně do soupravy parlok č. 66. Došlo k převrácení čtyř LH vozů i parlok č. 66. Ta se dokonce převrátila i na boudu výhybkáře. Nikdo nebyl zraněn.

### **4.5.1949**

Na DJŠ byla provedena kontrola Revírním báňským úřadem v Mostě za účasti znalce hornictví. Kontrola byla zaměřena na dodržování porubního plánu na léta 1948 - 1950.

### **26.5.1949 lom**

Do provozu bylo uvedeno nové lopatové rýpadlo E-7/R-133.

### **29.5.1949**

V období 25. - 29.5.1949 se konal IX. sjezd KSČ. Zástupci z DJŠ jeli na tento sjezd předat hlášení o splněných závazcích.

### **30.5.1949 skrývka**

Na 3.skrývkovém řezu shořela bouda pro výhybkáře.

### **31.5.1949**

Na dole Prezident Beneš u Dolního Jiřetína se konala porada se zástupci s ostatních povrchových dolů. Řešil se problém zařazování vyučenců z "černých" řemesel na rýpadla. Porada došla k závěru, že tito vyučenci musí nejprve projít dílenským provozem. Potom podle potřeb budou zařazováni na rýpadla.

### **10.6.1949 lom**

Na 3. uhelném řezu u R-212 našel topič parlok, ležet řidiče stroje bez vědomí na planýrce u rýpadla. Při lékařské prohlídce bylo zjištěno, že má poraněnou páteř.

### **30.6.1949**

Zasazení rýpadel na DJŠ k 1.pololetí bylo následující:

- 1.skr.řez R-170
- 2.skr.řez R-103 Ignis
- 3.skr.řez R-161
- proplástek R-261
- výkliz R-228
- 1.uh.řez R-131 (E-7)

2.uh.řez R-133 (E-7) a  
R-165  
3.uh.řez R-212  
doughlování R-210  
(R-103 Ignis bylo korečkové rýpadlo)

### **1.7.1949**

V SHD byla provedena reorganizace řízení. Byla zrušena provozní ředitelství s inspektoráty (viz 1.7.1946) a zřízeno deset nových inspektorátů. DJŠ patřil pod inspektorát Most - lomy. Rozdělení bylo následující:

- \* inspektorát Chomutov
- \* inspektorát Most-hlubiny
- \* inspektorát Most-lomy
- \* inspektorát Horní Litvínov
- \* inspektorát Mariánské Račice
- \* inspektorát Teplice - hlubiny
- \* inspektorát Teplice-lomy
- \* inspektorát Komořany
- \* inspektorát Bílina

### **1.7.1949 skrývka**

Skrývka bylo rozdělena na podúseky skrývka I. a skrývka II. a zároveň byla mezi nimi vyhlášena meziúseková soutěž.

### **6.7.1949 lom**

Na křížení normálněrozchodné a úzkorozchodné trati došlo k železniční nehodě. Na tomto křížení se srazily dvě parlok. Úzkorozchodná parlok byla převrácena a setrvačností odsunuta necelých 40 metrů od křížení tratí. Nikdo nebyl zraněn.

*Křížení kolejišť mezi rozchody 900 a 1435 mm bylo na žádost DJŠ vyrobeno v ÚDK. Šlo v jistém smyslu o raritu, kterou si jezdila prohlížet řada železničních odborníků z ČSD z celé republiky.*

### **9.7.1949**

V Repre v Mostě se konala celorevírní konference zástupců horníků a techniků na které se projednávalo neplnění těžebních úkolů na skrývkách. Referát přednesl ministr průmyslu.

### **13.7.1949 lom**

V 15.20 hod. se stala na DJŠ k velká železniční nehoda. Došlo k ujetí ellok 420 s šesti Ta vozy a postrkovou parlok č.121. Na svahu před hradlem SHD-8 došlo k déletrvajícimu výpadku proudu v troleji. Než se strojvedoucí domluvili, že se parlok napojí na Ta soupravu a bude jí dodávat vzduch do brzdového potrubí, začala celá

souprava sjíždět ze svahu k hradlu Š-3. V polovině cesty nekontrolovatelné jízdy, osádky vyskákaly z lokomotiv. Před hradlem Š-3 narazila tato souprava na parlok č.116, kterou sunula před sebou. Dále pak narazila do dvou odstavených Ta vozů. U těch se nárazem otevřely vrata, a ty strhly několik trolejových sloupů přičemž spadlo cca 300 metrů troleje. K dovršení všeho, těsně za Š-3 stál ČSD vůz, ze kterého kolejáři vykládaly písek. Ten tato souprava strhla také sebou. Teprve celý tento komplex narazil za Š-3 na odstavné koleji do odstavené LH soupravy a konečně se "zastavil". Nikdo nebyl zraněn. Vzniklá škoda byla ve výši 367 000 Kčs.

### **16.7.1949**

Na DJŠ se konala celozávodní schůze, na které byly projednány závěry z celorevírního aktivu zástupců horníků a techniků (*viz 9.7.1949*). Na této schůzi se účastníci dohodly, že plán těžby skrývky za rok 1949 bude splněn do konce listopadu.

### **17.7.1949**

\* V Českém a Polském Těšíně se v období 16. - 17.7.1949 konal sjezd československých a polských důlních inženýrů, kterého se zúčastnil i zástupce z DJŠ.

\* Na DJŠ se konala celozávodní konference na které se projednávaly závěry z celorevírního aktivu horníků z 9.7.1949. Na této konferenci bylo přijato usnesení, že roční plán těžby skrývky bude splněn dokonce listopadu 1949.

### **22.8.1949**

U příležitosti oslav prvního Dne horníků, který byl vyhlášen k 700. výročí vydání jihlavského horního práva, byly vyraženy jubilejní stokorunové mince. Mince vydávala dle požadavků jednotlivých dolů hlavní pokladna na SHD. Ty pak byly vyplaceny jako součást mzdy. DJŠ si jich objednal 818 kusů.

### **26.8.1949 skrývka**

V 8.20 hod. se stal na 3.skr. řezu smrtelný úraz. Řidič stroje R-170 v úzkém prostoru mezi figurou a kolejí přemístoval matrace. Při otáčení rýpadlem se zavěšenou matrací na lopatě, udeřil s ní do právě okolo projíždějící parlok č. 170 se soupravou. Matrací zasáhl kabinu strojvedoucího ve které byl Antonín Vrbka a ten byl okamžitě usmrcen. Souprava dojela na konec kolejiště a tam vykolejila.

### **3.9.1949**

Z dolu Maxim Gorkij v Braňanech bylo na DJŠ převedeno lopatové rýpadlo MBA R-209.

### **9.9.1949**

V Praze v prostorách pražského hradu se konaly první oslavy Dne horníků. Za DJŠ se těchto oslav zúčastnilo pět zástupců.

## 11.9.1949

\* V Loučkách u Litvínova se konaly první hromadné oslavy Dne horníků. Při této příležitosti byl v Loučkách slavnostně otevřen areál, který nesl jméno Údolí Antonína Zápotockého, který se také osobně zúčastnil těchto oslav. Z DJŠ na tyto oslavy byly vypraveny čtyři plné autobusy. Řada zaměstnanců DJŠ tam dojela po vlastních prostředky.

\* Důl Alexandr v Hrdlovce byl slavnostně přejmenován na důl Prezident Gottwald. Přejmenování se zúčastnil prezident ČSR Klement Gottwald osobně. Krátce se také zastavil na hromadných oslavách Dne horníků v Loučkách u Litvínova.

## 10.10.1949 lom

Do provozu byly uvedeny ellok č. 509 a 512.

## 27.10.1949

Vedení čs. dolů povolilo ČKD v Praze fotografování dokončování montáže ZD-1250/Z-51.

## 5.11.1949

Ředitelství státních lesů v Jezeří, které spravovalo Údolní přehradu, důrazně upozornilo DJŠ na výrazné šetření vodou.

## 7.11.1949

\* V tento den byl proveden slavnostní křest nového zakladače ZD-1250/Z-51, který byl u této příležitosti pojmenován "Zakladač 7. listopadu". Tohoto aktu se zúčastnila i Marie Švermová. Po tomto křtu se konala v Ervěnicích v Rudém domě taneční veselice.

*V tento den také osádka ZD-1250/Z-51 zahájila transport z montážního místa u Třebušic na hořanskou výsypku. Na výpomoc při kolejářských a jiných pracích byl přizván 78. pěší prapor, který nesl jméno "Partyzán Jan Šverma" a se kterým měl DJŠ uzavřenou patronátní smlouvu. Osádka Z-51 po dokončeném transportu společně s vojáky se dostavila na oslavy do Ervěnic.*

*Dlouhou dobu se tomuto zakladači říkalo jménem "7.listopad" a velice málo se používalo jeho závodové číslo. Postupem času však toto pojmenování zakladače přestalo užívat, až zaniklo.*

*K tomuto zakladači bylo také vystavěno tzv. kombinované kolejiště a to o rozchodu 900 a 1435 mm. Do kolejiště o rozchodu 1435 mm byla vložena další kolejnice, která po směru jízdy k zakladači tvořila s levou kolejnicí rozchod 900 mm. Takto byly upraveny i výhybky.*

*Montáž tohoto zakladače začala už za 2.světové války, pravděpodobně v prosinci 1944. Dlouhou dobu po skončení války stála rozestavěna konstrukce Z-51 u Třebušic. Až polovině roku 1948 byl z SHD vydán pokyn k dokončení jeho montáže.*



\* V tento den vznikl nový provozní úsek zakládání. (PÚ-Z)

### **11.11.1949**

Směnmistr Josef Franta byl jmenován prvním bezpečnostním technikem pro důl i elektrárnu. Funkci bezpečnostního technika měl kumulovanou se směnmistrovskou. "Odbornou silou" k bezpečnostnímu technikovi byl jmenován Arnošt Kostka a k nim další "pomocné odborné síly" z jednotlivých úseků.

*(Arnošt Kostka byl v sedmdesátých letech podnikovým ředitelem DNT.)*

### **3.12.1949 povrch**

V závodní elektrárně došlo k požáru v turbíně Oerlikon. Škoda byla ve výši 43 500 Kčs.

### **11.12.1949**

V Praze se konal II. všeodborový sjezd ROH v období 11. - 15.12. 1949. Tohoto sjezdu se zúčastnili tři delegáti z DJŠ.

### **15.12.1949**

Závodní správa DJŠ vydala "devatero zásad", jak správně používat cídící bavlnu.

## **1950**

### **3.1.1950 lom**

Z DJŠ byla na důl Gustav ve Varvažově byla převedena parlok č. 512 zn. Jung.

### **31.1.1950 povrch**

V závodní elektrárně vznikl opět u turbíny Oerlikon požár. Škoda 10 800 Kčs.

### **15.2.1950**

v Ervěnicích v domě č. 195, který patřil DJŠ, vznikl požár. Škoda za 16 000 Kčs.

### **9.3.1950 lom**

Z dolu Maxim Gorkij u Braňan byla na DJŠ převedena parlok č. 152 rozchod 1435 mm.

### **9.3.1950 zakládání**

Strojní oddělení z SHD vydalo pokyn k zahájení šrotace odstaveného zakladače Z-300.

### **24.3.1950**

Báňský inspektorát v Komořanech provedl na DJŠ inventuru všech lokomotiv a vagónů o rozchodu 1435 mm se stavem k 31.3.1950. Na DJŠ bylo:

- 2 ks ellok(100t)č. 309, 312
- 2 ks ellok(150t)č. 420, 421
- 2 ks parlok č.116 a 151
- 49 ks LH vozů 16,4 m<sup>3</sup>
- 16 ks Ta vozů
- 4 ks Ss vozů
- 2 ks plošinových vozů
- 10 ks vozů Saarbrücken
- 1 ks uhelný vůz

Tato inventura souvisela se založením nového úseku doprava.

*Na provozních úsecích skrývka a lom nadále zůstávali v jejich stavu parlok a LH vozy o rozchodu 900 mm, které nebyly do tohoto stavu zahrnuty. Později přešlo všechno dopravní zařízení pod PÚ - doprava.*

### **1.4.1950 doprava**

Vznik nového provozního úseku doprava (PÚ-D). Jeho vedoucím byl jmenován Josef Klepíš. Na PÚ-D byly převedeny všechny lokomotivy a vozový park ze skrývky a lomu.

### **6.4.1950 doprava**

Na DJŠ byly dodány nové ellok č. 428 a č. 429 zn. Škoda, typ E-2.

### **6.4.1950 zakládání**

Hlavní mechanik DJŠ požádal strojní odbor SHD, aby vstoupil do jednání s firmou v Západním Německu, která zahájila stavbu ZD-1250/Z-51 za 2. světové války u Třebušic. Cílem jednání mělo být dodání výkresů spodní stavby tohoto zakladače.

### **14.4.1950**

Na DJŠ se konala výroční schůze ROH, která se zabývala zvýšení úspor při celkové těžbě.

### **17.4.1950**

Na základě povolení Revírní báňské záchranné stanice v Mostě, byla na DJŠ zrušena závodní báňská stanice, specializovaná na odstraňování havárií a mimořádností v podzemí.

### **21.4.1950 doprava**

Na DJŠ byla dodána ellok č. 430 zn. Škoda, typ E-2.

### **8.5.1950 lom**

U E-7/R-133 došlo při popojíždění rýpadlem k zlomení pastorku (hrušky). V SHD byla vysoká četnost těchto poruch u rýpadel E-7. Proto bylo rozhodnuto, že tento prasklý pastorek na DJŠ bude předán ČVUT v Praze k expertíze.

### **9.5.1950**

\* Na oslavy 5. výročí osvobození ČSR byla do Prahy vyslána 36ti členná delegace. Všichni delegáti byli v rámci ujednacení vybaveni khaki košilemi, které si museli dodatečně zaplatit.

\* Na DJŠ (o svátcích) provedl Revírní báňský úřad v Mostě kontrolu na DJŠ. V tento den se v Ervěnicích slavil Den vítězství na kterém byli přítomni téměř všichni vedoucí technici z DJŠ.

### **9.5.1950 doprava**

Na DJŠ byla dodána nová parlok č. 500 rozchod 1435 mm, zn. ČKD Sokolovo.

### **12.5.1950 skrývka**

Na DJŠ byla dodána nová parlok č. 52 rozchod 900 mm.

### **28.5.1950 lom**

Do funkce vedoucího PÚ-lom byl jmenován Arnošt Kostka.

### **1.6.1950 skrývka**

Z důvodu postupu skrývkových řezů byly skrývkové dílny přemístěny poblíž hradla Š-1.

### **8.6.1950**

V období 31.5. - 8.6.1950 se v Praze konal politický proces s dr. Miladou Horákovou a dalšími. Na příkaz OV KSČ v Chomutově byla na DJŠ dne 6.6.1950 projednána předem připravená petice. V této petici zaměstnanci DJŠ "odsoudili" tuto skupinu a žádali její přísné potrestání.

### **9.6.1950 povrch**

Na bývalém dole Washington u Třebušic (*objekt patřil DJŠ*) shořela část střechy na jedné z dílen. Škoda 6000 Kčs.

### **10.6.1950**

V Praze se v období 7. - 10.6.1950 konal I.sjezd ČSM. Z DJŠ se tohoto sjezdu zúčastnili dva delegáti.

### **14.6.1950 doprava**

V 9.20 hod. se stal v lomu u násypu smrtelný úraz strojvedoucímu ellok č. 312 (100t) Rudolfu Donínovi. Na ellok prováděl mazání hlavního sběrače. Účinnost mazání chtěl vyzkoušet výškovým rozhoupáním. Při jednom kmitu se sběrač dotkl troleje, když se ho strojvedoucí stále držel. El. proud ho na místě usmrtil.

### **27.6.1950**

Na DJŠ bylo z SHD přiděleno sanitní auto zn. Praga - Alfa, rok výroby 1932.

### **3.7.1950 skrývka**

PÚ-S se přihlásil do soutěže o nejlepší skrývku v SHD.

### **7.7.1950 doprava**

Na DJŠ byly dodány dvě nové ellok č. 434 a č. 435 zn. Škoda, typ E-2.

### **15.7.1950**

Na DJŠ byl dodán Oběžník SHD č.149/50. V něm bylo uvedeno, že z důvodu velkého sucha vznikly potíže s dodáváním el. energie z vodních elektráren. Proto DJŠ spolu s dolem Maršál Koněv ve Dřínově byly zařazeny do tzv. studené rezervy. Tzn. že během dne ve třech časových pásmech se nesměly používat vyjmenované el. zařízení. Upravený odběrní diagram el. energie nesměl být v žádném případě překročen.

### **26.7.1950 doprava**

Na uhelnou normálku (1435 mm) byla napojena skrývková normálka (1435 mm). Na DJŠ se začal nahrazovat rozchod kolejiště 900 mm za rozchod 1435 mm.

### **11.8.1950**

Vedení DJŠ zaslalo Marii Švermové, tajemnici ÚV KSČ a poslankyni Národního shromáždění dopis ve kterém ji informovali o hospodářských výsledcích a politickém stavu na dole.

### **23.8.1950**

Na DJŠ se konala celozávodní schůze na které byla od-souhlasena tzv. "uvědomovací akce". *Podstatou této akce bylo těžit i o 13ti volných sobotách, které zaměstnanec DJŠ v roce měl.*

### **30.8.1950**

Ve dnech 28. - 30.8.1950 byla na DJŠ brigáda studentů z lékařské fakulty z Hradce Králové. Jistým nedostatkem bylo, že účtárna zapomněla těmto studentům uhradit

mzdu, která jim náležela. Studenti pak úpěnlivým dopisem upomínali DJŠ o své finanční náležitosti.

### **9.9.1950**

V ranních a odpoledních hodinách se konaly hromadné oslavy Dne horníků v Údolí Antonína Zápotockého v Loučkách u Litvínova pro celý SHR. Večer v Ervěnicích v Rudém domě pokračovaly oslavy Dne horníků DJŠ hornickou veselící. *(Podrobnosti se nezachovaly.)*

### **19.9.1950**

Na DJŠ provedl Revírní báňský úřad v Mostě kontrolu za účasti dělnického báňského inspektora.

### **18.10.1950 skrývka**

Na E-2,5/R-170 se při mazání rýpadla stal strojníkovi těžký úraz. Při mazání se opřel levou nohou o pastorek zdvihu lopaty. Současně s tím přijela k rýpadlu prázdná souprava. Řidič stroje opomněl, že strojník prováděl mazání. Začal zdvíhat lopatu a tím se dostalo strojníkovu chodidlo mezi zuby soukolí a rozdrtilo mu jej.

### **24.10.1950 doprava**

Z dolu Fortuna v Komořanech bylo na DJŠ převedeno 10 ks vozů zn. Saarbrücken.

### **4.11.1950 lom**

V jámě č. 2 se při těžbě zasekla těžní klec. Příčinou byl ohnutý plech ve vodítku těžní klece.

### **30.11.1950**

Revírní báňský úřad z Mostu provedl kontrolu v dílnách. Komise prohlédla stav dílen a organizaci práce v nich. Po posouzení vydala souhlas ke zřízení samostatného pracoviště s datem od 1.12.1950 pod názvem "dílny DJŠ", což je dnešní PÚ-údržba.

### **1.12.1950 údržba**

Tohoto dne vznikl nový úsek "dílny DJŠ". Jeho vedoucím byl jmenován František Burda. Pod tento úsek byly převedeny dílny, které měly ve své správě úseky lom, skrývka a zakládání i se zaměstnanci.

### **4.12.1950**

ONV v Mostě vydal zákaz dalšího pohřbívání na soušském hřbitově. Porubní fronta dolu Vrbenský v Souši se blížila k tomuto území.

### **21.12.1950**

Z DJŠ byla na vyžádání Revírnímu báňskému úřadu v Mostě zaslána podrobná zpráva o těžební situaci s názvem "Porubní osnova dolu Jan Šverma v Ervěnicích".

### **28.12.1950 doprava**

Pro vysokou poruchovost na vlastních parních lokomotivách si DJŠ musel zapůjčit pro zabezpečení posunu u dílen, parlok řady 313 z výtopny v ČSD v Mostě a to na tři měsíce.

## **1951**

### **5.1.1951 skrývka**

Do provozu bylo uvedeno nové elektrické lopatové rýpadlo E-7/R-136.

### **13.2.1951 zakládání**

V 11.15 hod. došlo na vnitřní pluhové výsypce ke smrtelnému úrazu. Silně nalepený LH vůz zn. Krupp o obsahu 6,3 m<sup>3</sup> se převrátil na kolejového předáka Pavla Nogu. Převrácení tohoto LH vozu způsobil velký nálep na straně vyklápěcího zařízení. U pluhové výsypky muselo být z provozních důvodů na korytě u výklopu také větší jednostranné převýšení koleje a to k stanovišti výklopního.

### **1.3.1951 zakládání**

Zahájení stavby transportní koleje pro transport ZD-1250/Z-51 na bylanskou výsypku.

### **7.3.1951**

Hasičská jednota a rada žen při MNV v Holešicích uspořádala u příležitosti Mezinárodního dne žen společenský večer. Tohoto večera se zúčastnil jeden zástupce z DJŠ, spolu s pětičlennou hudební skupinou, která byla pro tento účel poskytnuta zdarma.

### **20.3.1951**

Na DJŠ byla provedena kontrola Revírním báňským úřadem z Mostu za účasti dělnického báňského inspektora.

### **1.4.1951 doprava**

Na PÚ-D bylo vyhlášeno hnutí "pětistovkařů". To znamenalo ujet s ellok a soupravou 500 km bez jediné poruchy a nehody. Prvními, kteří toho dosáhli byli strojvedoucí Jiří Němec, Eliáš Sinička, Josef Frič, František Baxa, Stanislav Jelínek, Josef Pintr, Arnošt Löschan a Josef Prošek. V závěru roku se toto hnutí rozšířilo na tzv. "tisícovkáře".

### **30.6.1951 lom**

Z důvodů postupu lomových řezů byla provedena likvidace lomových dílen, které se nacházely poblíž staré hlavní čerpací stanice.

### **22.7.1951**

Pod vlivem celkového politického vývoje v ČSR a tlaků z OV KSČ v Mostě, byl důl Prezident Beneš přejmenován na důl Obránců míru (*viz 9.12.1945*)

### **26.7.1951**

Vládní komise pro převod administrativních sil do výroby, vydala úřední zprávu o skutečném přechodu 77 500 administrativních sil do technických a dělnických profesí. (*Na DJŠ bylo v rámci této akce převedeno do výroby 22 úředníků. Ti však za krátký čas byli opět administrativě*)

### **31.7.1951 správa závodu**

Kolem čtvrté hodiny odpoledne srazila projíždějící vlaková souprava na přejezdu mezi hradly Š-2 a Š-5 velitele Závodní stráže Antonína Orla, který prováděl pochůzku. Byla mu ujeta levá noha nad kotníkem a ještě utrpěl četná vnitřní zranění.

### **1.9.1951**

Ve vládě ČSR bylo ustaveno Ministerstvo paliv a energetiky.

### **11.9.1951**

Na DJŠ byla provedena Revírním báňským úřadem z Mostu kontrola za účasti dělnického báňského inspektora.

### **12.9.1951**

Krajský výbor horníků v Mostě vyhlásil výsledky o nejlepší důl v SHD za období únor - srpen 1951. DJŠ se v kategorii lomů umístil na čtvrtém místě.

### **13.9. 1951**

V závodním klubu DJŠ v Holešicích se konaly oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Píseň práce
- 2) Zahájení
- 3) Hodnocení hornického roku
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání věcných odměn
- 6) Poděkování vyznamenaných
- 7) Zdravice hostů

8) Ukončení a organizační

9) Internacionála

*Po skončení programu byla zahájena výplata věrnostního příplatku.*

### **10.10.1951 doprava**

Z dolu S. K. Neumann u Loučné bylo na DJŠ převedeno 6 vozů Typu Saarbrücken.

### **22.10.1951 doprava**

Z dolu Svoboda (*M. Gorkij*) u Braňan byla na DJŠ převedena parlok č. 504.

### **28.11.1951 lom**

V 19.30 hod. utrpěl náražeč u jámy 2. Josef Farský při obsluze těžní klece těžký úraz. Při neopatrné manipulaci se mu dostala hlava do průjezdného profilu právě sjíždějící těžní klece. Tato klec mu podlahou při dojíždění do náraziště narazila do hlavy, amputovala mu nosní kost a způsobila mu četné zhmožděninny na hlavě, včetně těžkého otřesu mozku.

### **30.11.1951 doprava**

Strojvedoucí na dopravě vyhlásili mezi sebou novou soutěž. Jednalo se o rozvinutí soutěžního hnutí tzv. "tisícovkářů", což znamenalo ujet s ellok a soupravou, 1000 km bez poruchy a nehody.

### **6.12.1951**

V Praze při zasedání ÚV KSČ byl Rudolf Slánský a další, zbaveni všech funkcí a vyloučení z KSČ.

### **6.12.1951 doprava**

DJŠ převzal z dolu Obránců míru u Dolního Jiřetína parlok č.430.

### **12.12.1951 zakládání**

V 7.30 hod. na vnější hořanské výsypce utrpěl dozorce Ladislav Houštecký smrtelný úraz, když šel v kolejišti. V těsné blízkosti ZD-1250/ Z-51 jej srazila sunutá LH souprava ellok č.434 o šesti vovech. Tato souprava jej srazila tak nešťastně, že mu ujela hlavu. Po vyšetření tohoto úrazu byl odvezen do ervěnické márnice.

## **1952**

### **1.1.1952**

Od Nového roku byla zrušena celorevírnní organizace SHD s názvem "Severočeské hnědouhelné doly v Mostě" a byl zřízen "Kombinát severočeských hnědouhelných dolů v Mostě". Z jednotlivých dolů a závodů se staly samostatné národní podniky, které řídily obvodní ředitelství:



OŘ Duchcov  
OŘ Most - sever  
OŘ Most - jih  
OŘ Bílina v Čechách  
OŘ Teplice v Čechách  
OŘ Chomutov

*Obvodní ředitelství v Chomutově a Teplicích byla záhy zrušena.*

### **1.1.1952**

Ředitelem DJŠ n. p. byl jmenován Karel Beneš.

### **1.1.1952**

V souvislosti s organizačními změnami v SHD, byl od Nového roku přiznán DJŠ statut národního podniku (DJŠ n.p.) a proto bylo zavedeno v rámci dolu nové organizační členění:

- \* Středisko neutrální
- \* Středisko závodní správy
- \* Závodní správa
- \* Závodní rada
- \* Podnikový fond pracovníků
  - rekreační středisko
- \* Zastavený provoz Washington
- \* Závodní kuchyň
- \* Kuchyň tábora č.5
- \* Ubytovací tábor č.5
- \* Podnikový bytový fond
- \* Bezpečnost
  - závodní stráž
  - Lidová milice
- \* Sklad
- \* **Skrývka**
  - dobývání
  - výsypky
  - zakladač
  - ostatní
- \* **Lom**
  - dobývání
  - normálka 1435 mm
  - jáma
  - ostatní
- \* **Doprava lokomotivami**

- rozchod 900 a 1435 mm
- \* **Garáže a koňské potahy**
- \* **Třídírna uhlí**
- \* **Dílny**
  - strojní dílna povrch
  - strojní dílna skrývka
  - strojní dílna lom
  - strojní dílna normálka
  - elektrodílna
  - elektrodílna skrývka
- \* Výroba páry
- \* Výroba proudu
- \* Středisko investic
- \* Středisko prodejní
- \* Normálka skrývka
- \* Normálka lom
- \* Dílna trolejí
- \* Dílna oprav ellok
- \* Dílna oprav vozů
- \* Sběrné středisko investic

### **2.1.1952 doprava**

Na PÚ-D začal neformálně působit první luninský kolektiv, který vedl Jiří Němec, který byl zároveň jeho iniciátorem a zakladatelem. V tomto kolektivu byli také strojvedoucí František Kopta a Arnošt Löschan. Tato osádka ellok č. 435 si vzala do osobní péče jak ellok, tak i LH soupravu. Svou příkladnou péčí o ellok a vozy odstranili poruchovost. Do dílen zajížděli pouze o plánovaných revizích. Při měsíčních uzávěrkách si vedení dopravy i závodu všimlo, že ellok č. 435 nevykazuje žádné poruchy a pouze využívá časový fond stanovený pro revize. Tento neformální tlak tohoto kolektivu, donutil vedení závodu změnit odměňování u strojvedoucích, které se předtím vypočítávalo podle průměrného propočtu. Strojvedoucí byli pak placeni podle toho, kolik souprav odvezli. Přípravou na tuto metodu práce bylo hnutí "pětistovkařů" a posléze "tisícovkářů", vyhlášené již v roce 1951. Autorem těchto hnutí byl právě tento kolektiv vedený Jiřím Němcem. Inspirací o vyhlášení této luninské metody práce na DJŠ, byla rozhlasová reportáž z výtopny ČSD v Praze - Vršovicích, která právě zaujala Jiřího Němce. Hnutí "tisícovkářů" však přetrvávalo nadále a převzaly jej i osádky strojvedoucích z jiných dolů v komořanské oblasti.

### **24.1.1952 skrývka**

U E-7/R-136, které těžilo na 4. skrývkovém řezu došlo k velkému skluzu zeminy, který zavalil toto rýpadlo. Jeho vyprošťování trvalo pět dní.

### **31.1.1952 doprava**

K luninskému kolektivu ellok č. 435 vedeného strojvedoucím Jiřím Němcem se přidaly další čtyři osádky ellok.

### **1.2.1952**

Komořanská elektrárna poslala na DJŠ důrazný dopis, ve kterém si stěžovala na velmi častý výskyt kamenů v uhlí. Kameny způsobovaly vážné poruchy na drtičích.

### **18.2.1952**

Na DJŠ byla exkurze z Jihočeských lignitových dolů u Mydlovar.

### **1.3.1952 skrývka**

Na PÚ-S se na 3. a 4. skrývkovém řezu vytvořil skluz o objemu cca 500 000 m<sup>3</sup> zeminy. Skluz se sunul na odkrytou uhelnou sloj. Tato sloj byla pro svou nízkou výhřevnost určena pro kotle v elektrárnách v Ervěnicích a Komořanech a také pro Stalinovy závody. Zavalení této sloje mohlo vážně ohrozit provoz těchto podniků, protože tato kvalita uhlí se v této době nevyskytovala v okolních dolech. Proto byl sepsán *tajný* dopis na Státní plánovací komisi, ve kterém bylo urgováno, mimořádné a urychlené dodání nového lopatového rýpadla E-7. Toto rýpadlo mělo vytvořit v tomto skluzu odlehčovací zářez.

### **19.3.1952 doprava**

Na DJŠ byla dodána nová ellok č. 431 a č. 432 typ E-2 zn. Škoda. *(Ellok č. 432 byla při postupném rušení parní trakce, upravena v šedesátých letech pro sypání škváry v kolejišti u D-800/R-3. Úprava spočívala v namontovaném až tří metrovém otočném výložníku na kterém byl instalován boční sběrač Ten dosáhl z "bagrové" koleje na trolej na provozní koleji. Pro zkušené strojvedoucí byla jízda s touto ellok jistým povyražením a pro mladší strojvedoucí stresovou záležitostí.)*

### **27.3.1952**

Na dole Vítězný únor v Záluží došlo při výbuchu důlních plynů k usmrcení tří havířů.

### **30.3.1952**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Vyšší průmyslové školy hornické z Bánské Štiavnice.

### **1.4.1952**

Na vyňatých pozemcích ze zemědělského fondu, začaly zemní práce na přeložce železniční tratě ČSD na trase Vrskmaň, Hořany a Třebošice.

#### **19.4.1952 skrývka**

Ve 14.20 hod. shořela dřevěná dílna a příruční skladiště. Vypočtená škoda se rovnala 40 tisícům Kčs.

#### **21.4.1952 doprava**

Ve velkém sále na Fortuně v Komořanech se konal aktiv předních strojvedoucích a techniků z dopravy z celého Kombinátu SHD. Důvodem tohoto aktivu byla velmi vysoká a stále narůstající nehodovost v revíru.

#### **2.5.1952**

Na DJŠ byl poprvé projednán socialistický závazek na rok 1952. Při této příležitosti uzavřel Řz a HI osobní socialistický závazek pro zabezpečování realizace závodového závazku.

#### **11.5.1952**

Na zvláštním aktivu na DJŠ byl projednán "Návrh odpovědi na výzvu předsednictva KV KSČ v Ústí nad Labem". V této odpovědi se mj. pravilo, že výrobní úkoly na DJŠ budou splněny k 21.12.1952, tj. k narozeninám generalissima J. V. Stalina.

#### **12.5.1952**

Ministr paliv a energetiky ČSR Václav Pokorný zaslal na DJŠ blahopřejný dopis ve kterém ohodnotil splnění a překročení závazku ve sběru železného šrotu uzavřeného na počet májových oslav. Závazek zněl sebrat a vyexpedovat 2000 tun. K 23.4.1952 bylo sebráno a vyexpedováno přes 3000 tun. Obdobný dopis na DJŠ zaslal i předseda KNV v Ústí nad Labem.

#### **15.5.1952**

Na DJŠ byl postupně na vybraných pracovištích v důlním provozu zaváděn nepřetržitý provoz.

#### **19.5.1952**

Na dole F. D. Roosewelt se konala pracovní porada vedení ze všech dolů v SHD. Za DJŠ se jí zúčastnili Řz, HI a HMech.

#### **21.5.1952**

Na DJŠ byla zřízena holírna, která byla otevřena v úterý a pátek. Holič si ponechával polovinu výtěžku a polovinu odevzdával závodní radě.

#### **23.5.1952**

V Repre v Mostě se konala beseda strojvedoucích "tisícvkářů" z komořanských

dolů. Na této besedě byl se rozebíraly záporné jevy v této soutěži a přijímaly se k nim opatření. Způsob vedení této soutěže na DJŠ, byl vyhodnocen jako příkladný.

### **31.5.1952 doprava**

K luninskému kolektivu Jiřího Němce se přidaly další čtyři kolektivy strojvedoucích.

### **8.6.1952**

DJŠ dodal do komořanské elektrárny kotlové uhlí o vyšší výhřevnosti než bylo stanoveno. V 18.15 hod. se v kotli č. 1 vysokým žářem přetrhl pohyblivý rošt. Tím se snížil výkon komořanské elektrárny. Náklady na odstranění škod byly dány k úhradě DJŠ.

### **12.6.1952**

KV KSČ v Ústí nad Labem zaslal na DJŠ dopis ve kterém ohodnotil úspěšné splnění těžebních úkolů v květnu s přihlédnutím ke kladným hospodářským výsledkům v roce 1951.

### **12.6.1952**

Energostav upozornil DJŠ, že sypání vysokých náspů na zakládání, poblíž ervěnické elektrárny, může zapříčinit vytlačování zeminy v jiných místech. Zmínil se, že by tyto zemní tlaky mohly případně narušit základy některých objektů v této elektrárně. DJŠ okamžitě snížil výšku sypaných náspů o jednu třetinu.

### **28.6.1952**

Z celozávodní schůze na DJŠ, byl zaslán dopis předsedovi vlády Antonínu Zápotockému ve kterém byl obeznámen s potížemi týkající se špatné organizace práce na přeložce železniční trati v prostoru Třebušice, Hořany a Vrskmaň. Zpomalování prací vážně ohrožovalo postup skrývkových řezů v návaznosti na uvolňování uhelných zásob.

### **21.7.1952**

Závodní rada DJŠ zaslala pozdravný telegram štábnímu kapitánovi Emilu Zátopkovi k vytvoření světových rekordů v běhu na olympijských hrách v Helsinkách. Text telegramu byl vyvěšen ve vrátnici.

### **5.5.1952**

DJŠ se zapojil do celorevírni soutěže o nejlepší skrývku. V této skupině soutěžil důl Obránců míru, důl Prezident F. D. Roosewelt, důl Ležáky a důl Karel v Pozorce.

### **5.8.1952 doprava**

DJŠ předal parlok 103 dolu Vrbenský v Souši, parlok 567 dolu Julius Fučík v

Želénkách, parlok č 60, č. 500 a č. 669 dolu Gustav ve Varvažově, parlok č. 71, č. 73, č.110 a č. 520 Dopravním stavbám v Praze.

### **6.8.1952 doprava**

Důl Vrbenský předal DJŠ parlok č. 581, která byla ihned převedena Dopravním stavbám v Praze.

### **9.8.1952**

Na DJŠ byla exkurze divadelní skupiny z Tepny Náchod, která udržovala styky s divadelní skupinou na DJŠ.

### **11.8.1952**

Na DJŠ se konal aktiv techniků, členů závodní rady a úderníků. Na tomto aktivu byl schválen text dopisu prezidentu republiky ve kterém byl informován o zavedení nepřetržitého provozu na všech rozhodujících pracovištích v důlním provozu. (viz 15.5.1952)

### **25.8.1952**

\* Na DJŠ vyšlo první číslo závodního časopisu "Vpřed". Jeho vedoucím redaktorem byl Stanislav Dušek, topič na parní lokomotivě.

\* V čs. rozhlase byla v 18.15 hod. vysílána relace o nejlepších pracovnících na DJŠ.

### **29.8.1952**

Předseda ÚRO z Prahy zaslal na DJŠ blahopřejný dopis k úspěšnému zavedení nepřetržitého provozu.

### **1.9.1952 skrývka**

Ve 22.30 hod. při vykolejení na 4. skrývkovém řezu, blízko jeho hrany, spadla o řez níže parlok č. 513 zn. Henschel i se čtyřmi vozy Krupp. Osádce parlok se nic nestalo. Parlok byla druhý den nakolejena na 5.řezu a odtažena do ÚDK. Tam byla později sešrotována.

### **3.9.1952 doprava**

V 9.30 hod. se stal na DJŠ ke smrtelný úraz. Opravář vozů Václav Brhel v remíze parních lokomotiv vešel do skladu barev a ředidel. Krátký čas v něm pobyl. Pak vyšel před skladu, sedl si na pražec. Po chvíli se sesul na zem a zemřel. Lékař konstatoval smrt otravou.

### **14.9.1952**

V závodním klubu v Holešicích se konaly oslavy Dne horníků. Oslavy začaly od 9 hod. s tímto programem:

- 1) Píseň práce
- 2) Zahájení
- 3) Projev předsedy ZV ROH
- 4) Vystoupení pionýrů z holešické školy
- 5) Projev ředitele DJŠ
- 6) Projev předsedy krajského výboru horníků
- 7) Politický referát
- 8) Vyhlášení celozávodního závazku
- 9) Zakončení a organizační
- 10) Internacionála

Na tyto oslavy byl pozván i prezident republiky, předseda vlády, ministr paliv a energetiky, předseda ÚRO a předseda krajského výboru horníků. Z pozvaných přijel předseda KVH. Na oslavách Dne horníků hrála dechová kapela z Čelákovic.

### **19.9.1952**

Předseda ÚRO Gustav Kliment odpověděl na dopis, který mu byl zaslán u příležitosti oslav Dne horníků DJŠ.

### **29.9.1952**

Na dole Prezident F. D. Roosewelt byla v dílnách, které stály poblíž Rudého domu, předvedena nová metoda údržbářských prací tzv. uzlová metoda. Z DJŠ se tohoto předvedení zúčastnilo dvanáct mistrů a předáků.

### **3.10.1952**

DJŠ obdržel z vedení Kombinátu SHD odměnu ve výši 50 tisíc Kčs za 2. místo v celorevírní soutěži dolů za druhé čtvrtletí 1952.

### **7.10.1952**

Kancelář prezidenta republiky zaslala na DJŠ oznámení, ve kterém sdělila, že se prezident republiky seznámil s dopisem zasláným z DJŠ. Poděkoval za pozvání na oslavy Dne horníků a popřál všem v další práci mnoho zdarů.

### **19.10.1952**

DJŠ zaslal na KNV v Ústí nad Labem stížnost, že po zavedení zubní ordinace na dole, byla stanovena ordinační doba pouze na osm hodin týdně. Z hlediska potřeb zaměstnanců a obyvatelů okolních obcí byla tato ordinační doba zcela nepostačující.

### **20.10.1952**

V Praze se konala Všesvazová konference ROH, které se z DJŠ zúčastnili dva delegáti.

### **28.10.1952**

Na DJŠ se konala veřejná členská schůze KSČ na téma "XIX. sjezd KSSS a přenášení zkušeností sovětského lidu k nám".

### **31.10.1952**

Kombinát SHD vydal nový "Organizační řád hlubinných a povrchových dolů".

### **1.11.1952**

Hlavní inženýr Kombinátu SHD po návštěvě revíru Weltzov v NDR, doporučoval všem povrchovým dolům, aby si pro větší opravy zřídily opravárenské vlaky.

### **10.11.1952**

Na přívodu el. energie 35 kV ze Stalinových závodů na DJŠ došlo k poruše. Bylo ihned zavedeno náhradní napájení. To však stačilo pouze pro omezený provoz třídírný a lomu. Ostatní provozy stály. Oprava trvala dva dny. V tento den byla ervěnická elektrárna 24 hod. v revizi.

### **14.11.1952 doprava**

Na DJŠ byly dodány nové ellok č. 447, č. 448 a č. 449.

### **23.11.1952**

Závodní rada a základní organizace KSČ zaslala státnímu soudu na Pankráci v Praze, rozhořčený dopis ve kterém žádali jménem pracujících DJŠ přísné potrestání Rudolfa Slánského a "jeho bandy zrádců". Dopis byl odeslán na popud OV KSČ v Chomutově. *(viz 6.12.1951)*

### **20.- 27.11.1952**

V Praze na Pankráci se konal politický proces s Rudolfem Slánským a dalšími bývalými funkcionáři KSČ. V tomto procesu bylo vyneseno 13 rozsudků smrti a 3 rozsudky s doživotním vězením. *(viz 6.12.1951)*

### **6.12.1952 skrývka**

Do provozu bylo uvedeno nové lopatové rýpadlo E-7/R-137.

### **16.12.1952 doprava**

Čtyři kolejáři (brigádníci z Děčína), oznámili vedení DJŠ, že vytvořili poruchovou kolejářskou četou. Zavázali se, že v době svého volna budou v ubytovně v pohotovosti. V případě vážnějších poruch na kolejích a vážnějších vykolejení, mají být povoláni k odstraňování následků. Nazvali se "Úderka Děčín". Tehdejší tisk věnoval touto počínou pozornost.



## **17.12.1952**

Vedení DJŠ vyčerpalo všechny možnosti k zajištění dodávky nového korečkového řetězu pro ZD-1250/Z-51. Proto o těchto těžkostech informovalo ÚRO v Praze.

## **26.12.1952**

O druhém svátku vánočním byl celý provoz odstaven. DJŠ však navštívil Václav Kopecký, který pak byl 31.1.1953 jmenován ministrem paliv a energetiky.

# **1953**

## **1.1.1953**

Od Nového roku byla na DJŠ upravena reorganizace vnitřní struktury takto:

### **\* Skrývka**

- dobývání nadloží
- údržba a přestavba kolejí
- ostatní výrobní procesy
- různé náklady

### **\* Lom**

- dobývání uhlí
- výkliz
- údržba a přestavba kolejí
- odvodňování a zmáhání ohňů
- jáma
- třídírna uhlí
- odbyt uhlí
- ostatní výrobní procesy
- různé náklady

### **\* Doprava**

- doprava odklizu (normálka)
- doprava odklizu (4. řez)
- doprava odklizu (ruční výsypka)
- doprava v lomu (normálka)
- doprava v lomu (úzkorozchodná)
- údržba a výstavba kolejí
- ostatní výrobní procesy
- různé náklady

### **\* Zakládání**

- zakladač
- ruční výsypky
- pluhové výsypky
- údržba a přestavba kolejí
- různé náklady

### \* **Pomocná výroba**

- kotelna
- dílna mechanická (povrch)
- dílna mechanická (lom a skrývka)
- dílna na opravu ellok
- dílna na opravu vozů a parlok
- dílna elektro (povrch a jáma)
- dílna elektro (skrývka a lom)
- dílna trolejářů
- dílna náhradních elektrikářů a zámečníků
- housenkárna
- garáže a koňské potahy

### \* **Závodní elektrárna**

### \* **Neprůmyslová výroba**

- bytové hospodářství
- ubytování
- závodní kuchyně
- provoz kantýn

### \* **Náklady na ochranu práce**

### \* **Provoz Washington**

### \* **Sklady**

## **1.1.1953 doprava**

Vedoucím PÚ-D byl jmenován František Kypet. Předchozí vedoucí Josef Klepíš byl pověřen ekonomickou funkcí na správě závodu.

## **13.1.1953**

Vedení DJŠ oznámilo Ústavu pro jazyk český, že na DJŠ byla vytvořena skupina pro sběr materiálu, týkající se odborného hornického názvosloví. Tato iniciativa vyplynula na popud učitelů z patronátní školy v Holešicích.

## **31.1.1953**

Výměrem KNV v Ústí nad Labem byl určen stavební obvod pro výstavbu Nového závodu. V první etapě se tento stavební obvod týkal území, přibližně pod Kulturním domem v Holešicích.

## **3.2.1953**

Vedení DJŠ podalo informaci poslanci Národnímu shromáždění za severočeský kraj o špatném technickém stavu řetězu na nabíracím zařízení ZD-1250/Z-51. Nový řetěz nebyl stále k sehnání, pro vyčerpané kapacity v těžkém průmyslu.

#### **4.2.1953 lom**

V 16.35 hod. utrpěl posunovač Pavel Štefanko při odvěšování Ta vozů těžký úraz. Při tomto odvěšování se páka zdvíhající čep z tuhé spoje vymrštila a zasáhla jej do spodní čelisti. Vyrazila mu většinu zubů a zlomila spodní sanici.

#### **12.2.1953**

Vedení DJŠ zaslalo na ministerstvo paliv a energetiky informaci o velmi špatném technickém stavu korečkového řetězu u zakladače ZD-1250/Z-51.

#### **21.2.1953**

Na SHD v Mostě se konala beseda s nejlepšími pracovníky v revíru. Z DJŠ se této besedy zúčastnili: Kalista Václav, Kalista Karel, Dráb Václav, Dráb František, Šotola Josef a Mikeš Bohumil.

#### **26.2.1953**

Na DJŠ se konala celozávodní konference, která byla spojena s oslavami 5. výročí únorových událostí. Několik desítek zaměstnanců bylo odměněno různými věcnými dary. Mezi nejhodnotnější věcný dar patřila látka na šaty.

#### **27.2.1953 doprava**

Na DJŠ byly dodány ellok č. 458 a č. 459.

#### **1.3.1953**

Ústředním řízením Civilní obrany v Praze byl vydán zákaz používání závodních sirén pro vyhlásování požárů. Sirény byly vyhrazeny pouze pro potřeby Civilní obrany.

#### **2.3.1953**

V Rudém domě se konalo školení se zvlášť vybranými zaměstnanci, kteří byli instruováni o směrnicích pro socialistické soutěžení.

#### **8.3.1953**

Dne 5.3.1953 zemřel J. V. Stalin. Ve shromažďovací místnosti na DJŠ byl umístěn velký obraz Stalina překrytý černým flórem. U obrazu se střídala čestná stráž složená ze Závodní stráže, Lidových milicí a funkcionářů. Tuto čestnou stráž stáli zaměstnanci DJŠ i v nočních směnách, a to až do jeho pohřbu. Závodní rada zaslala na velvyslanectví SSSR k úmrtí J. V. Stalina kondolenční dopis.

#### **14.3.1953**

Zemřel prezident Klement Gottwald. Na chomutovském náměstí na tribuně byl vystaven smuteční katafalk u kterého se střídala čestná stráž z jednotlivých závodů na chomutovsku. Tuto čestnou stráž stáli i příslušníci Lidové milice z DJŠ.

### **20.3.1953 zakládání**

Výměrem KNV v Ústí nad Labem byl určen výsypný prostor pro velebudickou výsypku.

### **21.3.1953**

V Ervěnicích v domě č. 222 byly nalezeny dva trezory. Oba byly za přítomnosti komise otevřeny. Jedním z členů komise byl i příslušník StB z Chomutova. Po otevření trezorů, byly uvnitř nalezeny staré spisy o dolech Robert, Hedvika, Fortuna a Quido IV. Také výkresy dosud provozovaných starších parních lopatových rýpadel.

### **22.3.1953 doprava**

Na DJŠ byla organizována tzv. "gottwaldovská směna". Při této směně se přihodil strojvedoucímu Ferdinandu Kleinandrovi smrtelný úraz. Při opravě ellok, zapomněl stáhnout sběrače a dotkl se části el. zařízení, které bylo pod proudem a to jej na místě usmrtilo.

### **1.4.1953**

\* Na důl Libuše u Prunéřova byly předány parlok č.110 a č. 567 o rozchodu 900 mm.  
\* Dopravním stavbám byly zapůjčeny parlok č.73, č. 73 a č. 520, pro urychlení výstavby přeložky železniční tratě v ose Vrskmaň, Hořany a Třebušice.

### **14.4.1953 doprava**

K první velké dopravní nehodě u nových ellok došlo v prostoru bývalého hradla Š-9. To se nacházelo v místech mezi dnešním hradlem Š-1 a stanovištěm strojních četařů. V tomto místě do sebe narazily ellok č.448 a č. 449. Nehodu zavinil strojvedoucí z ellok č. 449. Ellok č. 448 byla velmi poškozena a dlouhou dobu stála na odstavné koleji.

### **23.4.1953 doprava**

Na DJŠ byla dodána ellok č. 467.

### **2.5.1953 lom**

Lopatové rýpadlo MaH/R-600, bylo odstaveno do likvidace.

### **9.5.1953**

V Holešicích v zatáčce u Kulturního domu byl v 15.00 hod. slavnostně odhalen pomník Sovětské armádě.

### **14.5.1953**

Ervenicemi projela jedna z etap ze Závodu míru. Závodní organizace ČSČK z DJŠ zajišťovala v Ervenicích zdravotnickou službu.

### **16.5.1953**

U příležitosti oslav 8. výročí osvobození ČSR se na DJŠ konala slavnostní schůze na které byly vyhodnoceným zaměstnancům předány věcné odměny.

### **22.5.1953**

V deníku Práce vyšel článek s titulem "Nedostatky socialistické soutěže na dole Jan Šverma". To vyvolalo ostrý střet mezi redakcí tohoto deníku Práce a DJŠ. Nakonec redakce deníku Práce uznala, že neměla zrovna ty nejpřesnější údaje o této problematice. Omluvila se, ale tiskovou omluvu nepřipustila.

### **27.5.1953 skrývka**

Na 4. skrývkovém řezu se probořilo levým pojezdem do nezavalené komory, lopatové rýpadlo R-143 Demag. Jednostranně pokleslo skoro o dva metry. Vyprošťování trvalo čtyři dny. Oprava rýpadla do konce měsíce.

### **30.5.1953**

Národní shromáždění přijalo zákon o měnové reformě a zároveň byl zrušen přidělový systém na lístky.

### **1.6.1953**

DJŠ zapůjčil Dopravním stavbám lopatová rýpadla R-261 a R-733 pro urychlení výstavby železniční přeložky v ose Vrskmaň, Hořany a Třebušice. (viz 1.4.1953)

### **23.6.1953**

Na DJŠ se konal aktiv techniků na kterém byl mj. projednán důrazný protest proti popravě manželů Rosenbergových v USA.

### **28.6.1953**

Celkem 25 důstojníků z vojenské posádky Mladá u Boleslavi, odpracovalo brigádu na DJŠ na kolejích.

### **1.7.1953 zakládání**

ZD-1250/Z-51 zahájil transport z hořanské výsypky na budoucí bylanskou výsypku. Ta se nacházela za bývalým hradlem Š-9, nalevo před současným mostem přes silnici z Mostu na Havraň.

### **1.7.1953**

Na DJŠ se konal aktiv všech funkcionářů ROH, kde se projednávalo usnesení vlády a ÚV KSČ k fluktuaci a k absenci.

### **7.7.1953**

Na dole Vrbenský vypukla stávka, která trvala tři dny. Jejím důvodem byly velmi neurovnané mzdové požadavky a na ně navazující měnová reforma. Stávka byla ukončena politickým nátlakem na vedení závodu a odbory a soudním postihem vůdčích zaměstnanců v této stávce. Celou záležitost likvidovala StB z Prahy.

### **22.7.1953**

DJŠ upozornil písemně se vším důrazem Státní statek v Komořanech na porušování bezpečnostních předpisů v předpolí dolu. V dopise bylo uvedeno, že narušují životnost a izolaci kabelu 6 kV. Zejména tím že jej porušují přejíždění koňskými i kravskými potahy a také mechanickým a ručním sečením trávy.

### **24.7.1953**

Z důvodu naprostého nedostatku el. energie v národním hospodářství, byl na příkaz Státní energetické inspekce vydán na DJŠ "Nový dispečerský řád". Tento dokument řešil zapínání a vypínání el. energie ve stanovených časových rozpětích. *(Např. třídění uhlí smělo být prováděno pouze v ranní 8 hod. směně.)*

### **28.7.1953 lom**

V 15.10 hod. praskl lanový buben u těžního stroje na jámě č.1. Oprava trvala 38 hodin.

### **10.8.1953 skrývka**

Na 4. skrývkovém řezu se propadlo do nezavalené komory lopatové rýpadlo R-143 Demag. Vyprošťování trvalo tři dny, oprava do 28.8.1953.

### **21.8.1953**

Na SHD v Mostě byly provedeny zkoušky všech techniků z DJŠ.

### **22.8.1953**

Závodní rada DJŠ zaslala na velvyslanectví SSSR pozdravný dopis ke Dni sovětských horníků.

### **25.8.1953 zakládání**

Ve 4.30 hod. narazil řidič ZD-1250/Z-51 korečkovým vodičem o bok koryta. To způsobilo vyvrácení podvozku a zároveň i částečné naklonění konstrukce celého zakladače.

## **29.8.1953**

DJŠ v 19.30 hod. splnil 1. pětiletý plán stanovený na těžbu skrývky.

## **1.9.1953**

\* DJŠ ve 14.00 hod. splnil 1.pětiletý plán stanovený pro těžbu uhlí. Zprávu o tomto výsledku vedení DJŠ oznámilo prezidentu ČSR, ÚV KSČ, předsedovi ÚV SZVH a čs. rozhlasu.

\* Na DJŠ došel dopis z okresní knihovny v Chomutově s pokynem, které knihy musí být vyřazeny ze závodní knihovny, protože byly dány na tzv. "index", tzn. zákaz čtení veřejností pro ideologickou závadnost.

## **2.9.1953 údržba**

V 11.20 hod. se k Řz DJŠ dostavilo osm dělníků z LH dílny a energicky si vymáhali zvýšení velmi nízkých platů. Po krátké rozpravě je ředitel uklidnil a poslal zpět na pracoviště s tím, že se po pracovní době vše vysvětlí. Mezitím se na DJŠ dostavil zástupce KVH z Mostu a ekonom z SHD. Po skončení pracovní doby přišla na tuto diskusi celá LH dílna. Vedla se velmi živá a ostrá polemika, která skončila až v 18.30 hod. Výsledkem této diskuse bylo určité zvýšení platů a také došlo k výměně ekonoma DJŠ. Tato událost měla na DJŠ i na okolních dolech velký ohlas.

## **14.9.1953**

V závodním klubu v Holešicích se konaly oslavy Dne horníků. Oslavy začaly od 9 hod. s tímto programem:

- 1) Píseň práce
- 2) Zahájení
- 3) Projev předsedy ZV ROH
- 4) Vystoupení pionýrů z holešické školy
- 5) Projev ředitele DJŠ
- 6) Projev předsedy krajského výboru horníků
- 7) Politický referát
- 8) Internacionála

*U příležitosti Dne horníků vyšlo zvláštní číslo závodního časopisu Vpřed. Jiné podrobnosti se nezachovaly.*

## **24.9.1953**

V edici Geotechnica, vydávanou ČSAV v Praze, vyšla regionální studie "Geologická a petrografická studie v hnědouhelné oblasti komořanské", kterou sepsal dr. Josef V. Svoboda. V této studii byl také velmi podrobně popsán tehdejší dobývací prostor DJŠ.

### **26.9.1953**

V Ervěnicích v Rudém domě se konala pro zaměstnance DJŠ tzv. průmyslová estráda. Tuto estrádu uspořádal čs. rozhlas na počest zaměstnanců DJŠ, kteří předčasně splnili úkoly 1. pětiletého plánu. Stanice Praha tuto estrádu vysílala živě do celé republiky. Závodní rozhlas ji přenášel na všechna pracoviště na DJŠ. Této estrády se zúčastnili tehdejší přední význační umělci.

### **1.10.1953**

V Mostě byl založen Výzkumný ústav hnědého uhlí (VÚHU). DJŠ s tímto výzkumným ústavem řešil velmi často různou báňskou problematiku.

### **6.10.1953 zakládání**

Na ZD-1250/Z-51 se přetrhl nově instalovaný pas na vykládacím výložníku. V okamžiku přetržení nebyl pas zatížen materiálem. Proto příčinu přetržení si DJŠ zadal vyšetřit Výzkumným ústavem Svit Gottwaldov.

### **7.10.1953**

Na DJŠ se konala celozávodní schůze KSC, na které se projednával referát ÚV KSC a vlády ČSR o snížení cen spotřebního zboží.

### **11.10.1953**

Čs. rozhlas vysílal na stanici Praha ze záznamu průběh průmyslové estrády z Rudého domu v Ervěnicích z dne 26.9.1953.

### **20.10.1953 doprava**

Na DJŠ byly dodány nové ellok č. 469 a č. 470.

### **2.11.1953**

Na příkaz Státní energetické inspekce byla na DJŠ vydána vyhláška, která stanovila opatření k maximální úspoře el. energie s platností do 31.12.1953. V této vyhlášce bylo uvedena tato opatření:

V časových rozpětích 6.30 - 8.30 a 16.00 - 21.00 musely být vypnuty:

povrch	svářecí agregáty
rybník	všechna čerpadla
jáma	všechna čerpadla
skrývka	svářecí agregáty

Toto opatření souviselo se stálým a naprostým nedostatkem el. energie v národním hospodářství.

### **13.11.1953 doprava**

Na DJŠ byla dodána nová ellok č. 471.



### **25.11.1953**

DJŠ dostala souhlas od hlavního mechanika SHD ke sešrotování turbíny Škoda z bývalé závodní elektrárny na starém závodě.

### **8.12.1953 zakládání**

Do provozu byl uveden nový zakladač Z-1650/Z-55 a ihned byl zasazen na bylanskou výsypku. Montážní místo Z-55 se nacházelo těsně u železničního přejezdu důlní tratě poblíž hradla Š-9, na silnici mezi obcemi Vršany a Slatenice. Zbylé dřevěné boudy na montážním místě, pak dlouhou dobu sloužily jako útulek pro kolejáře a také jako sklady pro kolejový materiál a různých náhradních dílů.

### **15.12.1953 skrývka**

Následkem prudkého tání bylo strženo kolejiště na 4. skrývkovém řezu k lopatovým rýpadlům E-7/ R-136 a E-7/R-137.

### **16.12.1953**

Na DJŠ začala působit Komise národního pojištění.

### **28.12.1953**

V závěrečné zprávě o stavu dobývací a zakládací techniky a rozhodující mechanizace, uvedl hlavní mechanik Jiří Červený, že rok 1953 se pro DJŠ projevil naprosto nedostatečným, až zoufalým nedostatkem náhradních dílů.

### **30.12.1953**

Referát pro vnitřní věci z ONV v Chomutově provedl inventuru v závodní kuchyni. Zjistil, že chybí 73,6 kg hrubé mouky a další jiné potraviny. Stravovací komise z DJŠ tento schodek zdůvodnila tím, že tato mouka a zmíněné potraviny, byly spotřebovány v období, kdy se prováděla měnová reforma v ČSR. V době realizace této měnové reformy, měla Lidová milice nařízenou nepřetržitou pohotovost na dole a z těchto prostředků jim byla zajišťována strava.

### **rok 1953**

V průběhu roku se stal v el. rozvodně u Š-1 smrtelný úraz elektrikáře. Dokumentace ani jméno a příjmení postiženého se nezachovalo.

## **1954**

### **2.1.1954**

Na DJŠ začal trvale ordinovat závodní lékař.

#### **4.1.1954**

Na DJŠ se konala celozávodní schůze ROH, kde bylo projednáno usnesení ÚV KSČ a vlády ČSR o zajištění těžby uhlí v roce 1954 a zásady nově připravované mzdové soustavy.

#### **11.1.1954**

Zasedání ÚV KSČ přijalo usnesení o neodkladném opatření týkající se rozvoje uhelného průmyslu v roce 1954 a na další léta. Řada těchto opatření se týkala i DJŠ.

#### **12.1.1954**

Na oddělení těžby na SHD v Mostě se dostavila paní Elfrída Fingerová z Hořan a podala si stížnost na DJŠ n. p, "že ji ohrožuje na životě". Předmětem stížnosti bylo, že provoz důlní dráhy z DJŠ na bylanskou výsypku, způsobuje velké trhliny na jejím rodinném domku. Důlní dráha DJŠ vedla kdysi opravdu těsně kolem obce Hořany. Proto ředitel Karel Beneš vyjmenoval komisi, která tuto stížnost přešetřila. Komise po prohlídce zjistila, že uváděné praskliny jsou nitkovité trhlinky, které jsou přirozeného charakteru. V závěru zprávy stálo, že důlní dráha nemá vliv na statiku jejího rodinného domku. Tím byla stížnost vyřízena.

#### **19.1.1954 zakládání**

Na Z-1650/Z-55 na bylanské výsypce došlo k havárii. Při těžbě se utrhla a zborstila zakládací výložník. Při šetření havárie bylo zjištěno, že montéři dodavatelského závodu, při stavbě zakladače nezabudovali do tohoto místa příhradové konstrukce vzpěry, které je do tohoto místa konstruktér navrhl.

#### **28.1.1954**

Nejvyšší soud v Praze odsoudil Marii Švermovou a další k těžkým trestům odnětí svobody. "V soudním líčení bylo prokázáno, že Marie Švermová napomáhala Rudolfu Slánskému a jeho skupině uskutečňovat nepřátelské plány a zasahovali záškodnický do různých úseků národního hospodářství. Marie Švermová byla odsouzena do vězení na doživotí". (viz 27.11.1952)

#### **2.2.1954**

Na dole Vrbenský v Souši došlo k velmi mimořádné havárii. Při těžbě nenadálý skluz, zavalil celé lopatové rýpadlo E-2,5. Nikdo nebyl zraněn.

#### **4.2.1954**

Na DJŠ se konala celozávodní schůze, která projednávala zásady nové mzdové soustavy.

### **5.2.1954**

Na DJŠ byla provedena celková zdravotnická kontrola. Vedl ji pojišťovací lékař z ÚRO v Praze.

### **9.2.1954**

DJŠ navštívil ministr paliv a energetiky Josef Jonáš. Jednal s ředitelem dolu Karlem Benešem o stavu plnění zimního opatření, protože DJŠ v tomto období neplnil plán těžby uhlí. Ministra doprovázel sovětský poradce. Ten doporučoval řediteli, aby se důl na zimu připravoval tak, jako sovětská vesnice. Ředitel DJŠ Karel Beneš sovětskému poradci slíbil, že jeho rady uplatní v následujícím zimním období.

### **10.2.1954**

V hlavním skladě náhradních dílů prasklo v noci parní topení. Tuto poruchu objevil po příchodu po práce skladník. Nějaký čas byl z tohoto skladu vydáván zkorodovaný materiál.

### **17.2.1954**

Mezi hradly Š-4 a Š-5 shořel útulek, který patřil Zeměvrtnému závodu v Lomu u Mostu.

### **23.2.1954**

Na DJŠ přijela revize z ministerstva paliv na oblast celkového skladování materiálů.

### **8.3.1954 zakládání**

V ranní směně nahrábl zakladač ZD-1650/Z-51 pařez, který zničil celý pas č. 2.

### **10.3.1954**

Na DJŠ vyšlo první číslo závodního časopisu "Švermovák". Vedoucím redaktorem byl Bedřich Vrzba.

### **12.3.1954 skrývka**

Z montážního místa vyjelo nové kolesové rýpadlo typ K-1000/ K-25 a zahájilo těžbu. Jeho montážní místo se nacházelo poblíž hradla Š-5.

### **1.4.1954 skrývka**

Z montážního místa odtransportovalo do místa těžby nové korečkové rýpadlo D-800/R-3. *(Krátký čas po vyjetí se tomuto korečkovému rýpadlu přezdívalo "Hotel Pupp". To proto, že toto rýpadlo velký počet oken. Večer, když byla rozsvícená všechna světla, vznikal dojem, že jde v přeneseném slova smyslu o hotelovou budovu v plném provozu. Později se tomuto rýpadlu už trvale říkalo "osmistovka", a ještě*

*později "stará osmistovka" K 2.1.1973 bylo toto rýpadlo předáno na VČSA a za tento dobývací stroj přetransportovalo na DJŠ kolesové rýpadlo K-1000/K-23).*

### **30.3.1954**

Z důvodů zemních prací na železniční přeložce na trase Vrskmaň, Hořany a Třebušice musela být v Holešicích zbourána také místní hospoda. Byla přestěhována do míst, kde kdysi bývala.

### **1.4.1954 doprava**

Na DJŠ byla dodána nová ellok č. 482.

### **1.4.1954 lom**

V úpravně uhlí v Komořanech byla zprovozněno "prádlo" a "Pb třídírna". Proto k tomuto datu byla odstavena třídírna na DJŠ.

### **2.4.1954**

Dokončení sanace svahu za hradlem Š-4, které se na jaře při prudkém tání sesuly a zavalily provozní koleje z lomu.

### **14.4.1954 zakládání**

Kolejářský kolektiv Josefa Bláhy od zakladače Z-1650/Z-55 vyzval k pracovní soutěži stejný kolektiv na dole Obránců míru od zakladače Z-1650/Z-54.

### **30.4.1954 skrývka**

V předvečer májových oslav převzal Václav Kalista, řidič lopatového rýpadla E-7/R-133 na Pražském hradě od prezidenta republiky Řád práce.

### **6.5.1954**

Na DJŠ byla kontrola na odborářskou činnost z ÚRO z Prahy.

### **19.5.1954**

Na DJŠ se konal aktiv techniků a nejlepších zaměstnanců, na kterém se projednával stav v bezpečnosti práce.

### **21.5.1954**

Hlavní mechanik z Kombinátu SHD dal souhlas ke šrotaci turbíny z bývalé závodní elektrárny, která byla vyrobena v roce 1915.

### **27.5.1954 doprava**

V 11.30 hod. bylo na dispečink DJŠ oznámeno, že u železničního přejezdu důlní tratě poblíž přejezdu mezi vesnicemi Vršany a Slatenice, leží přejeta hradlačka Jiřina

Polidová. V 11.50 hod. byla v hlubokém bezvědomí odvezena do chomutovské nemocnice. Jmenované byly ujety obě nohy ve výši kolen a levá ruka za zápěstím. Na DJŠ byl v tento den vyvěšen černý prapor. Hradlařka však tuto tragickou událost přežila.

### **1.6.1954**

Na DJŠ bylo založeno dobrovolné požární družstvo. Jeho složení bylo následující:

Fojtík Josef	velitel
Müller Herman	strojník
Richter Richard	požárník
Duda Karel	požárník
Weinbach Josef	požárník
Straka Karel	požárník
Wurdák Antonín	požárník
Morgenstren Karel	požárník
Donín Helmut	požárník
Šulc Karel	požárník
Rykl Karel	požárník

Metodickým vedoucím požárního družstva byl František Burda.

### **3.6.1954**

U železniční tratě ČSD poblíž Ervěnic byl rozstřelován bunkr z 2. světové války.

### **17.6.1954**

Na DJŠ byla uvedena v činnost redakce závodního rozhlasu a začala se vysílat pravidelné rozhlasové relace.

### **26.6.1954**

Z příkazu ředitele trustu Most - jih byla provedena na DJŠ, na dole Roosevelt a na dole Obránců míru revize pevných i pohyblivých kolejišť. Tuto revize prováděly smíšené komise složené z dopravních techniků z jednotlivých dolů. Za DJŠ byl v této komisi Josef Hurt.

### **2.7.1954 doprava**

Na dopravě se stal smrtelný úraz el. proudem, který utrpěl strojvedoucí ellok Ter-Akopov Ruben. Podrobnosti se nezachovaly.

### **5.7.1954 doprava**

Z hradla Š-1 na hradlo Š-3 ujelo 10 špatně zajištěných LH vozů. Dopravní cesta byla však postavena na hradlo Š-4. Protože, hradlařka tyto rozjeté vozy včas zahlédla, stačila přehodit výhybky směrem na hradlo Š-3. Tam tyto LH vozy také vykolejily.

Způsobily tam daleko méně škod, než kdyby pokračovaly v nekontrolovatelné jízdě na hradlo Š-4.

### **14.7.1954**

V Rudém domě v Ervěnicích vystoupily pro zaměstnance DJŠ, přední umělci z Národního divadla v Praze.

### **9.- 14.7.1954**

V tomto období v podkrušnohoří trvaly velmi vydatné deště. Neobyčejný příval srážkových vod podmáčel všechna kolejiště. Na některých skrývkových řezech byla těžba úplně zastavena. Za toto období vzniklo následné manko v těžbě skrývky ve výši 124 864 m<sup>3</sup>.

### **23.7.1954 zakládání**

Přímo u zakladače Z-1650/Z-55 byl na pracovišti zatčen orgány Krajské správy SNB, brigádník Ladislav Voříšek pro důvodné podezření z protistátní činnosti.

### **28.7.1954**

Ve velkém sále na Fortuně v Komořanech se konala porada vedoucích techniků, kteří organizačně spadali do trustu Most-jih. Na této poradě byla přehodnocena těžba za první pololetí a její zajištění na druhé pololetí. V trustu Most-jih byly mimo DJŠ také důl Prezident Roosewelt, důl Obránců míru, důl Vrbenský, doly Ležáky I. a II. a důl Hrabák.

### **31.7.1954 skrývka**

Vlivem klesání terénu v předpolí a zvyšováním se mocnosti uhelné sloje, byl na PÚ-S zrušen 4.skrývkový řez.

### **4.8.1954 zakládání**

V Čepirozích byl dostavěn železniční most pro důlní dráhu DJŠ mezi bylanskou a budoucí velebudickou výsypkou. V tento den se prováděla zatěžkávací zkouška. Tuto zkoušku prováděly dvě spřažené ellok, které po mostě pojížděly, nebo na něm stály.

### **5.8.1954**

Na DJŠ byl definitivně zrušen kolejový provoz po úzkorozchodných kolejištích 900 mm.

### **13.8.1954 skrývka**

Fotograf z Královopolských strojírén provedl na PÚ-S fotografování korečkového rýpadla D-800/R-3 pro reklamní účely.

### **15.8.1954**

Z příkazu ONV v Chomutově, vyslal DJŠ do JZD v Holešicích 35 zaměstnanců na žňové práce.

### **19.8.1954 doprava**

CZV KSČ zaslal na OV KSČ v Chomutově dopis ve kterém sděloval, jakým způsobem bude kádrově obsazeno vedení PÚ-D. Do funkce vedoucího byl navrhován Jan Chlad.

### **24.8.1954**

Při těžbě v zářezu na železniční přeložce ČSD trati Vrskmaň, Hořany a Třebušice docházelo neustále ke skluzům na bočních svazích. Tyto potíže se stávaly i přes úzkostlivé dodržování projektu. Proto muselo být překročeno ke snížení úhlu strmosti těchto svahů, což si vyžádalo nejen vyšší náklady, ale zpoždění termínu zprovoznění této přeložky tratě ČSD. To mělo také vliv na dodatečné úpravy porubních front na DJŠ.

### **29.8.1954**

Na příkaz OV KSČ v Chomutově poskytl DJŠ ve dnech 28.- 29.8.1954 pro potřeby zajištění žňových prací v letním období 20 zaměstnanců a jeden nákladní automobil.

### **30.8.1954 doprava**

Veškerá kolejová doprava na DJŠ byla elektrifikována, přestože se stále ještě hojně využívala parní trakce.

### **1.9.1954**

V Holešicích byla zkolaudována nová nádražní budova a tím vznikla i nová železniční zastávka.

### **3.9.1954**

Na DJŠ přijeli krejčí z Módního závodu z Prahy 2, aby vzali míry vybraným zaměstnancům pro ušití nových hornických uniforem.

### **11.9.1954**

V Kutrovicích při jízdě z Prahy se stala k silniční nehoda s nákladním automobilem Tatra. Při sjíždění svahu do obce, prasklo těsnění v brzdovém válci. Nákladní automobil sjel velkou rychlostí před osadou do příkopu.

### **12.9.1954**

V závodním klubu v Holešicích se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Píseň práce
- 2) Zahájení
- 3) Zhodnocení těžby
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání věcných odměn
- 6) Zdravice hostů
- 7) Závěr a organizační
- 8) Internacionála
- 9) Volná zábava a slosování tomboly

*Po skončení oficiálních oslav byla provedena výplata věrnostního přídatku. Pak se konala taneční veselice.*

### **22.9.1954 doprava**

Na revizním kanále pro ellok se stal smrtelný úraz Karlu Herglotzovi. Při pojíždění ellok na kanále se dostal mezi nárazníky ellok.

### **23.9.1954 doprava**

Při práci na troleji u Š-1 utrpěl smrtelný úraz trolejář Oskar Fahsel. Při opravě na vypnuté části se dotkl jiné části troleje, která byla pod proudem.

### **30.9.1954 údržba**

V holešické rozvodně v 19.23 hod. vyhořela část el. zařízení. Některé provozy na DJŠ byly bez proudu, až do 1.10.1954 do půlnoci.

### **1.10.1954**

\* Z užívání byla trvale vyňata státní silnice mezi obcemi Ervěnice a Komořany.

\* Na všech dispečincích v resortu paliv byla zavedena "Kniha návštěv pro pracovníky nadřízených organizací". Toto nařízení vydal ministr paliv, protože některé kontrolní orgány z tohoto ministerstva, na místo předhlášené kontroly ani nedorazily, ale vykázaly ji.

### **10.10.1954**

Do provozu byla uvedena nová železniční přeložka ČSD tratě mezi obcemi Vrskmaň, Hořany a Třebušice. Ervěnické nádraží osiřelo.

### **12.10.1954 skrývka**

Na odpolední směně bylo zjištěno, že osádka "osmistovky" požila na rýpadle větší množství alkoholických nápojů. Proto bylo rýpadlo odstaveno z provozu a osádka odvezena do svých domovů.



### **21.10.1954**

V Repre v Mostě se konala celorevírní beseda luninovců. Z DJŠ se této besedy zúčastnilo 10 luninovců, převážně strojevedoucích.

### **22.10.1954**

V repre v Mostě se konala celorevírní beseda kolejářů. Z DJŠ se této besedy zúčastnilo 8 předáků kolejářských čet.

### **20.10.1954**

Na DJŠ se konala beseda s budoucím poslancem J.Ludvou, který kandidoval za chomutovský okres do Národního shromáždění.

### **22.10.1954**

V sekretariátě KV KSČ v Ústí nad Labem se konala porada, jejíž náplní byla příprava zprávy o zavádění nových pracovních metod a využívání pomocné mechanizace na dolech. Této porady za DJŠ se zúčastnil Václav Kalista.

### **26.10.1954 skrývka**

Při práci na el. zařízení v kiosku napájející lopatová rýpadla E-7/R-133 a E-2,5/ R-165, utrpěl elektrikář těžký úraz el. proudem. Touto neopatrností si přivodil popáleniny 2. stupně na pravé ruce. Úraz byl šetřen jako "těžký".

### **27.10.1954 zakládání**

DJŠ zakoupil od akademického malíře J. Kupky dva obrazy na kterých byly namalovány zakladače ZD-1250/Z-51 a Z-1650/Z-55.

### **28.10.1954**

Na DJŠ se konala národní směna na počest 36. výročí vzniku ČSR.

### **3.11.1954**

DJŠ zakoupil pro Rudý koutek ve Vrskmani, gramorádio.

### **4.11.1954**

Státní energetická inspekce z Děčína, udělila Řz DJŠ Karlu Benešovi pokutu ve výši 80 Kčs z nedodržení disciplíny při odběru el. energie za září 1954.

### **10.11.1954**

Ve velké zasedačce se konal pietní aktiv k 10. výročí úmrtí Jana Švermy.

### **13.11.1954 doprava**

V prostoru hradla Š-1 bylo zprovozněno zařízení, které provádělo postřik vnitřků

koreb na LH vozech. Postřik byl prováděn tekutým chloridem, který měl zabraňovat namrzání a nalepování LH vozů.

### **24.11.1954**

Na DJŠ se konala porada, na které byla řešena otázka, dalšího vybavení dolu těžební a pomocnou mechanizací.

### **1.12.1954 údržba**

Holešická rozvodna byla oficiálně uvedena do plného provozu.

### **3.12.1954**

Na DJŠ se konala celozávodní konference ROH. Na této konferenci byl zvolen nový závodní výbor. Také na konferenci byla také schválena souhlasná rezoluce k moskevské deklaraci o celoevropské bezpečnosti z 2.12. 1954.

### **8.12.1954 zakládání**

Kolektivy ZD-1250/Z-51 a Z-1650/Z-55 si zaslaly stížnost na prezidentskou kancelář, protože jim nebyla vyplacena progresivní prémie v té výši, která jim náležela.

### **12.12.1954**

DJŠ splnil plán těžby uhlí i skrývky stanovený na rok 1954.

### **13.12.1954**

Na SHD v Mostě se konala I. celorevírní konference Závodních škol práce. Za DJŠ se této konference zúčastnil J. Dunder.

## **1955**

### **2.1.1954**

ZV ROH oznámil Řz DJŠ, že v připomínkách z výrobních porad se od zaměstnanců objevují stížnosti, že technici z DJŠ neznají stanovené těžební úkoly a výši státního plánu na rok 1955. Proto Řz DJŠ Karel Beneš, vydal jako první příkaz v tomto roce "Zajištění, rozpracování a seznamování s technickoprůmyslovým a finančním plánem pro rok 1955". Všichni technici se museli tento příkaz naučit.

### **8.1.1955 lom**

Do provozu bylo uvedeno malé lopatové rýpadlo typ Mb-2/R-392. Zpočátku bylo používáno na douhlování na patě uhelné sloje.

### **18.1.1955**

Řz DJŠ poskytl TJ Baník Holešice 4000 Kčs na nákup drobných sportovních potřeb.

### **19.1.1955**

V Repre v Mostě se konala "Beseda kolejářů" z povrchových dolů v SHD. Této besedy se zúčastnilo i několik předáků kolejových čet z DJŠ.

### **31.1.1955 údržba**

Opravná LH a Ta vozů byla přestěhována do dílen bývalého dolu Washington.

### **1.2.1955**

V deníku Práce byl uveřejněn článek, který kritizoval nedůsledné prosazování Luninovy metody do podmínek celého dolu.

### **8.2.1955**

Na dole Medard u Svatavy v sokolovském revíru byl proveden první milisekundový odstřel uhelné sloje. Na tento odstřel se jeli podívat dva střelmistři z DJŠ. Krátce po této ukázce se tato metoda trhacích prací začala užívat i na DJŠ.

### **10.2.1955 skrývka**

Na DJŠ byla provedena kontrola z OBÚ z Teplic v Čechách, který provedl celkovou kontrolu dolu. Při kontrole montážních jam na kanále pro opravu ellok na skrývce však zjistil, vážné závady. Betonové plochy a zdivo u dílny na kanále bylo vlivem pozvolných sesuvů svahů rozpraskané. Proto okamžitě vydal zákaz používání tohoto pracoviště.

### **13.2.1955**

Na DJŠ se konala slavnostní zakládající schůze dechové kapely. Jejím řízením byl pověřen kapelník František Nepraš.

### **15.2.1955**

\* Okresní hygienik z Chomutova vydal výměr, že na ervěnickém hřbitově bylo ukončeno pohřbívání a mohou být zahájeny exumační práce.

\* ZV ROH zakoupil u Fondu výtvarného umění v Praze tři busty Lenina, Stalina a Gottwalda v nadživotní velikosti.

### **21.2.1955 lom**

Ve 4.25 hod. při zmáhání ohně na I. uhelném řezu u lopatového rýpadla E-7/R-136 se uvolnila zahořená uhelná stěna. Zřítila na ohňaře Karla Krupku, který pod touto uhelnou stěnou stál a stříkal na ní vodu. Padající uhelné bloky jej usmrtily.

## **28.2.1955**

DJŠ zajistil a financoval větší vnitřní stavební úpravy v závodních klubech v Holešicích a Novém Sedle.

## **1.3.1955 skrývka**

\* SHD v Mostě vydalo pokyn ke sešrotování lopatového rýpadla E-2,5/R-161.

\* U lopatového rýpadla E-7/R-137 shořela dřevěná bouda. Strojník rýpadla Josef Repáč dal na kamna rozehrát vědro zmrzlého oleje a zapomněl na něj. Olej vzkypěl a vznítil se a zapříčinil tento požár.

## **10.3.1955**

Předsedou divadelního kroužku byl zvolen mistr truhlárny Jaroslav Mareš. Do funkce vedoucího hudebního kroužku byl zvolen Jaroslav Nepraš. Kromě toho byl kapelníkem dechové kapely DJŠ.

## **11.3.1955**

DJŠ poskytl 20 nákladních aut škváry DSO Sokol Nové Sedlo, pro vybudování nového hřiště na kopanou.

## **15.3.1955**

Na DJŠ byla rozvinuta velká podpisová akce na podporu výzvy Světové rady míru proti přípravě atomové války, která vzešla 8.3.1955.

## **22.3.1955**

Investiční komise DJŠ zjišťovala způsoby, jakým způsobem odvodnit zatopenou jámu Rudolf u Ervěnic.

## **23.3.1955**

V Repre v Mostě se konal aktiv ředitelů, hlavních inženýrů a hlavních ekonomů z celého SHD k urychlenému zavádění vnitropodnikových chozraščotů.

## **4.4.1955**

DJŠ písemně upozornil Lidový rybářský spolek v Komořanech o nutnosti provedení výlovu ryb v sádkách, které byly v rybnících za obcí. K těmto místům se blížilo zakládání DJŠ.

## **6.4.1955**

V 19.35 hod. došlo za železniční trati v prostoru zastávky Hořany k sesutí bočního svahu a zasypání koleje. Jeho odtěžení zajišťoval DJŠ. Potom byla v těchto místech vybudována betonová stěna.

#### **8.4.1955**

Na DJŠ se konal místní Filmový festival pracujících. Na tomto festivalu se promítaly filmy v tomto pořadí:

Dnes večer všechno skončí  
Zítra se bude tančit všude  
D-800 nevyjíždí  
Cirkus bude

Jako technická novinka, byl před každým promítáním pouštěn magnetofonový záznam hluku, který způsobovali zaměstnanci DJŠ u hlavní pokladny při vyplácení uplynulé výplaty. *(Z hlediska vtipného seřazení titulů jednotlivých filmů, ve kterých byla skryta ironie vůči vedení dolu, se na tento festival dlouho vzpomínalo. Po skončení festivalu se tento vtip donesl i do závodní organizace KSČ, která jej řešila.)*

#### **21.4.1955 skrývka**

V 18.40 hod. upozornil elektrikář z D-800/R-3, že při kontrole kabeláže uviděl u korečkového vodiče prasklinu v konstrukci. Stroj byl ihned zastaven. Při prohlídce bylo zjištěno, že těchto prasklin na této konstrukci je více. Tento stav byl vyhodnocen jako havárie. Ihned byly zahájeny nepřetržité svářečské práce, které trvaly do 23.4.1955.

#### **24.4.1955**

Ve dnech 22. - 24.4.1955 se konala v Praze celostátní konference horníků. Této konference se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

#### **25.4.1955 skrývka**

V 18.30 hod. se při zařezávání nového zářezu se u D-800/R-3 přetrhly hlavní horní nosníky korečkového vodiče. Tato porucha byla opět vyhodnocena jako havárie.

#### **25.4.1955**

Ministr paliv a energetiky Josef Jonáš vydal příkaz ve kterém ostře kritizoval nízkou úroveň organizace práce na dolech v SHD. Poukazoval na to, že mnohé nedělní těžby, mají za cíl nahradit chybějící těžbu, která vznikla špatnou organizací práce během týdne. Proto nařídil, že nedělní těžby mohou být uskutečněny, až po schválení na Kombinátě SHD v Mostě.

#### **28.4.1955**

V ubytovacím táboře DJŠ č. 25 u Třebušic došlo k požáru. Škoda 21 000 Kčs.

#### **30.4.1955**

Na období 8. - 30.4.1955 zapůjčil DJŠ dolu Vrbenský, lopatové rýpadlo Mb-2/R-392.

### **6.5.1955**

Závodní rada DJŠ se obrátila dopisem na Závodní radu Leninových závodů v Plzni, aby jim byl nápomocná v odstraňování četných el. poruch na jimi nově dodávaných elektrických lokomotivách.

### **10.5.1955 údržba**

V dopise DJŠ na OŘ Most-jih je poznámka, že s v nedávném čase, při opravě Ta vozu na DJŠ se stal smrtelný úraz. Opravář J. Formánek stál při práci uvnitř Ta vozu mezi skluzem a otevřenými a nezajištěnými vraty. Ty se náhle zavřely a opraváře přerazily v místech bederní páteře. Přesný datum tohoto smrtelného úrazu není znám.

### **15.5.1955 lom**

Na třídně při posunu ČSD vozů utrpěl posunovač Štefan Perk smrtelný úraz.

### **19.5.1955**

Na DJŠ se dostavil soukromý zemědělec pan Lohberg a oznámil, že se mu propadá část pole. Na pokyn ředitele provedlo měřičské oddělení obhlídku a zaměření tohoto místa. Vyhodnocením bylo zjištěno, že prosedání pole je zapříčiněno hlubinnou činností bývalého dolu Lobkowitz. Na tomto základě byl odškodněn a byl mu proveden odpis ze stanovených dodávek státu, pro nemožnost pěstování polních plodin na tomto pozemku.

### **22.5.1955**

\* V Praze se konal v období 19. - 22.5.1955 III. všeodborový sjezd. Tohoto sjezdu se jako delegát zúčastnil jeden zástupce z DJŠ.

\* Na počest varšavské konference (11. - 14.5.1955) na které byla založena Varšavská smlouva a na počest konání III. všeodborového sjezdu v Praze byla na DJŠ zorganizována mimořádná nepřetržitá těžba.

\* Zaměstnanci PÚ-lom si zorganizovali zájezd na Národní pout' na horu Říp. *Krátce na to, se smyslem tohoto zájezdu zabývala závodní organizace KSČ, neboť se na této pouti konaly především náboženské obřady.*

### **26.5.1955 lom**

Do provozu bylo uvedeno nové kolesové rýpadlo K-1000/K-27. Montážní místo tohoto rýpadla bylo poblíž bývalé hlavní čerpací stanice.

### **1.6.1955**

V pozadí připravovaného úplného nepřetržitého provozu na DJŠ se také hlavní měrou podílel především jeden zachovaný dokument, zpracovaný na ÚV KSČ. V něm stálo:

*"Po návštěvě delegace ÚV KSČ v NDR, byl vydán příkaz vypracovat návrh pro zavedení úplného nepřetržitého provozu na DJŠ. V tomto návrhu byly mj. uvedeny tyto důvody:*

- uhelná substance DJŠ je značná a neovlivní rozhodným způsobem životnost dolu.*
- zásoby dobyvatelného uhlí jsou největší ze všech lomů v SHD.*
- důlní pole je nejméně zastavěno a zasaženo veřejnými investicemi.*
- příkrývný poměr nadložních zemin je nejpříznivější.*
- provoz je vysoce mechanizován a elektrifikován.*
- organizace práce je na velmi dobré úrovni.*
- masově-politická práce je nejlepší ze všech lomů v SHD. Osazenstvo je politicky nejvzdělanější a je průkopníkem nových metod práce.*
- DJŠ bude během dvou až tří let největším lomem v SHD."*

(text byl upraven a zkrácen)

### **3.6.1955**

Na DJŠ byly dodány elektrické mostové překladače z.č. 130 a č. 131.

### **3.6.1955**

Vedení DJŠ zaslalo řediteli OŘ Most jih dopis, ve kterém jej důrazně upozornilo na velmi vážnou situaci, související s výstavbou Nového závodu. V dopise vedení závodu uvedl, že k tomuto datu nebyl zpracován ani základní projekt. V podstatě, šlo o to, že objekty starého závodu budou těžbou zasaženy dříve, než bude vystavěn Nový závod.

### **4.6.1955 doprava**

DJŠ dostal povolení k užívání mostu pro důlní dráhu na velebudickou výsypku u Š-10.

### **5.6.1955**

\* DJŠ si objednal u Kniha n. p. v Praze vytištění knihy s titulem "Pětistovkaři".

\* Exkurze z NDR, časně ráno sledovala, jak na DJŠ probíhá střídání směn, zejména na lokomotivách.

### **10.6.1955**

Závody V.I.Lenina v Plzni si provedly na DJŠ fotografování kolesových rýpadel typu K-1000 pro propagační účely v zahraničí.

### **12.6.1955 lom**

\* Za E-7/R-131 shořely saně s boudou a mazacími tuky.

\* Při sváření na E-7/R-137 zapadla okuje za soustrojí Ward-Leonard na starou čistící vlnu. Ta se po chvíli vzňala a spolu s ní hořely i jiné nečistoty. Oheň se podařilo uhasit.

### **12.6.1955**

Z důvodů zavádění chozraščotu byl DJŠ rozdělen na šest chozraščotních celků:

Skrývka I.	Franci
Skrývka II.	Pražák
Lom	Tlustý
Výsypky	Nováček
Dílny	Burda
Investice	Dobrogojský

*(Jména v tomto rozdělení nebyla uvedena)*

### **14.6.1955**

Na DJŠ byl uveden v závodní ordinaci do užívání rentgen.

### **16.6.1955**

Na Fortuně ve velkém sále se konal se konal aktiv luninovců. Tohoto aktivu se zúčastnilo 40 luninovců z DJŠ.

### **20.6.1955**

Na DJŠ se v období 16.-20. června 1955 konalo povinné rentegenování všech zaměstnanců.

### **21.6.1955**

DJŠ přijal výzvu havířů z dolu Zárubek v Hranečnicku v OKD, že získá prvenství v soutěži o získání Standarty prezidenta republiky.

### **27.6.1955 doprava**

DJŠ převzal nové kolejiště důlní dráhy z bylanské na velebudickou výsypku.

### **30.6.1955**

Řz DJŠ Karel Beneš spolu s předsedou ZV ROH Augustinem Kroulíkem vydali "Závazný plán konání výrobních porad ve 2.pololetí 1955", protože se výrobní porady na DJŠ skoro vůbec nekonaly.

### **1.7.1955 lom a skrývka**

Lopatové rýpadlo E-2,5/R-170 bylo převedeno z PÚ-L na PÚ-S.



### **1.7.1955**

V závodní kuchyni pro organizační těžkosti, začaly vyvažovat zaměstnanci z Restaurací a jídelen z Chomutova.

### **10.7.1955 lom**

Včasným zjištěním se na K-1000/K-27 předešlo havárii. Při kontrole rýpadla bylo zjištěno, že došlo k nenadálému rozmotávání a uvolňování jednoho z kotevních lan.

### **13.7.1955 doprava**

Na PÚ-D se konalo zvláštní školení strojvedoucích o luninově metodě práce na lokomotivách

### **21.7.1955 doprava**

Do luninského hnutí se přihlásilo dalších pět osádek strojvedoucích.

### **22.10.1955**

Na SHD v Mostě se konalo školení a beseda o zavádění chozraščotu na závodech. O svých zkušenostech s chozraščotem na této hovořil Jan Francl, vedoucí PÚ-S1.

### **31.7.1955**

DJŠ přenechal JZD v Holešicích, některé náhradní díly pro traktor zn. Hanomag, aby mohla být zabezpečena sklizeň obilí. Zároveň vyrobil některé součástky k sekačkám obilí.

### **2.8.1955 doprava**

Na DJŠ byly dodány dvě nové ellok č. 484 a č. 485.

### **4.8.1955 doprava**

\* Na DJŠ byly dodány dvě nové ellok č. 486 a č. 487.

\* U Š-1 u pískovny se stal těžký úraz strojvedoucím Ladislavu Doubravskému. Ten se snažil před příjíždějící soupravou přeběhnout kolejiště. Souprava jej srazila a ujela mu levou nohu pod kolenem. V nemocnici v Chomutově mu však byla amputována nad kolenem.

### **4.8.1955**

Na OŘ v Mostě se konal aktiv nejlepších zaměstnanců z SHD, kterého se zúčastnilo sedm zástupců z DJŠ.

### **6.8.1955 zakládání**

Na DJŠ byl proveden ojedinělý transport zakladače. ZD-1250/Z-51. Tento zakladač

přetransportoval z bylanské na velebudickou výsypku přes most, který byl určen pro důlní dráhu a přemostoval silnici na trase Most a Havraň.

*(ZD-1250/Z-51 měl v této době rozchod "bagrových kolejí" 900 mm. Proto mohl být využit zmíněný železniční most pro důlní dráhu pro tento transport. Při tomto transportu zažili odpovědní technici docela horké chvíle. Když Z-51 přejížděl celou svou hmotností po mostě, začaly se betonové podpěry u silnice bořit do země. Prosedly o 12 cm. Z-51 však bez úhony most přešel. El. energie pro transport byla dodávána z elektrocentrál. Pozdější další transport Z-1650/Z-55 na velebudickou výsypku byl proveden přes silnici.)*

### **15.8.1955**

Organizační štáb na SHD vydal oběžník o jednotné organizaci oslav Dne horníků v rámci SHD. Závodové oslavy byly určeny na 10.9.1955 a společné tzv. revírní oslavy byly stanoveny na 11.9.1955 do údolí Antonína Zápotockého v Loučkách u Litvínova.

### **7.8.1955 doprava**

Ze zachovaného hlášení vyplývalo, že PÚ-D v tomto období provozoval ellok s těmito čísly:

309 420 421 428 429 430 431 432 434 435  
447 448 449 458 459 467 468 469 470 471  
478 479 482 484 485 485 487

*(ellok č.309 vážila 100 t, ostatní ellok 150 t)*

### **18.8.1955**

Na DJŠ bylo vydáno organizační zajištění pro splnění státního plánu k 19.12. 1955 tj. k narozeninám prezidenta ČSR Antonína Zápotockého.

### **18.8.1955**

MNV v Chomutově vydal ZV ROH kladné "Rozhodnutí o přípustnosti stavby". Tím započala rekonstrukce gotického domu č. 9 na náměstí 1.máje, který pak sloužil jako Závodní klub DJŠ.

### **23.8.1955**

DJŠ zapůjčil JZD Strupčice 100 m kabelu 4 x 16 mm pro zabezpečení výmlatu.

### **24.8.1955**

V rámci vědeckotechnické spolupráce s NDR se hlavní inženýr DJŠ ing. Jan Ručka, zúčastnil s dalšími, služební cesty po dolech v NDR.

## 28.8.1955

Na všech dolech byly provedeny aktivity ke Dni sovětského horníka.

## 6.9.1955

Na DJŠ byla exkurze z Báňských projektů v Praze.

## 10.9.1955

Na odborářské schůzi v ZK v Holešicích, místopředseda ZV ROH vyhlásil, že s účinností od 1.10.1955 bude na DJŠ zaveden úplný nepřetržitý provoz. Toto vyhlášení se však neseťkalo s kladnou odezvou, protože spolu s tímto vyhlášením nebyla vyřešena mzdová otázka. Nechybělo mnoho a předseda ZV ROH byl málem inzultován.

*(Této schůze zúčastnil i redaktor z okresních novin, protože se nepředpokládal tento incident. V tisku bylo druhý den uvedeno, že toto vyhlášení se setkalo s kladnou a spontánní odezvou. Návrh byl prý jednohlasně a nadšeně přijat. Vzpomněl Luboš Dýzl)*

## 10.9.1955

Na plenárním zasedání ÚV SZH v Ústí nad Labem byly vyhlášeny výsledky v soutěži o získání Standarty prezidenta republiky. V této soutěži zvítězil DJŠ. *(Na tomto zasedání byla DJŠ tato standarta předána **poprvé**)*

## 11.9.1955

\* Na DJŠ se konaly v ZK v Holešicích oslavy Dne horníků. Program oslav byl následující:

- 1) Zahájení
- 2) Projev předsedy KV SZH
- 3) Projev ředitele Kombinátu SHD
- 4) Předání Standarty prezidenta republiky.
- 5) Předání řádů a vyznamenání
- 6) Projevy hostů (zástupce polských horníků)
- 7) Výplata věrnostního přídavku
- 8) Závěr

Standartu prezidenta republiky předával DJŠ ministr obrany, armádní generál Alexej Čepička. Na těchto oslavách byl také předán Řád práce strojevedoucímu Jiřímu Němcovi.

*(Oslavy Dne horníků dle organizačního řádu musely skončit na všech dolech v SHD do 12ti hod. Pak byla zajišťována hromadná přeprava zaměstnanců na oslavy v Loučkách u Litvínova. V ZK v Holešicích byla tato standarta předána DJŠ **podruhé**).*

\* Střediskové oslavy Dne horníků v Loučkách u Litvínova se konaly s tímto programem:

- 1) Koncert dechové hudby
- 2) Projev předsedy KV SZH
- 3) Projev zástupce ÚV KSČ a vlády
- 4) Předání standarty prezidenta republiky dolu Jan Šverma.
- 5) Vystoupení čs. státního souboru písní a tanců
- 6) Slosování věcné loterie
- 7) Estráda čs. rozhlasu

*(Na těchto střediskových oslavách byla tato standarta předána DJŠ **potřetí**. Fotografie z tohoto předání byla uveřejněna také v knize "15 vítězných let SHR" na str. 97)*

### **13.9.1955 doprava**

\* Na DJŠ byla dodána nová ellok č.488.

\* V hlášení na oddělení důlní dopravy na SHD bylo uvedeno, že PÚ-D disponuje:

<u>Druh</u>	<u>počet</u>	<u>provoz</u>	<u>záloha</u>
LH	231	156	75
Ta	51	36	15
Sa	16	4	12
Ss	10	4	6
ploš.vůz	19	12	7
parlok	5	4	1
ellok	27	21	5

### **15.9.1955**

DJŠ navštívila spisovatelka Anežka Hodinová-Spurná s delegací žen. Na PÚ-lom shlédly těžbu uhlí u kolesových rýpadel, která na ně velice zapůsobila. Pak jim na jejich žádost byla ukázána Standarta prezidenta presidenta republiky. Zajímaly se jakým způsobem se taková standarta získává.

### **16.9.1955 doprava**

V Křemýži byl uspořádán první hromadný kurz pro strojvedoucí ellok z SHD. Tohoto kurzu se zúčastnilo i několik budoucích strojvedoucích z PÚ-D.

### **18.9.1955**

Požární družstvo dobrovolných požárníků z DJŠ se zúčastnilo soutěže požárních družstev pořádané v Ervěnicích. Získali na této soutěži první místo.

### **23.9.1955**

Investiční komise se zabývala problematikou odvodnění kuřavky v bývalém dobývacím prostoru bývalého hlubinného dolu Ondřej.

### **26.9.1955 zakládání**

V 11.30 hod. se stala na havárie na ZD-1250/Z-51. Zakladačovým jeřábem byla zdvihána ocelová deska asi o hmotnosti 50 kg pro obložení sýpky na pase č. 3. Při tomto zdvihání se zřítil jeřáb i s jeřábníkem Karlem Žákem na zakládací výložník. Šťastnou shodou okolností byl Karel Žák jen lehce zraněn. Havárie byla zapříčiněna vadným ložiskem v otoči jeřábu. Posudek pro tuto havárii vypracoval dr. ing. V. Mydlarčík z VŠB v Ostravě. *(Informaci doplnil Miloslav Orel)*

### **28.9.1955 lom**

V souvislosti s havárií dne 1.5.1955 na dole Stalin II. v OKD na těžní jámě, byli bez výjimky přezkoušeni všichni strojníci, kteří řídili těžní stroje na DJŠ. K tomuto přezkoušení vydal příkaz OBÚ v Mostě pro celé SHD.

### **30.9.1955 doprava**

Za "starým" dispečinkem v bývalém depu, byla vystavěna provizorní výzbrojna pro parní lokomotivy.

### **1.10.1955 doprava**

S vydáním nového předpisu pro důlní dráhy, bylo zavedeno povinné dopravní školení dopravních zaměstnanců v rozsahu, 1x za měsíc v délce 2 hod.

### **4.10.1955 lom**

Při dotěžování zbytku uhelného pilíře se E-7/R-133 dostalo při pojíždění levou housenicí mimo pilíř. Rýpadlo se zabořilo jednostranně do bahna a jeho vyprošťování trvalo čtyři dny.

### **16.10.1955**

V ZK v Holešicích bylo provedeno slavnostní předání "Rudého praporu ministra paliv" za vynikající těžební výsledky za třetí čtvrtletí 1955.

### **17.10.1955**

DJŠ v rámci urychlení rekonstrukce závodního klubu na náměstí v Chomutově se podílel na přestěhování Kovomatu z tohoto domu.

### **25.10.1955**

V závodním časopise Švermovák, byla uvedena aktivita divadelního kroužku z DJŠ. V článku bylo uvedeno, že ochotníci sehráli zdařilou veselohru "Rodinná vojna" v Novém Sedle, ve Strupčicích, v Holešicích a na divadelním festivalu v Souši. Dále tuto veselohru sehráli ještě ve Vrskmani v rámci patronátní smlouvy s tímto JZD. Hru režíroval Jaroslav Mareš.

### **29.10.1955 skrývka**

Na 1. a 2. skrývkovém řezu byl odzkoušen vojenský rýhovač pro hloubení mělkých zákopů. Zkoušelo se, zda je vhodný pro vyhlubování odvodňovacích struh. Až na drobné připomínky ke konstrukčním úpravám, byl shledán vhodným k těmto pracím. Rýhovač byl zakoupen a delší čas byl využíván k těmto odvodňovacím účelům.

### **30.10.1955 lom**

- \* Začalo se s demontáží zařízení třídírny a posléze i vlastní budovy.
- \* Zahájení demontáže lopatového rýpadla E-2,5/R-210.

### **31.10.1955 doprava**

Na důl Ležáky u Mostu byla převedena parlok č. 104 o rozchodu 900 mm.

### **31.10.1955 zakládání**

V 16.40 hod. vznikl na ZD-1250/Z-51 na spojovacím pase oheň. Příčinou byly vyhořelé pojistky v rozvodné skříni.

### **1.11.1955**

Na DJŠ byl zaveden úplný nepřetržitý provoz na všech rozhodujících pracovištích. Pro tento nepřetržitý provoz byl vypracován zvláštní graf. Byla to kombinace ranních, odpoledních a nočních osmihodinových směn s ranními a nočními 12ti hod. směnami.

### **15.11.1955**

Do funkce ředitele DJŠ byl jmenován ing. Jan Ručka. Předchozí ředitel Karel Beneš odešel do důchodu.

### **18.11.1955**

Na starém závodě začala demontáž chladících věží a závodní elektrárny.

### **20.11.1955**

Na DJŠ proběhly ve dnech 17, 18, 19 a 20.11.1955 tzv. vzorové směny.

### **21.11.1955**

V Mostě v Repre se konal aktiv "Den nové techniky", kterého se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

### **24.11.1955 lom**

Dopoledne byl splněn celoroční plán na těžbu uhlí.

### **28.11.1955 skrývka**

V poledne byl splněn celoroční plán na těžbu skrývky. Poslední kubíky s ellok č. 448 odvezl strojvedoucí Jiří Němec.

### **30.11.1955**

V tento den byl dopracován investiční úkol týkající se výstavby nových objektů pro DJŠ. Ty měly být situovány přímo za holešickou rozvodnou. Po dalších konzultacích bylo rozhodnuto postavit Nový závod tam, kde stojí dnes.

### **15.12.1955**

Na DJŠ byla exkurze pionýrů z několika mosteckých škol.

### **20.12.1955 skrývka**

Na 1. a 2.skrývkovém řezu se zkoušel další nový typ vojenského rýhovače pro hloubení mělkých zákopů. Opět, až na drobné konstrukční úpravy by obstál. Z vojenských důvodů se však majetkem PÚ-S nestal.

### **21.12.1955 údržba**

ČKD Stalingrad předal DJŠ do provozu druhou část měnírny v holešické rozvodně.

### **27.11.1955**

Na DJŠ dojel nový autobus zakoupený z ředitelského fondu. Cena 140 000 Kčs.

### **28.12.1955**

Ve zprávě, která hodnotila plnění Kolektivní smlouvy za rok 1955 stojí, že na DJŠ byla vedena Kniha nejlepších pracovníků. Nedochovala se.

### **30.12.1955**

Stav a rozmístění dobývací a zakládací techniky:

#### **Skrývka**

1.skr. řez R-136, R-137

2.skr. řez K-25

3.skr. řez D-800 (R-3)

4.skr. řez R-143, R-733,  
R-392 (Mb-2)

#### **Lom**

5.skr. řez R-131, R-133

I.uh. řez R-161, R-165

II.uh. řez K-27

#### **Vnitřní výsypka**

pluhové výsypky

## Vnější výsypka

Z-51 a Z-55 a pluhové  
výsypky

# 1956

## **1.1.1956**

\* S účinností od nového roku zrušil ministr paliv ČSR zavedenou organizaci řízení v SHD z 1.1.1952 a nahradil jej trusty:

trust Most  
trust Komořany  
trust Bílina  
trust Duchcov

\* Rozhodnutím generálního ředitele SHD byla direktivně uplatňována závodech a dolech Luninova metoda na všech rozhodujících pracovištích. Po splnění kritérií a po vyhodnocení obdržel příslušný kolektiv štít, který si umístil na pracoviště nebo na stroj.

## **10.1.1956**

Vedení DJŠ, mzdová a výrobní účtárny se přestěhovaly do uvolněných kanceláří po zrušeném Obvodním ředitelství SHD u Třebušic. V této budově bylo také několik kanceláří nově zřízeného trustu. Dále zde bydlela řada rodin zaměstnanců z úpravny uhlí. Jednalo se o budovu, kde kdysi sídlilo vedení pozdější vedení DVIL k.p.

## **11.1.1956**

Na DJŠ se konala porada o výstavbě dispečinku a jeho umístění na dole. Tento objekt byl znám pod názvem "starý dispečink".

## **25.1.1956 doprava**

Strojvedoucí ellok č. 494 při zajiždění na kolej k trolejářské dílně při odstavení lokomotivy nezvládl její brždění. Spolu s dvěma drezínami i ellok prorazil vrata a projel trolejářskou dílnou.

## **29.1.1956**

V tento den začaly skutečně kruté mrazy, které si vynutily odstavení části provozu tzn. některých rýpadel. Ty se neustále rozmrazovaly, aby zůstaly alespoň provozuschopné.

## **30.1.1956**

Na DJŠ se projednával režim výstavby dolu na léta 1956 - 1960 v celkové hodnotě 284 miliónů Kčs.



### **30.1.1956 zakládání**

Za silné mlhy najela sunutá ložená LH souprava ellok č. 468 do zdviženého nabíracího zařízení ZD-1250/Z-51.

### **31.1. - 3.2.1956**

\* Skrývka pro velmi silné mrazy netěžila. Provádělo se pouze neustálé rozmrazování rýpadel a pomocné mechanizace.

\* Na pevné koleji před ZD-1250/Z-51 mrazem popraskaly nosná lana na troleji a v některých místech na důlní dráze spadla trolej na kolejiště

\* V prostoru hradla Š-6 došlo vinou špatně zavřeného LH vozu u ellok č. 458 k stržení několika trolejových sloupů i s trolejí

\* V provozu byly pouze tři ellok s Ta vozy, které s velkým úsilím zabezpečovaly přepravu uhlí do Stalinových závodů.

### **9.- 10.2.1956**

DJŠ pro velký mráz netěžil. Pouze čtyři ellok s Ta soupravami s velkým úsilím zabezpečovaly přepravu uhlí od uhelných rýpadel do Stalinových závodů.

### **11.2.1956 doprava**

Na důlní dráze bylo dokončeno ztrolejování dvoukolejně tratě z bývalé bylanské na velebudickou výsypku.

### **13.2.1956**

DJŠ nabídl Železárnám V. M. Molotova v Třinci své zkušenosti se zaváděním nepřetržitého provozu. Tento závod měl se zaváděním nepřetržitého provozu velké organizační potíže.

### **17.2.1956**

ÚDK (Ústřední dílny Komořany) a ÚDŘ (Ústřední dílny Řetenice) byly zřízeny noční pohotovostní čety pro SHD. Tyto čety odstraňovaly pouze závažnější strojní a elektro poruchy na které nestačily v nočních hodinách vlastní možnosti dolu.

### **20.2.1956**

Ministerstvem paliv a energetiky byl schválen investiční úkol zpracovaný v listopadu 1955, týkající se výstavby Nového závodu na DJŠ.

### **21.2.1956**

V sokolovně v Souši se konalo celostátní vyhodnocení nejlepších pracovníků ze všech povrchových dolů v ČSR. Z DJŠ se tohoto vyhodnocení zúčastnilo 34 pracovníků.

### **25.2.1956**

V ZK v Holešicích se konaly celozávodové oslavy k 8. výročí Únorových událostí.

### **26.2.1956**

Za několik posledních dnů v tomto měsíci, napadlo velké množství sněhu. Protože se při tání sněhu očekávalo velké množství vody, zřídil ředitel trustu protipovodňovou komisi, kterou vedl ing. Vladimír Petrovský. Za DJŠ byl v této komisi vedoucí PÚ-S Karel Halamka.

### **28.2.1956 lom**

Vedoucí PÚ-L František Tlustý předal svou funkci ing. Antonínu Mírovi. Důvodem předání funkce bylo nesplnění plánu těžby uhlí za únor 1956 (81,6%), přestože v tomto měsíci byly veliké mrazy.

### **1.3.1956**

Začalo stěhování rodin zaměstnanců z budovy komořanského trustu u úpravny uhlí u Třebušic do nových bytů v Jirkově a Chomutově. V této budově zůstaly nadále kanceláře vedení DJŠ a komořanského trustu.

### **15.3.1956 zakládání**

Z-1659/Z-55 přetransportoval z bylanské na velebudickou výsypku. Pro tento účel byla přerušena doprava na silnici v Čepirohách. Přes silnici bylo položeno "bagrové kolejiště" a Z-55 po nich přetransportoval. El. energie byla zajišťována z elektrocentrál. Přejetí přes silnici trvalo tři hodiny.

### **16.3.1956 lom**

OBÚ v Teplicích zrušil jízdu mužstva na jámě č. 2. Po vydání tohoto zákazu začala ihned demontáž jejího zařízení.

### **25.3.1956**

V Teplicích v Čechách se konal aktiv kulturně masových pracovníků ze všech závodních klubů v ČSR. V diskusi na tomto aktivu vystoupil i předseda ZK DJŠ v Holešicích, Zděnek Tumlíř na téma "Využití závodního klubu a nepřetržitý provoz".

### **30.3.1956 doprava**

V březnu 1956 byla provedena výměna osádek ellok mezi DJŠ a dolem Prezident Roosevelt za účelem výměny zkušeností. Na dole Prezident Roosevelt byly osádky z ellok č. 474 a č. 478. V tento den se měla na jejich dole konat závěrečná beseda k získaným poznatkům. Strojvedoucí z DJŠ se na tuto besedu vůbec nedostavili.

### **31.3.1956 lom**

\* Skončila likvidace třídírny.

\* V časných ranních hodinách na jámě č. 1 vznikl zápar, který se začal velmi rychle rozšiřovat. Na jeho likvidaci byla přizváno důlní záchranné družstvo. Během dopoledne byl tento zápar zlikvidován a pak byla opět zahájena těžba.

### **1.4.1956**

Při silnici mezi obcemi Komořany a Ervěnice vedl mezinárodní telefonní kabel. V tento den byla za zvýšených bezpečnostních opatření provedena jeho přeložka. Jednalo se o „přísně důvěrnou akci“.

### **12.4.1956**

Na DJŠ byla exkurze ze Slovenské vysoké školy technické z Bratislavy.

### **24.4.1956**

Z DJŠ byly do rekonstruovaného závodního klubu v Chomutově převezeny střešní nosníky ze zlikvidované třídírny. Ty posloužily při stavbě střechy u velkého sálu.

### **25.4.1956**

Ministerstvo paliv a energetiky schválilo projekt výstavby Nového závodu na DJŠ i s dodatky.

### **30.4.1956 lom**

Na podloží na PÚ-L byly zrušeny úsekové dílny a dočasně byly umístěny do objektů bývalého hlubinného dolu Washington u Třebušic.

### **1.5.1956**

Před zahájením prvomájového průvodu v Ervěnicích byla na DJŠ krátká slavnostní schůze. Po krátkém zhodnocení těžebních výsledků byly vyhodnoceným zaměstnancům předány věcné a finanční odměny.

### **2.5.1956**

Při ZK DJŠ v Chomutově byl založen filatelistický kroužek. Klub nebyl v této době ještě zrekonstruován.

### **5.5.1956 skrývka**

Kolektiv lopatového rýpadla E-7/R-137 se na výrobní poradě a ve stranické skupině KSC usnesl, že založí úderku. Zároveň se rozhodl, že na počest konání celostátní konference KSC ponese název "Úderka - Rudé právo". Redakce deníku Rudého práva toto rozhodnutí potvrdila.

### **8.5.1956**

Na Krajském výboru horníků v Ústí nad Labem byly v předvečer 11. výročí Dne vítězství předány dvěma zaměstnancům Z DJŠ medaile "Za vynikající práci" a "Za zásluhy o výstavbu".

### **12.5.1956**

V Ervěnicích v Rudém domě se konal družební večer mezi vybranými zaměstnanci z mosteckého a sokolovského revíru. *(Jeden zaměstnanec z DJŠ si při tomto večeru zlomil pravou nohu.)*

### **22.5.1956**

Na DJŠ byla exkurze z Uhlozbytu z Ústí nad Labem.

### **23.5.1956**

Na DJŠ byla exkurze z 6.OŠ v Chomutově.

### **3.6.1956 skrývka**

Při nahrábnutí bludného kamene došlo u korečkového rýpadla D-800/R-3 k oboustrannému přetržení korečkového řetězu, k naražení příhradové konstrukce korečkového vodiče a k úplné deformaci tří korečků.

### **13.6.1956 zakládání**

V prostoru hradla Š-13 došlo k smrtelnému úrazu. Provozní elektrikář Václav Grindler nastoupil opožděně na odpolední směnu. Proto pospíchal, aby mu u hradla stojící ellok s loženou soupravou neujela. Přehlédl přitom přijíždějící ellok od Z-1650/Z-55 a ta ho srazila. Při převozu do nemocnice v Mostě skonal.

### **14.6.1956**

V Praze se konala v období 11. - 14.6.1956 celostátní konference KSČ. Této konferenci se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

### **25.6.1956 lom**

Do nezavalené komory se jednostranně propadlo lopatové rýpadlo E-7/R-131. Vyprošťování rýpadla trvalo dva dny.

### **27.6.1956**

Na DJŠ byla dokončena rekultivace v prostoru mezi budoucím Novým závodem a železniční zastávkou Holešice. V tomto místě bylo vysázeno kolem 6000 ovocných stromků.

*(Do roku 1961 byl tento sad v péči DJŠ. V roce 1961 byl předán JZD Holešice. Od té doby také celková úroveň ovocného sadu upadala.)*

### **29.6.1956**

Na DJŠ byla exkurze učitelů z Brna.

### **30.6.1956**

V ZK DJŠ v Holešicích se konala ve dnech 29. a 30.6. 1956 stranicko-technická konference.

### **1.7.1956**

Na Kamencovém jezeře v Chomutově se konala okresní soutěž dechových hudeb. Účast a umístění dechových kapel byla následující:

- |                                 |                  |                 |
|---------------------------------|------------------|-----------------|
| 1. ZK ČSD Chomutov,             | kapelník Vedral, | kapela 30 osob. |
| 2. ZK DJŠ Ervěnice,             | kapelník Nepraš, | kapela 30 osob. |
| 3. ZK Maršál Koněv v Dřínově,   | kapelník Saska,  | kapela 24 osob. |
| 4. ZK ERKO Jirkov,              | kapelník Malý,   | kapela 20 osob. |
| 5. ZK VT Gustava Klimenta,      | kapelník Vojnar, | kapela 24 osob. |
| 6. ZK dolu Prezident Roosevelt, | kapelník Šnábl,  | kapela 14 osob. |

*(S celkovým vyhodnocením v této soutěži nesouhlasili kapelníci Nepraš a Malý. Proto byli za své invektivy vůči porotě, velmi důrazně napomenuti.)*

### **13.7.1956**

Na DJŠ byla provedena zkouška spalitelnosti uhlí z dolu Julius ze Zastávky u Brna z rosického revíru. Uhlí se skládalo z 50% drobné kostky a 50% mouru. Záměrem tohoto dolu bylo dodávat uhlí do kotelen v SHD. Zkouška však nebyla úspěšná.

### **27.7.1956**

Na DJŠ byla exkurze z Vysoké školy báňské z Freiburgu z NDR, exkurze studentů z pedagogické školy v Teplicích v Čechách a exkurze z Vysoké vojenské školy železniční z Prahy.

### **30.7.1956**

V souvislosti s rušením objektů na starém závodě Robert bylo převedeno 20 BH vozů na důl Libuše u Prunéřova a 30 BH vozů na důl Barbora u Modlan.

### **1.8.1956 lom**

DJŠ nabídl strojnímu odboru SHD čtyři vagónové váhy, které zbyly na PÚ-L po zrušení třídírny.

### **16.8.1956 lom**

Sunutá elok č. 429 s Ta vozy narazila do klapky u kolesového rýpadla K-1000/K-27 a urazila kalhotovou výsypku. Oprava klapky trvala dva dny.

### **20.8.1956**

Hlavní mechanik DJŠ písemně požádal trust Komořany o projednání možnosti odkoupení minohledaček od ministerstva národní obrany. Záměrem hlavního mechanika bylo, zabudovat tyto minohledačky na hlavní pasy kolesových rýpadel jako indikátory pro cizí železné předměty. V této době se v předpolí u Ervěnic nacházelo mnoho drobného železa, které po nahrábnutí ničily pasy u kolesových rýpadel, tak i u zakladačů.

### **27.8.1956**

Velmi prudká a silná bouře způsobila poruchu v ervěnické elektrárně a tím došlo k zastavení těžby na DJŠ. Na zakládání zničila tato bouře tři kolejářské boudy.

### **30.8.1956**

Na dole Stalingrad v Břežánkách došlo při výbuchu důlních plynu k usmrcení pěti havířů.

### **31.8.1956 lom**

Ing. Míra Antonín předal funkci vedoucího PÚ-L Josefu Proškovi.

### **31.8.1956 zakládání**

Zakladač Z-1650/Z-55 dosáhl ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v založení zeminy a to v objemu 568 656 m<sup>3</sup> (*statistika k 29.6.1997*)

### **srpen 1956**

V průběhu tohoto měsíce se stal smrtelný úraz el. proudem 500 V panu Pejsarovi. Jiné údaje se nadochovaly.

### **5.9.1959**

Součástí nadcházejících oslav Dne horníků DJŠ byl v ZK v Holešicích uspořádán pingpongový turnaj, který trval do 8.9. 1956.

### **6.9.1956**

Další akcí související s oslavami Dne horníků na DJŠ, bylo uspořádání módní přehlídky v ZK v Holešicích.

### **8.9.1956**

Jinou akcí spadající do rámce oslav Dne horníků DJŠ, bylo uspořádání žákovského turnaje v kopané o Velkou cenu DJŠ. Tento turnaj se konal na hřišti v Holešicích. Večer byla divadelním kroužkem v závodním klubu sehrána komediální hra "Vzbud'te mne v šest".

## **9.9.1956**

V závodním klubu v Holešicích se konaly oslavy Dne horníků DJŠ od 7.00 hod. s tímto programem:

1. Koncert dechové hudby DJŠ
2. Slavnostní schůze
  - projev ředitele
  - předání uznání a věcných odměn
  - předání vyznamenání
  - výplata věrnostního
3. Oběd
4. Turnaj v odbíjené
5. Finále žákovského turnaje v kopané o Velkou cenu DJŠ
6. Mezinárodní utkání v kopané Baníku Holešice s mužstvem z NDR
7. Večeře
8. Estrádní pásmo
9. Ohňostroj
10. Taneční zábava s velkou věcnou loterií

*(Ve velké loterii byly tyto ceny: pračka Perobot se ždímačkou, pračka Perota bez ždímačky, fotoaparát Wega, kamera Admira, kytara, dvě kola Tourist, dámské kolo, kopací míč, dámský svetr, balónový plášť, pánské šaty, dámské hedvábné šaty, dámská kabelka, kožená aktovka, dámská kabelka. Výrobky z textilu si mohly výherci vyzvednout v Obchodním domě Květen v Chomutově dle svého výběru a velikosti. K této věcné loterii vydal ZV ROH výtvarně zdařilé losy.)*

## **12.9.1956**

V ubytovně na táboře č.6 došlo k požáru, který vznikl od zapnutého vařiče na který někdo z ubytovaných zapomněl. Požár byl včas uhašen.

## **16.9.1956 skrývka**

Při nahrábnutí bludného kamene se u korečkového rýpadla D-800/R-3 oboustranně přetrhl korečkový řetěz a také se zdeformovaly čtyři korečky.

## **29.9.1956 doprava**

Na Š-9 se ve 12.05 stal opraváři vozů Josefu Formánkovi smrtelný úraz při opravě Ta vozu. Když stál mezi nezajištěnými vraty a skluzem, který opravoval, vrata Ta vozu se uvolnila. Přerazila ho v oblasti bederní páteře.

## **září 1956**

Oslav Dne horníků na dole Vrbenský v Souši se zúčastnil prezident ČSR Antonín

Zápotocký. Důl Vrbenský byl v tomto hornickém roce vyhodnocen jako nejlepší důl v ČSR.

### **26.10.1956 údržba**

V 11 hod. v holešické rozvodně se stala na prototypových usměrňovačích z ČKD Praha havárie. Část DJŠ stála deset hodin bez el. proudu.

### **30.10.1956 skrývka**

Na 1. a 2. skr. řezu byl vyzkoušen sovětský škrabač pro hloubení odvodňovacích příkopů. Za říjen 1956 bylo vyhloubeno 3100 metrů odvodňovacích struh. Škrabač byl potom odvezen.

### **11.11.1956 skrývka**

Na DJŠ byl splněn celoroční státní plán stanovený na těžbu skrývky.

### **22.11.1956**

Po maďarských událostech v období 23.10. - 4.11.1956 byla na DJŠ uspořádána "Vlastenecká směna pro maďarský lid". Vynesla částku 52 057 Kčs, která byla předána na fond pomoci Maďarsku.

### **28.11.1956 lom**

U E-7/R-133 došlo při těžbě k zlomení násady na lžici. Porucha byla způsobena vadou materiálu. Násada byla svařena na místě bez demontáže lžice.

### **5.12.1956**

Na ministerstvu paliv a energetiky v Praze byla za přítomnosti ředitelů z DJŠ, z dolu Prezident Roosevelt a dolu Obránců míru, řešena ohrožená dodávka velkostrojů v letech 1957 a 1958. Těžký průmysl a strojírenství mělo v celkové organizaci vážné nedostatky s těmito dodávkami.

### **7.12.1956**

Mezi obcemi Komořany a Ervěnice byla zprovozněna nová silnice.

### **10.12.1956 zakládání**

Při strojní kontrole na zakladači Z-1650/Z-55 bylo zjištěno, že u vidlice, která nesla ložisko spodního čepu otočného zařízení zakládacího výložníku se uvolnily nýtové spoje. Toto zjištění bylo vyhodnoceno jako havárie. Předěšlo se tím k pádu zakládacího výložníku.

### **rok 1956 zakládání**

V průběhu roku 1956 došlo u Z-1650/Z-55 k utržení protizávaží a tím k pádu



zakládacího výložníku. Událost byla hodnocena jako havárie. Datum této havárie není znám.

## 1957

### **1.1.1957**

\* Ministr paliv a energetiky potvrdil zrušení organizaci trustového vedení v SHD a opět byl zaveden styl řízení z 1.1.1952 tj. Kombinát SHD. Celou záležitost řešila směrnice SHD č. 43/56.

\* V souvislosti s touto reorganizací v SHD byly na DJŠ výrobní procesy rozděleny takto:

#### PÚ-S:

Skrývka 1

\* skrývání ornice

\* dobývání nadloží s R-136 a R-137

Skrývka 2

\* dobývání nadloží s K-25, D-800, R-143 a R-170

#### PÚ-L:

\* dobývání uhlí a výklizu s R-131, R-133 a K-27

#### PÚ-Z:

\* vnější zakládání na velebudické výsypce s Z-51 a Z-55 včetně pluhových výsypek

\* vnitřní pluhové výsypky

#### PÚ-D:

\* přeprava nadloží a ornice

\* přeprava uhlí

\* pomocný provoz

#### PÚ-Ú:

\* kotelna

\* trafostanice na PÚ-S

\* trafostanice Holešice

\* trafostanice Čepirohy

\* pojízdná trafostanice

\* dílna truhlářů

\* dílna elektro PÚ-L

\* dílna mechanická PÚ-L

#### PÚ-S:

\* dílna elektro PÚ-S

\* dílna trolejářů

\* dílna oprav ellok

\* dílna oprav LH a Ta vozů

- \* dílna oprav buldozérů
- \* dílna slaboproudařů
- \* dílna vulkanizérů

#### PÚ-SZ:

- \* vedení DJŠ
- \* dispečink
- \* garáže
  - nákladní autodoprava
  - osobní autodoprava
  - motocykly
  - sanita
  - koňské potahy

#### Neprůmyslové hospodářství:

- \* bytové hospodářství
- \* rekreační středisko Pyšná
- \* tábor ubytování Čepirohy

### **1.1.1957 doprava**

Na zvláštní povolení, pouze pro PÚ-D na DJŠ, povolil výrobní odbor SHD řízení ellok jednomužnou osádkou. Do této doby se osádka ellok skládala ze dvou mužů, kteří pracovali v profesi vlakvedoucí a strojvedoucí.

### **17.1.1956**

ÚV Svazu zaměstnanců v hornictví v Praze vyzýval kolektivy na všech dolech, aby přes jeho orgán byly zasílány výzvy maďarským horníkům, a aby neopouštěli cestu k socialismu. Na DJŠ byla jedna takováto výzva projednána a odeslána na tento orgán.

### **21.1.1957 zakládání**

V 8.35 hod. na Z-1650/Z-55 se zřítíl zakládací výložník. Havárie byla způsobena poddimenzováním pravé spodní záchytné vidlice. Oprava trvala do 6.3.1957.

### **30.1.1957**

Závěrečným protokolem z ONV v Chomutově bylo povoleno ZV ROH DJŠ trvale užívat závodní klub na náměstí 1.máje v Chomutově od 31.1.1957.

### **31.1.1957**

Vedení DJŠ se postupně přestěhovalo do nového objektu na Novém závodě. Ostatní potřebné objekty jako byly např. koupelny, šatny a některé dílny, byly provozovány nouzově v důlních podmínkách. Výstavba těchto objektů pokračovala dále na Novém závodě.

## **2.2.1957**

V Chomutově se konalo slavnostní otevření a zahájení provozu v Závodním klubu DJŠ na náměstí 1.máje.

## **5.2.1957 zakládání**

Vedoucí kolektivu Z-1650/Z-55 předal na Kombinát SHD "Prapor čínských horníků", který měl v držení za vynikající těžební výsledky za rok 1955. *(Datum udělení Praporu čínských horníků tomuto kolektivu ze zakladače Z-55 se nedochovalo.)*

## **9.2.1957**

V Repre v Mostě se konal celorevírní aktiv k dosažení těžeb za rok 1956. Z DJŠ se tohoto aktivu zúčastnilo 10 zástupců.

## **13.2.1957**

Do tohoto dne měl DJŠ v držení dva koně pro rozvoz deputátního uhlí po nejbližším okolí. Protože se stále rozrůstal automobilový park, byli oba koně prodány soukromému rolníkovi do Horního Jiřetína za 2070 Kčs. *(Kůň se jmenoval Bubík a kobyly Líza.)*

## **19.2.1957 údržba**

V 8.05 hod. utrpěl smrtelný úraz v prostoru dnešní mechanické dílny Jan Janda. Při skládání opotřebovaných zubů od E-7 jeřábem, došlo k dotyku konstrukce jeřábu s trolejí při jejich svěšování. Jan Janda se v tomto okamžiku držel vázacího lana.

## **23.2.1957**

V Praze se konal ve dnech 22. - 23.2.1957 sjezd Svazu zaměstnanců v hornictví. Za DJŠ se tohoto sjezdu zúčastnili tři delegáti.

## **24.2.1957**

V ZK DJŠ v Chomutově se konaly oslavy k 9. výročí Únorových událostí.

## **27.2.1957**

V ZK v Holešicích byl předán "Řád práce" dolu Jan Šverma za příkladné pracovní výsledky a za iniciativní zavádění nepřetržitého provozu. Tento řád řediteli DJŠ předával ministr paliv a energetiky. Na tomto zasedání převzal jeden zaměstnanec z DJŠ medaili "Za vynikající práci" a kolektiv D-800/R-3 převzal čestné uznání.

## **1.3.1957**

ZK v Holešicích, jako hlavní klub DJŠ, provozoval další zařízení:

- klubovnu v Otvicích
- klubovnu a sál v Novém Sedle

- Rudý koutek ve Strupčicích
- ZK DJŠ v Chomutově

### **10.3.1957**

V ZK DJŠ v Chomutově se konala propagační výstava filatelistů.

### **23.3.1957**

Ve 12.00 hod. se na počest 25. výročí Velké mostecké stávky na DJŠ a na všech dolech v SHD rozezněly sirény. V tomto okamžiku bylo zahájeno slavnostní zasedání k této události v Horním Jiřetíně.

### **24.3.1957**

\* V restauraci „Komuna“ v Mostě začalo v 9.00 hod. slavnostní zasedání k 25. výročí Velké mostecké stávky.

\* V 19.00 hod. začal v mosteckém divadle na počest 25. výročí Velké mostecké stávky program, kde byla prezentována revoluční poezie a revoluční písně. Obou akcí se zúčastnili delegáti z DJŠ.

### **31.3.1957**

V mosteckých kasárnách bylo provedeno v 10.00 hod. slavnostní odhalení pomníku k 25. výročí Velké mostecké stávky. Při této příležitosti obdržely tyto kasárna název kasárny Mostecké stávky. Tohoto aktu se zúčastnila i delegace z DJŠ.

### **1.4.1957 doprava**

Do úplného provozu byly uvedeny hradla Š-1, Š-2 a Š-4.

### **6.4.1957**

V Lomu u Mostu byla u příležitosti 25. výročí Velké mostecké stávky uspořádána přehlídka hornických dechových kapel. Této přehlídce se zúčastnila i dechová kapela z DJŠ.

### **13.4.1957**

V Mostě na "prvním náměstí" se konal ve 12.00 hod. tábor lidu k 25. výročí Velké mostecké stávky. Tohoto tábora se zúčastnilo 40 zaměstnanců z DJŠ, kteří na tento tábor lidu byli uvolněni a dovezeni autobusem.

### **19.4.1957**

V holešické rozvodně a v provozu byla exkurze studentů z Vyšší průmyslové školy strojní z Mostu.

*(Jedním ze studentů byl i Günter Kindiger, který po absolvování strojí průmyslové školy, dlouhá léta pracoval na DJŠ jako technik.)*

### **25.4.1957**

Občané města Ervěnic zaslaly prezidentu republiky Antonínu Zápotockému dopis. V tomto dopise prosili prezidenta, aby nepřipustil připravovanou likvidaci města Ervěnic. Na dopis nebylo kanceláří prezidenta republiky odpovězeno. *(Dne 20.12.1960 se z Ervěnic odstěhoval poslední občan.)*

### **1.5.1957**

V Ervěnicích se konaly prvomájové oslavy, kterých se zúčastnila většina zaměstnanců z DJŠ. Na těchto oslavách vyhrávala dechová hudba z DJŠ.

### **2.5.1957**

Na KNV v Ústí nad Labem se konala pracovní porada ve věci zrušení města Ervěnic. Na této poradě byl dohodnut základní postup likvidace tohoto města.

### **3.5.1957 skrývka**

Tohoto dne se konala na 4.skrývkovém řezu pracovní porada vedení DJŠ za účasti odborníků z SHD. Tématem porady bylo zvolení vhodného technologického postupu pro snesení kolejiště D-800/R-3 do zářezu cca 5 metrů hlubokého v době, kdy bylo toto rýpadlo v revizi. Demontáž a následná montáž kolejiště byla rozplánována do 31.5.1957. Tuto kolejovou přestavbu řídil revírník PÚ-S Alois Kinský. Ten však zvolil jiný pracovní postup. Na místo pracné demontáže a následné montáže, prostě kolejiště u D-800/R-3 stáhl do tohoto zářezu bez rozebrání. Kolejiště nechal vyrovnat a začal ihned se škvárováním. Na korečkovém rýpadle D-800 osádka nestačila ani pořádně zahájit roční revizi a opět bylo dne 8.5.1957 uvedeno do provozu. Vedení DJŠ, včetně odborníků z SHD, tato organizace práce svým způsobem zaskočila. Od této doby, jakoukoliv akci kolejový revírník Alois Kinský organizoval, nikdo mu do ní nezasahoval.

### **10.5.1957 skrývka**

U D-800/R-3 se v 8.50 hod. oboustranně přetrhl korečkový řetěz a zdeformovaly se dva korečky. Oprava trvala 11 hodin.

### **20.5.1957 zakládání**

\* U Z-1650/Z-55 se objevila neobvyklá porucha. Při pojíždění při těžbě prasklo soukolí na kabelovém voze.

\* Na Z-1650/Z-55 byl namontován k odzkoušení nový typ pasového dopravníku z Matadoru Bratislava.

### **25.5.1957 zakládání**

U zakladače Z-1650/Z-55 se vytvořila kolem 14té hodiny v "bagrovém kolejišti"

velká trhlina. Zakladač odtransportoval z tohoto místa opravdu v poslední chvíli a zastavil se, až když si vytrhl kabel 6kV z kabelového bubnu. Hned po zastavení, ujel velký skluz zeminy, který se zastavil 26.5.1957 v 11. hod.

### **26.5.1957**

Na objektech bývalého dolu Robert byly zahájeny trhací práce. Jeden z odpalů byl tak silný, že tlaková vlna vyrazila v Holešicích 21 oken a rozbila tabuli na jednom z pomníků na holešickém hřbitově. DJŠ okamžitě odstranil a zaplatil vzniklé škody.

### **6.6.1957**

Další trhací práce byly na staré Robertce provedeny na objektu bývalé závodní elektrárny.

### **22.6.1957**

Na DJŠ byla exkurze studentů z večerní průmyslové školy z Horního Slavkova.

### **30.6.1957 lom**

Na DJŠ byl na řezech zaznamenán nebývale zvýšený přítok důlních vod.

### **5.7.1957 lom**

Koleso rýpadla K-1000/K-27 bylo osazeno novým typem korečků "úderník".

### **6.7.1957 skrývka**

DJŠ zapůjčil na dva týdny, ONV v Mostě buldozer i s buldozeristou Miloslavem Orlem na provedení zemních prací pro areál letního kina na vrchu Resl.

### **11.7.1957**

Na DJŠ byla exkurze učitelů z Třebíče.

### **12.7.1957 skrývka**

Na D-800/R-3 se v 11.20 hod. stala havárie. Při těžbě se utrhly obě závěsné skříně korečkového řetězu.

### **18.7.1957**

Na DJŠ byla exkurze studentů z VŠB z Ostravy a z KVOS z Ústí nad Labem.

### **24.7.1957**

Na DJŠ byla exkurze učitelů z Třebíče.

### **24.7.1957 skrývka**

V dopoledních hodinách na 2. skr. řezu boční skluz zdemoloval kolesovou sýpku na K-1000/K-25. Oprava trvala 20 hodin.

### **25.7.1957 skrývka**

Ve 20.40 hod. se lopatové rýpadlo R-143 Demag propadlo na 4. skr. řezu levým pasem do nezavalené komory. Vyprošťování trvalo šest dní.

### **25.7.1957**

Ředitel Kombinátu SHD František Penc, příkazem č. 50/57 direktivně omezil dolům a závodům využívání služeb ze soukromého sektoru.

### **31.7.1957**

V předpolí DJŠ byla zrušena silnice mezi obcemi Ervěnice a Komořany.

### **1.8.1957 skrývka**

Z dolu Obránců míru u Dolního Jiřetína bylo na DJŠ převedeno lopatové rýpadlo Demag/R-147.

### **9.8.1957 skrývka**

Na 2.skrývkovém řezu boční skluz opět zdemoloval kolesovou sýpku u K-1000/K-25. Oprava trvala 38 hodin.

### **9.8.1957**

V ZK v Holešicích se konalo slavnostní převzetí "Praporu ministerstva paliv a energetiky" a "Praporu Ústředního výboru Svazu zaměstnanců v hornictví". Na slavnostní akt, bylo pozváno 40 předních zaměstnanců z DJŠ.

### **20.8.1957**

Na MNV v Jirkově se konala porada týkající se zřízení nového ervěnického hřbitova. Původně se uvažovalo s jeho přemístěním do okolí Červeného Hrádku. Pak bylo rozhodnuto, že bude rozšířena východní část jirkovského hřbitova, kam byl potom ervěnický hřbitov přemístěn.

### **22.8.1957 skrývka**

Do provozu bylo uvedeno nové kolesové rýpadlo K-1000/K-29. Montážní místo tohoto rýpadla bylo mezi bývalými hradly D-7 a D-8 tj. mezi obcemi Ervěnice a Komořany. Vyjetí K-29 z montážního místa se setkala s velmi nepříjemnými potížemi. Při úpravě montážního místa před montáží rýpadla se "jaksi" zapomnělo, že v těchto místech se nacházely také tzv. "splavné výsypky". Po vyjetí K-29 z montážního místa byla transportní trasa volena právě přes tyto prostory. Po ujetí cca

250 metrů se K-29 zabořila tak hluboko, že pro jeho vyproštění bylo zapotřebí tři tanků a pěti buldozerů. Při vyprošťování pomáhali důstojníci a vojáci z vojenského útvaru ze Žatce. Po vyjetí ze zaboření se K-29 vrátila zpět na montážní místo. Tam byly provedeny rozsáhlé opravy housenic a ochozů na spodní stavbě. *(Vzpomněl František Kabát)*

### **1.9.1957**

- \* Na staré Robertce byly provedeny trhací práce na objektu bývalé kotelny.
- \* Na DJŠ byla dodána vrtná souprava B 120M.

### **4.9.1957**

Na DJŠ byla exkurze zaměstnanců z elektrárny Poříčí u Trutnova.

### **6.9.1957**

Na staré Robertce probíhala další část trhacích prací na objektu bývalé kotelny, na pilířích u mostu a na výškovém komínu. Ten padl až na druhý pokus.

### **7.9.1957**

- \* V Praze se konalo slavnostní zasedání Odborového svazu zaměstnanců v hornictví. Za DJŠ se zúčastnili ředitel, předseda CZV KSČ a předseda ZV ROH.
- \* Další část trhacích prací probíhala na betonové stěně u bývalé kotelny na staré Robertce.

### **8.9.1957**

V ZK v Holešicích probíhaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Koncert dechové hudby
- 2) Zahájení
- 3) Zhodnocení hornického roku
- 4) Projev zástupce SHD
- 5) Předání vyznamenání
- 6) Předání věcných odměn
- 7) Zdravice hostů
- 8) Závěr a organizační
- 9) Volná zábava a tombola

Dopoledne proběhla oficiální část, odpoledne utkání v kopané a večer se konala taneční veselice. Zaměstnancům DJŠ bylo předáno šest medailí "Za vynikající práci".

### **8.9.1957 zakládání**

Na Z-1650/Z-51 byl sejmout zkušební typ nového dopravního pasu, který byl na zakladači instalován 20.5. 1957. Po pase přepraveno cca 1,5 miliónů m<sup>3</sup> zeminy a byl již neopravitelný. Nesplnil očekávané parametry.



### **13.9.1957**

DJŠ si objednal u akademického malíře Milana Lahody z Teplic zhotovení velkého portrétu Jana Švermy.

### **15.9.1957 lom**

K-1000/K-27 těžil přímo pod hradlem Š-3.

### **20.9.1957**

Na pražském hradě se konala celostátní porada vynálezců, zlepšovatelů a novátorů. Z DJŠ se této porady zúčastnilo pět zaměstnanců.

### **20.9.1957 skrývka**

V tento den opět zahájilo transport nové kolesové rýpadlo K-1000/K-29 z montážního místa (*viz 22.8.1957*). Vlastní transport začal 20.9.1957, ale hned po vyjetí se rýpadlo začalo opět bořit. Vrátilo se zpět na montážní místo. Na transportní trasu byly rozloženy staré pražce od D-800/R-3, po kterých, jako po hatích bylo zahájeno opětovné vyjetí K-29 z montážního místa. S menšími, či většími obtížemi pokračoval transport až do 26.9.1957. Tohoto dne však došlo k dalšímu velkému zaboření. Opět byly přivezeny tři tanky z vojenské posádky v Žatci. Za pomoci ještě dalších pěti buldozerů vyjelo K-29 dne 28.9.1957 ze zaboření. Na rýpadle byly utrženy schody a ochozy na spodní stavbě a poškozeno všechno mazání na pojezdech. Rýpadlo K-29 přes tyto obtíže dojelo na planýrku 3. skrývkového řezu. Tam bylo vyškvárováno nové montážní místo a provedena "další" odstranění následků po druhém těžkém zaboření.

### **25.9.1957**

Na staré Robertce probíhaly na zbylých objektech drobné trhací práce.

### **26.9.1957**

Na DJŠ byla exkurze dětí z OSŠ v Jirkově z Mostecké ulice. *Jako děti byli na této exkurzi Jan Franta, Walter Novotný, Josef Houdek a Miloslav Kubica, pozdější dlouholetí zaměstnanci DJŠ.*

### **3.10.1957**

Na DJŠ byla exkurze z Báňských projektů v Praze.

### **4.10.1957**

Na DJŠ byla exkurze odborářů ze SSSR.

### **8.10.1957**

Na DJŠ byla exkurze učitelů z Prahy 2.

### **12.10.1957**

V ZK v Chomutově se konal pro zaměstnance harfový koncert.

### **13.10.1957**

V objektech staré Robertky probíhala další etapa drobných trhacích prací.

### **15.10.1957 lom**

"Ohňáři" na PÚ-L byli vybaveni samozáchrannými přístroji SPZ-3. V tomto období probíhalo zmáhání ohňů a zápar ve třech směnách.

### **24.10.1957 zakládání**

Při honu v prostoru bylanské výsypky prostříleli myslivci z Hořan kabeláž, spojující toto pracoviště s dispečinkem. DJŠ si proto vyžádal, aby další hony byly vedeny směrem od kabeláže.

### **25.10.1957**

Na DJŠ byla zahájena na základě dopisu ÚV KSČ základním organizacím, tzv. "Celonárodní diskuse k řízení a plánování národního hospodářství". Tato diskuse probíhala dle harmonogramu na všech pracovištích a ve všech kolektivech do konce roku. CZV KSČ ji na svých zasedáních pravidelně přehodnocoval.

### **29.10.1957**

Na DJŠ byla exkurze ze Státní průmyslové školy hornické v Kladně.

### **1.11.1957 skrývka**

\* Na důl Libuše u Prunéřova bylo převedeno lopatové rýpadlo R-143 Demag.

\* U K-1000/K-29 se v 19.50 hod. při těžbě zadřely ozubené kola a praskla brzda na zdvihu kolesového výložníku. Oprava trvala dva dny.

### **2.11.1957 skrývka**

DJŠ zapůjčil lesní správě na Červeném hrádku buldozer na stahování dřeva.

### **16.11.1957 zakládání**

Na PÚ-Z na vnitřní výsypce byl založen stavební dvůr.

### **18.11.1957**

V tento den se konal státní pohřeb prezidenta ČSR Antonína Zápotockého. Z DJŠ byla na tento pohřeb vypravena oficiální delegace.

### **19.11.1957 lom**

K-1000/K-27 nadrželo tzv. vodní chodbu z bývalého dolu Washington ve které byla nadržena voda v celém jejím profilu. Náhlý příval vody doslova na chvíli zalil celou spodní stavbu rýpadla. Pak ještě asi tři hodiny vytékala silným proudem voda z této chodby. Tímto náhlým přítokem důlních vod došlo k částečnému zatopení pomocné čerpací stanice č.VIII.

### **29.11.1957**

V ZK v Holešicích byla dokončena výstavba kuželníku, který zajišťoval DJŠ.

### **30.11.1957**

DJŠ splnil stanovený státní plán na těžbu uhlí pro rok 1957.

### **1.12.1957 zakládání**

Na stavebním dvoře u Š-3 začala montáž nového zakladače ZD-1800/Z-59.

### **2.12.1957**

Asi čtyřicet zaměstnanců z DJŠ bylo na exkurzi v HDBS. Navštívili doly Medard I, Medard II, Silvestr a úpravnu uhlí v Tisové.

### **5.12.1957 skrývka**

Na K-1000/K-29 v noční směně ve 23.10 hod. se rozřízl hlavní pas po celé jeho délce asi 25 cm od okraje. Rozříznutí způsobila důlní kolejnička z bývalé hlubinné činnosti dolu Washington v Třebušicích.

### **10.12.1957**

\* DJŠ splnil stanovený státní plán na těžbu zeminy pro rok 1957.

\* Devatenáct zaměstnanců poskytlo ze svého přidělu, 3q deputátního uhlí pro kina v Otvicích, Vrskmani a Novém Sedle, aby mohly být promítány odpolední filmy pro děti.

### **12.12.1957**

Na DJŠ byla exkurze odborářů z Maďarska.

### **23.12.1957 skrývka**

DJŠ zapůjčil ČSTV v Chomutově buldozer na provedení zemních úprav na letním stadioně.

**29.12.1957**

Z elektrárny Komořany se přenesl zkrat na "vn" do rozvodu na DJŠ. Důl byl dvě hodiny bez proudu.

**31.12.1957 zakládání**

Zakladač ZD-1250/Z-51 dosáhl ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v založení zeminy v objemu 4 379 738 m<sup>3</sup> (*statistika k 9.7.1997*).

**31.12.1957**

V ZK v Holešicích se konala silvestrovská zábava pro zaměstnance DJŠ.

## 1958

**1.1.1958**

Ředitel DJŠ ing. Jan Ručka vydal nový "Pracovní řád pro zaměstnance DJŠ".

**2.1.1958 skryvka**

Na K-1000/K-29 se při těžbě v 15.40 hod.k přetrhlo levé zdvihové lano. Po přetržení lana a došlo k pádu kolesového výložníku. Mezitím se kolesový výložník nakroutil a deformovala se jeho spodní zavětrování. Oprava trvala do 26.1. 1958.

**3.1.1958**

Řz DJŠ ing. Jan Ručka zaslal u příležitosti 60. narozenin blahopřejný dopis prof. dr. ing. Aloisu Myslivcovi na VŠB do Ostravy. Tento vynikající báňský odborník řešil některé báňské problémy i na DJŠ.

**10.1.1958**

Na DJŠ se dostavili soukromní zemědělci pánové Lohberg a Kozák z Nového Sedla. Podali si stížnost na propadání svých polí. Měřičské oddělení po vyhodnocení potvrdilo jejich stížnost jako oprávněnou. Tyto pozemky byly poddolovány hlubinnou činností bývalého dolu Lobkowitz. Proto jim byly sníženy vyměřené dodávky v odevzdávkách potravin.

**13.1.1958**

Zatím "nejčernějším" dnem z hlediska výskytu různých nehod bylo pondělí 13.ledna 1958. V tento den se staly na DJŠ tyto nehody v tomto pořadí:

\* Ellok č. 493 s loženou soupravou zajížděla na koryto ZD-1800/Z-59. Posledním LH vozem narazila na pluh buldozeru, který na konci koleje prováděl zemní práce. LH vůz vykolejil a pluh na buldozeru byl deformován.

\* Strojvedoucí ellok č. 468 projel na Š-13 návěstidlo v poloze "Stůj". Poškodil "říznutím" jednoduchou výhybku. Tento prohřešek se snažil napravit tím, že se chtěl

vrátit k návěstidlu, které projel. Přitom došlo k vidlicovité jízdě při které vykolejily dva ložené LH vozy na této výhybce.

\* Ellok č.470 se sunutou loženou LH soupravou najela při zajíždění na koryto do polozdvíženého nabíracího zařízení na Z-1650/Z-55. Poškodila jej tak, že Z-55 stál v opravě do 25.1.1958

\* Nesprávným zacházením strojvedoucího s kontrolerem pro přímé řízení, vyhořela kabeláž v kabině ellok č. 420.

\* Na PÚ-L došlo k zahoření motoru u buldozeru od výfukových plynů v místě, kde bylo porušeno výfukové těsnění. Včasným zásahem bylo zabráněno k úplnému shoření buldozeru.

\* Ellok č. 429 najela soupravou, vlivem špatně postavené dopravní cesty na odstavnou kolej, kde byla odstavena jiná LH souprava.

Tento seznam různých nehod byl zveřejněn na bleskovce s titulem "**Opravdu černý den**".

### **21.1.1958**

DJŠ navštívil člen ústředního výboru Komunistické strany Nového Zélandu.

### **28.1.1958**

V Praze se konala 224. schůze ÚV KSČ, která uložila všem resortům národního hospodářství, věnovat veškeré úsilí výstavbě uhelného průmyslu a jeho klíčovými stavbám. Mezi vyjmenované stavby patřil i DJŠ. Plnění tohoto usnesení nebylo důsledné. Jako ostatní doly, měl i DJŠ vážné problémy s opožděvanou investiční výstavbou.

### **30.1.1958 lom**

Skluz zeminy u K-1000/K-27 mírně deformoval kolesovou špičku a úplně zničil kabinu pasaře. Oprava trvala do 4.2.1958 a byla hodnocena jako havárie.

### **4.2.1958**

V Mostě na SHD se konal celorevímí aktiv všech předních funkcionářů a hospodářských pracovníků. Z DJŠ se tohoto aktivu zúčastnilo pět delegátů.

### **8.2.1958**

V Rudém domě v Ervěnicích se konal Velký myslivecký ples. Hlavní organizační zajištění provedli pořadatelé z DJŠ.

### **11.2.1958 doprava**

Na DJŠ proběhlo jednání o technických parametrech nových Ss vozů. Jednání se zúčastnili mimo konstruktérů z Vagonky Tatra z Poprad, také zástupci ze Strojimportu Praha a zástupci z francouzské firmy Decauville z Paříže.

### **12.2.1958**

V Ervěnicích byly zkolaudovány provizorní garáže pro vozidla z DJŠ.

### **15.2.1958**

V období 8.1. - 15.2.1958 probíhala na DJŠ prověrka obsazení pracovišť s cílem snížit stav zaměstnanců.

### **20.2.1958 lom**

Při zmáhání ohně v jedné staré chodbě se na "ohňáře" zřítíl strop a zavalil jej. Po jeho okamžitém vyproštění bylo zjištěno, že má zlomenou nohu.

### **21.2.1958**

V ZK v Chomutově se konala slavnostní schůze k 10. výročí Únorových událostí.

### **22.2.1958**

V Praze ve Sjezdovém paláci se konalo slavnostní zasedání Ústřední rady odborů, kterého se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

### **24.2.1958**

Pracujícím v SHD byl u příležitosti 10. výročí Únorových událostí udělen prezidentem republiky "Řád Klementa Gottwalda".

### **28.2.1958 doprava**

Na trolejářskou drezínu byla prvně namontována vysílací stanice.

### **4.3.1958 doprava**

ZV ROH projednával stížnost vlakvedoucího Josefa Šouna. Stěžoval si, že ačkoli bylo již provedeno několik kurzů pro strojvedoucí, stále nebyl do jednoho z nich zařazen. Předseda ZV ROH tuto záležitost prošetřil. Zjistil, že do kurzu jej nedoporučila stranická skupina KSČ na PÚ-D. Důvodem zamítnutí byla jeho účast v zahraniční armádě v Anglii za 2.světové války.

### **7.3.1958**

V ZV ROH se konala "Tajná - důvěrná" schůze. Předmětem této schůze bylo projednání materiálu, který souvisel s reorganizací průmyslu v ČSR.

### **14.3.1958 zakládání**

V závodním klubu v Holešicích se konal slavnostní večer u příležitosti dokončení montáže nového zakladače ZD-1800/Z-59.

### **15.3.1958**

Na MNV v Holešicích se projednávala škoda, která vznikla zavodněním luk a přilehlých pozemků u Hutního potoka. Při prudkém jarním tání bylo zavodněno 10 ha a zamokřeno 30 ha různého území. DJŠ měl Hutní potok v určeném prostoru ve své správě.

### **18.3.1958**

Na zasedání ZV ROH se projednával návrh na zřízení kulturního domu v Jirkově. Za budoucí kulturní dům byla vybrána budova ve které byl hostinec „Modrá hvězda“. Tento záměr se neuskutečnil.

### **19.3.1958**

MNV v Třebušicích si důrazně stěžovalo na SHD v Mostě na velice zhoršené životní prostředí. Stížnost souvisela s výstavbou nových zařízení v elektrárně v Komořanech, na dole Vrbenský i na DJŠ. Předseda MNV z Třebušic na jednání v SHD v Mostě každému ze zúčastněných konkrétně vyčetl jeho podíl na tomto zhoršování životních podmínek obce. Všichni tuto stížnost uznali za oprávněnou. V závěru byly každému uloženy určité úkoly, které měly zmírnit tento stav. DJŠ opravil silnici od trebušického kostela až k hořanské výsypce. Na této výsypce zřídil i rampu na hrubé mytí vozidel. Zde si řidiči před vjetím na silnici při deštivém počasí očišťovali automobily od bahna.

### **21.3.1958 doprava**

V 10.00 hod. byla uvedena do provozu druhá kolej tzv. uhelné normálky o rozchodu 1435 mm. Ta vedla z hradla Š-4 na hradlo Š-1.

### **31.3.1958 doprava**

Při prudkém jarním tání došlo v prostoru hradla Š-5 ke skluzu zeminy. Ten zavalil jednu kolej v délce cca 200 metrů.

### **březen 1958 lom**

V průběhu tohoto měsíce se stal v lomu smrtelný úraz. Podrobnosti se nedochovaly.

### **1.4.1958**

\* Z rozhodnutí ministra paliv a energetiky byla v organizaci řízení SHD provedena změna. Byl zrušen "Kombinát SHD" a byl nahrazen "Sdružení SHD". S tímto rozhodnutím souvisela i změna adresy DJŠ:

SHD - důl Jan Šverma  
národní podnik  
nositel Řádu práce  
HOLEŠICE

\* Na DJŠ byl ustaven nový odbor pro likvidaci města Ervěnic. Jeho vedoucím byl jmenován dr. Mirko Matyáš.

\* Z Ervěnic se začaly stěhovat první rodiny, což souviselo s připravovanou likvidací tohoto města. Zároveň začaly exhumační práce na ervěnickém hřbitově.

#### **2.4.1958 zakládání**

Z montážního místa u hradla Š-3 vyjel do provozu nový zakladač ZD-1800/Z-59. Zahájil těžbu na 2. výsypkové etáži. Pod tímto zakladačem byly provozovány pluhové výsypky.

#### **3.4.1958 skrývka**

Na 4. skrývkovém řezu se stala mimořádnost. Při těžbě došlo ke srážce zadní části D-800/R-3 s kabinou klapkaře K-1000/K-25. K žádné škodě nedošlo.

#### **17.4.1958**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Vyšší průmyslové školy báňské z Karviné.

#### **18.4.1958 doprava**

Čtyřicet strojvedoucích z DJŠ bylo a exkurzi v Závodech V.I.Lenina v Plzni, kde se vyráběly elektrické lokomotivy, které byly provozovány na dole.

#### **25.4.1958**

MNV v Novém Sedle oznámil DJŠ, že v jejich katastru došlo k rázovému poklesu polí a jiných pozemků.

#### **26.4.1958**

Základní organizace Svazarmu uspořádala sportovní motocyklovou soutěž. Start byl na náměstí v Ervěnicích a závod pokračoval přes Jirkov a Boleboř. Cíl byl u rekreačního střediska na Pyšné. Závodu se zúčastnilo 17 závodníků z DJŠ a 12 závodníků z dolu Roosewelt.

#### **29.4.1958**

Ve dnech 28. - 29.4.1958 se konal v ZK v Chomutově aktiv, který svolal KV KSČ z Ústí nad Labem. Dále se jej zúčastnili zástupci z KV SZH a ze Sdružení SHD a zástupci ze všech podniků, kteří zajišťovali výstavbu nových objektů na DJŠ. Po jednání byla na závěr přijata rezoluce ve které všichni zúčastnění se zavázali, že budou vzorně plnit rozplánované úkoly. Bohužel, zůstalo jen u slibů a závazků.

#### **29.4.1958**

\* Na táboře č. 5 v jedné ubytovně vznikl požár. V této ubytovně byli ubytováni zaměstnanci Elektrizace železnic.



\* Na DJŠ se konal aktiv na kterém byla přijata rezoluce podporující návrh polské vlády na vytvoření bez atomového pásma v Evropě.

### **30.4.1958**

Řz DJŠ ing. Jan Ručka byl odvolán z této funkce pro zdravotní důvody. Od 1.5. 1958 nastoupil do této funkce František Ausberger.

### **1.5.1958**

\* Na DJŠ se konalo před zahájením průvodu slavnostní shromáždění. Na tomto shromáždění byly věcné odměny 220 zaměstnancům.

\* Dechová kapela o 1.máje vyhrávala v Novém Sedle.

\* V ZK v Chomutově se večer konala taneční veselice.

### **2.5.1958**

ZV ROH byl ve 13.00 hod. představen zástupcem Sdružení SHD ing. Miroslavem Bauerem, nový Řz DJŠ František Ausberger. Ten předtím pracoval ve funkci hlavního mechanika na Sdružení SHD.

### **3.5.1958 zakládání**

Ve dnech 2. - 3.5.1958 stál ZD-1800/Z-59 s el. poruchou. Dne 1.5.1959 byla na Z-59 vyměněn starší vlečný kabel. Na novém kabelu se projevíly poruchy na jeho izolaci. Na DJŠ byl urychleně pozván jeho výrobce, který konstatoval, že tento kabel není kvalitní. Proto na Z-59 byl nazpět instalován původní vlečný kabel.

### **7.5.1958**

Na DJŠ se konal aktiv, na kterém byl přijat protest proti militarizaci Západního Německa.

### **8.5.1958**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní výrobní porada na které byl mj. představen nový ředitel DJŠ František Ausberger.

### **10.5.1958 zakládání**

Na ZD-1250/Z-51 se přetrhl široký kožený řemen pohonu korečkového vodiče. Náhradní řemen nebyl k dispozici. Zakladač Z-51 dva dny stál, než sedlář z Nového Sedla vyrobil nový.

### **15.5.1958**

Na DJŠ byla založena základní organizace Čs. červeného kříže.

### **17.5.1958 skrývka**

Na K-1000/K-29 se stala havárie. Ve 20.20 hod. prázdná sunutá Ta souprava narazila do kalhotové výsypky a vážně ji poškodila.

### **17.5.1958**

V Karlových Varech se konal v období 12. - 17.5.1958 I. palivářský sjezd s mezinárodní účastí, kterého se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

### **21.5.1958**

Přípisem z Rady ONV v Chomutově bylo direktivně rozhodnuto, že DJŠ (i jiné doly), jsou povinni denně vysílat 20% svých administrativních sil na okopávku a jednocení cukrové řepy. Akce byla tímto orgánem přísně sledována.

### **30.5.1958**

\* Odbor vývoje na Sdružení SHD uvažoval o využití vnitřní výsypky i dolem Roosewelt a se zasazením třetího zakladače na velebudické výsypce. Žádná z uvažovaných variant se neuskutečnila.

\* Na počest konání XI. sjezdu KSČ si DJŠ zpevnil roční státní plán v těžbě uhlí o 77 tisíc tun uhlí a na zemině o 200 tisíc m<sup>3</sup>.

### **1.6.1958**

Na počest konání XI. sjezdu KSČ byla na DJŠ vyhlášena soutěž "O nejvyšší plnění LH a Ta vozů".

### **2.6.1958 zakládání**

Na DJŠ byla dodán nový el. mostový předkladač č. 137.

### **4.6.1958 doprava**

Na DJŠ byli konstruktéři z Vagónky Tatra z Popradu, kteří si vyžádali připomínky k nově konstruovaným Ss vozům. Slíbili, že podle těchto připomínek další vyráběné Ss vozy upraví. Potvrdili, že v roce 1959 dodají na DJŠ celkem 40 a v roce 1960 dalších 60 Ss vozů.

### **10.6.1958**

V jedné z ubytoven na táboře č.5 v Třebušicích vznikl požár. Vznikla škoda za 6200 Kčs.

### **13.6.1958 lom**

Zaměstnanci PÚ-L si na výrobní poradě odhlasovali, že na počest konání XI. sjezdu KSČ si zpevňují plán těžby uhlí o dalších 90 tisíc tun.

### **15.6.1958**

Na DJŠ se konala Národní směna na počest XV.sjezdu KSČ.

### **16.6.1958**

Závodní rozhlas zahájil pravidelné relace jejichž hlavním tématem byly informace o přípravě a průběhu XI.sjezdu KSČ.

### **9.6.1958**

Při likvidaci jednoho hrobu na ervěnickém hřbitově byl nalezen značný počet zlatých šperků. Za asistence SNB a zlatníka, bylo vše zaprotokolováno a odevzdáno na ONV v Chomutově.

### **21.6.1958**

\* V Praze se konal ve dnech 18. - 21.6.1958 XI. sjezd KSČ. Tohoto sjezdu se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

\* Na DJŠ byla exkurze studentů z Vyšší průmyslové školy z Handlové. Po nich následovala další exkurze ředitelů OSŠ z Chomutova. Odpoledne byla na DJŠ opět exkurze ředitelů z jedenáctiletých škol z Bratislavy.

### **27.6.1958**

Světové výstavy v Bruselu se zúčastnili z DJŠ František Ausberger, František Burda, Josef Zamrzla a Jaroslav Kopenec.

### **30.6.1958**

V ZK v Chomutově se konal aktiv techniků a předních dělníků. Na tomto aktivu mj. přednesl ředitel Franišek Ausberger své poznatky a dojmy ze světové výstavy v Bruselu.

### **4.7.1958**

Na DJŠ byla exkurze učitelů přírodopisu z Lanškrouna.

### **7.7.1958**

Na DJŠ byla exkurze učitelů z různých moravských škol.

### **12.7.1958**

Divadelní kroužek hrál zdarma v ZK v Holešicích pro děti i z okolních vesnic hru "Zlaté srdíčko", kterou režíroval Jaroslav Mareš.

### **14.7.1958**

Závodní skupina ČSM vyzvala svazáky z NDR z dolu Franz Mehring u Cottbusu k soutěži o nejlepší osádku ellok.

### **15.7.1958**

Dechová kapela DJŠ dostala za své úspěchy, nové hornické stejnokroje.

### **19.7.1958**

Na DJŠ se konal aktiv na kterém byl vysloven protest proti agresii USA a Anglie do Libanonu a Jordánska. Z DJŠ byla na Čs. výbor obránců míru, zaslána rezoluce vyjadřující nepokoj nad tímto aktem.

### **23.7.1958**

Na DJŠ byla exkurze deseti odborářů ze SSSR.

### **25.7.1958**

Na DJŠ byla exkurze z Odborového svazu zaměstnanců ze školství z Ústí nad Labem.

### **26.7.1958**

Z Ervěnic do Jirkova do sídliště Nové Ervěnice byly přeneseny tyto kulturní památky:

- \* památník padlých z 1. a 2. světové války
- \* pamětní desky z budovy radnice "Zemřeli, abychom žili" a "Oběti leteckých útoků" a desku "František Křížek - redaktor Rudého práva"
- \* pamětní desku z domu č. 120 "Rudé armádě osvoboditelce"

### **30.7.1958**

- \* V rámci zájezdu do Svit n.p. v Gottwaldově, koncertovala dechová hudba z DJŠ na terasách hotelu Moskva a to s velkým úspěchem.
- \* Na DJŠ se konal aktiv na kterém se projednávalo zajištění úkolů vyplývajících ze závěrů XI. sjezdu KSČ.

### **31.7.1958**

Mezi obcemi Holešice a Hořany byl zahájen provoz na silnici, která vedla podél železniční přeložky Vrskmaň a Třebušice.

### **31.7.1958 doprava**

Na PÚ-D byl uveden do celkového používání stavební dvůr.

### **4.8.1958**

Vedení DJŠ zaslalo ministru obrany generálu Bohumilu Lomskému, děkovaný dopis na iniciativní přístup důstojníků a vojáků, při demoličních a trhacích pracích na objektech bývalého dolu Robert.

### **27.8.1958**

Potomku po ing. Rudolfovi Radlerovi, který na dole Robert pracoval v období 1900 - 1907 jako závodní dolu, byl do Západního Německa zaslán dopis. V tomto dopise byl požádán, aby rozhodl jak naložit s ostatky jeho otce z důvodů likvidace ervěnického hřbitova.

### **30.8.1958**

V ZK v Chomutově se konal "Filmařský karneval".

### **1.9.1958**

\* Na DJŠ se konala konference k připravované nové mzdové soustavě.

\* Příkazem ředitele DJŠ č. 14/58 byla zřízena nová technicko-ekonomická rada. Tím zároveň byla zrušena chozračšotní a plánovací komise.

\* Výměrem ministra paliv a energetiky byla povolena výstavba Ústřední úpravny uhlí Herkules v Záluží u Litvínova.

### **7.9.1958**

Divadelní koužek a dechová kapela se zúčastnila divadelního a hudebního festivalu, který pořádal důl Karel v Pozorce.

### **14.9.1958**

V ZK v Holešicích se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Úvodní slovo
- 3) Kulturní vystoupení
- 4) Hlavní referát ředitele
- 5) Vyhodnocení nejlepších zaměstnanců a předání věcných odměn
- 6) Předání hornických vyznamenání
- 7) Závěr
- 8) Občerstvení a výplata věrnostního příplatku

*Věcné odměny obdrželo 45 zaměstnanců a 3 zaměstnanci převzali medaili "Za pracovní obětavost". Po oficiální části následovala volná zábava s tancem.*

### **18.9.1958**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Průmyslové školy geologické z Prahy.

### **30.9.1958**

Do provozu bylo uvedeno nové dispečerské zařízení na Novém závodě. Tím skončila dispečerská činnost na starém dispečinku poblíž hradla Š-1.

## **září 1958**

V průběhu tohoto měsíce byl důl F.D.Roosevelt v Ervěnicích přejmenován na důl Československá armáda. Toto přejmenování bylo také vyvoláno politickými tlaky z OV KSČ v Mostě.

### **1.10.1958** skrývka

Na DJŠ bylo ukončeno sešrotování lopatových rýpadel E-2,5/R-210 a E-2,5/R-212.

### **6.10.1958** skrývka

Ve 13.45 hod. došlo k havárii na K-1000/K-29. Skluz zavalil a deformoval kolesovou špičku. Oprava trvala do 2.11.1958.

### **6.10.1958**

Ve 12.00 hod. se konala kolaudace bytové jednotky "A" a nových dílen na Novém závodě.

### **7.10.1958**

Na DJŠ se konala schůze, ze které byla Valnému shromáždění OSN zaslána rezoluce, vyjadřující nepokoj nad shromažďováním vojenských sil v thajwanské úžině.

### **15.10.1958** skrývka

Vedení DJŠ zadalo na VÚHU v Mostě, vypracovat studii o přebudování těžby skrývky na pasovou dopravu.

### **25.10.1958**

V ZK v Chomutově se konala technicko-ekonomická konference.

### **30.10.1958**

Na DJŠ skončila tzv. "Prověrka efektivnosti", která probíhala v období května až října 1958. Jejím cílem bylo prověření stavu hospodaření na DJŠ ve všech oblastech. Celá prověrka se nesla v politické rovině s odkazem na závěry XI. sjezdu KSČ. O stavu této prověrky byla zpracována obsáhlá zpráva, která se především opírala o politické hledisko a velmi neodborně zasahovala do ekonomiky a vedení dolu. V závěru této zprávy byla přehodnocena činnost všech techniků z politického hlediska s doporučením, zda mají nadále pracovat v technických funkcích.

### **1.11.1958**

DJŠ předal dolu Hrabák ubytovnu v Čepirohách u Mostu.

### **7.11.1958**

V objektu bývalé prádelny na bývalém dole Washington v Třebušicích vznikl požár. Při požáru shořely stavební dílce k "finským" domkům, které měly být postaveny v Jirkově. Při tomto požáru shořelo i uskladněné dřevo pro truhlárnu.

### **11.11.1958**

\* Na ČSD trati mezi obcemi Holešice a Hořany, se spíše poblíž Hořan sesul svah, který se tlačil na tuto trať. Proto byly provedeny následné sanační práce v objemu 300 tisíc Kčs.

\* Sdružením SHD byl schválen likvidační plán obce Ervěnice, který vypracovaly Báňské projekty v Teplicích v Čechách.

\* V ZK v Chomutově se konalo literární pásmo pro zaměstnance DJŠ s názvem "Šaljapin a Gorkij".

### **18.11.1958**

Na DJŠ se konala slavnostní schůze k 41. výročí VŘSR.

### **20.11.1958**

Na počest 41. výročí VŘSR se konaly v období 17.- 29.11. 1958 tzv. vzorové směny.

### **18.11.1958**

V ZK v Chomutově se konala slavnostní schůze k 41. výročí VŘSR.

### **24.11.1958 doprava**

Na důlní trati mezi hradly Š-1 a Š-9 byl zkolaudován železniční přejezd mezi obcemi Slatenice a Vršany.

### **30.11.1958**

\* Havíři z dolu Nosek v Tuchlovicích v OKD založili hnutí pracovních kolektivů, které vyústilo ve hnutí "Brigáda socialistické práce".

\* Hutní potok byl převeden do nového řečiště přes současný Nový závod.

### **31.11.1958**

DJŠ splnil stanovený státní plán v těžbě zeminy.

### **1.12.1958**

Do užívání byla po kolaudaci uvedena bytovka "B".

### **1.12.1958 skrývka**

DJŠ zapůjčil lopatové rýpadlo R-733 do Výsluní pro těžbu rašeliny.

#### **4.12.1958**

DJŠ se umístil v revírní za listopad 1958 v socialistické soutěži v kategorii lomů na 2. místě. Získal putovní prapor a prémii ve výši 5000 Kčs.

#### **5.12.1958**

Na plenárním zasedání KV OSH v Ústí nad Labem bylo oznámeno, že na DJŠ bylo vytvořeno 18 kolektivů soutěžících o získání titulu "Brigáda socialistické práce".

#### **10.12.1958**

DJŠ splnil stanovený plán v těžbě uhlí na rok 1958.

#### **12.12.1958**

V tento den byl vykoupen ervěnický kostel za kterou DJŠ zaplatil 234 635,80 Kčs. Církev zastupoval administrátor farnosti František Kočička z Holešic. Odhadní cenu stanovil arch. Stanislav Marvan z Křesína.

#### **15.12.1958**

\* Do provozu byl uveden celý topný systém pro všechny vystavěné objekty na Novém závodě na DJŠ. Do této doby byl vytápěn pouze dispečink.

\* DJŠ zajišťoval pro obec Hořany výstavbu nového hřiště na kopanou. Přes staré hřiště musela být přeložena důlní trať na velebudickou výsypku. DJŠ musel vyklidit původní místo, kudy vedla důlní trať pro územní spor.

#### **20.12.1958**

\* Na slavnostním zasedání ve velké zasedačce byly vyhodnoceným kolektivům předávány tituly "Kolektiv XI. sjezdu KSČ".

\* Večer v ZK v Chomutově se konalo pro zaměstnance DJŠ estrádní pásmo pod názvem "Celý týden zamračeno". Tato estráda byla uspořádána u příležitosti předčasného splnění státního plánu v těžbě. Estrádní pásmo předvedli herci z mosteckého divadla.

#### **25.12.1958**

Na tématický zájezd do Leningradu a Moskvy odjelo "Vlakem přátelství" z Prahy i několik delegátů z DJŠ. Zájezd trval od 25.12.1958 do 5.1.1959.

#### **30.12.1958 doprava**

Do provozu byl uveden železniční most u hradla Š-4.

#### **31.12.1958**

\* Na Sdružení SHD se konala porada všech ředitelů lomů, dolů a úpraven. Na této poradě byl předán plán těžby na rok 1959 a zároveň byla projednána těžba na leden



1959. Ředitelům byl také předán nový "Organizační řád SHD" s účinností od 1.1.1959.

\* V ZK v Holešicích se konal pro zaměstnance "Silvestrovský večer" ve kterém vystoupil také divadelní a estrádní soubor ze Svätého Jura u Bratislavy. S tímto souborem měl divadelní kroužek z DJŠ navázané výměnná setkání.

## 1959

### **2.1.1959 doprava**

Na PÚ-D byla ve 3. směně založena "Dopravní směna ČSM", později nazývaná "mládežnická". V této směně byl mj. založen také "čestný soud", který projednával projevy pracovní a osobní nekázně spoluzaměstnanců v této směně.

### **4.1.1959**

Na silničním mostě před DJŠ přes železniční trať, byla provedena zatěžkávací zkouška. Po této zkoušce byl tento most ihned uveden do provozu.

### **7.1.1959**

Ministerstvo paliv a energetiky potvrdilo likvidační plán města Ervěnic, který byl schválen na Sdružení SHD dne 11.11.1958.

### **13.1.1959**

V chomutovském divadle se konal "Všedelnický ples", který pořádal OV KSČ v Chomutově. Tohoto plesu se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

### **15.1.1959 skrývka**

V poznámce z porady vedení bylo uvedeno, že *"ředitel DJŠ zásadním a důrazným způsobem přehodnotil vztahy mezi techniky na PÚ-S"*. Více se o této záležitosti nezachovalo.

### **29.1.1959 doprava**

Po jednání na Sdružení SHD zapůjčil PÚ-D do NDR 60 LH vozů.

### **20.2.1959**

Na DJŠ se konal aktiv ze kterého bylo zasláno pozdravné poselství belgickým stávkujícím horníkům. Ti stávkovali v městě Borinage proti uzavření několika velkých dolů.

### **14.3.1959**

V Praze ve dnech 12. - 14.3. 1959 se konal VI. sjezd Odborového svazu zaměstnanců hornictví. Tohoto sjezdu se zúčastnil předseda ZV ROH.

### **15.3.1959 doprava**

DJŠ si zapůjčil z depa ČSD v Ústí nad Labem pro zabezpečení posunu jednu parní lokomotivu na dobu osmi dnů.

### **16.3.1959 skrývka**

Po nenadálém dodání náhradních dílů pro D-800/R-3, začala ihned oprava korečkového vodiče. Skončila 10.4.1959.

### **16.3.1959 lom**

Na montážním místě poblíž staré hlavní čerpací stanice bylo převzato nové kolesové rýpadlo typu K-300/K-34 a vydalo se na transport do uhelné figury.

### **20.3.1959 lom**

K-300/K-34 ukončilo transport do místa zasazení a zahájilo těžbu. Sotva natěžilo několik Ta vozů uhlí, zadřela se kolesová převodová skříň.

### **25.3.1959 skrývka**

V době opravy korečkového vodiče u D-800/R-3 bylo provedeno první otočení tohoto rýpadla. Po vyjetí z opravy 10.4.1959 pak těžilo dovrchně, aby tím byl zabezpečen zvýšený předstih 4. skrývkového řezu. V závěru roku bylo rýpadlo opět otočeno a těžilo nadále úpadně.

### **26.3.1959**

Na počest konání 4. všeodborového vyhlásil DJŠ závazek, že za rok 1959 zvýší zisk o dva milióny korun.

### **31.3.1959 údržba**

Do užívání byly dány nové šatny a koupelny. (*Dnes jsou známy pod názvem "staré koupelny"*)

### **1.4.1959**

\* Řz DJŠ František Ausberger zřídil komisi pro propůjčování řádů a vyznamenání ke Dni horníků 1959. Jejimi členy byli:

Solnař Ferdinand  
Cimpl Antonín  
Lébr Emil  
Čapek Antonín  
Lustigová Eliška  
dr. Mazanec Antonín  
Němec Jiří

## Kalista Václav

- \* Lopatové rýpadlo Mb-2/R-392, bylo zapůjčeno dolu Jan Žižka v Chomutově.
- \* MNV v Třebušicích předvolal na své zasedání ředitele DJŠ. Tam obdržel ostrou výtku za silné znečišťování obecní silnice vozidly, které jsou na dole používány.

### 5.4.1959

DJŠ se umístil v revírní socialistické soutěži na 2. místě. Na zasedání na Sdružení SHD v Mostě převzal ředitel dolu čestný diplom a prémii ve výši 5000 Kčs.

### 9.4.1959 údržba

V 10.00 hod. byla provedena kolaudace nové administrativní budovy na Novém závodě.

### 10.4.1959 údržba

\* Začalo stěhování administrativy do nové budovy na Novém závodě. V této budově byl již provozován dispečink.

\* Na DJŠ se začalo poprvé užívat k řízení těžby radiostanic. Na DJŠ bylo přiděleno 22 kusů. Jedna z těchto radiostanic byla instalována jako stacionární na výrobním dispečinku. Ostatní radiostanice byly zabudovány na rýpadla, zakladače a na rozhodující pracoviště. Předtím bylo řízení a informace o provozu zajišťovány pouze telefonicky.

### 13.4.1959

Ředitel DJŠ František Ausberger byl jmenován do poradního sboru při OBÚ v Teplicích v Čechách.

### 21.4.1959

\* Na DJŠ se konal aktiv techniků a předních dělníků. Mimo těžební situace byl na tomto aktivu projednán ostrý protest pro zadržení čs. nákladní lodi Lidice, francouzským námořnictvem na otevřeném Středozezemním moři.

\* Na DJŠ byla exkurze žáků z OSS z Mirošova u Rokycan.

### 25.4.1959 lom

Na PÚ-L byl zaveden nový způsob písemného předávání směny. Mj. byly zavedeny nové zkratky, které se užívaly v dalších těžebních dokumentacích:

MP - mezisloj pilíř

(*panenská sloj*)

2LP - druhá lávka panenská

3LP - třetí lávka panenská

MZ - mezisloj zával

2LZ - druhá lávka zával

## 3LZ - třetí látka zával

### **28.4.1959**

Na DJŠ byla exkurze odborářů z Chile a NDR.

### **30.4.1959**

\* V obci Hořany byla provedena kolaudace nového hřiště pro kopanou. Přes původní hřiště musela být postavena důlní trať, která vedla na bylanskou a velebudickou výsypku. Výstavbu hřiště zajišťoval DJŠ a náklady na jeho vybudování činily 128 743,47 Kčs.

\* V předvečer májových oslav obdržel jeden zaměstnanec medaili "Za pracovní obětavost" a dva zaměstnanci medaile "Za vynikající práci". Medaile jim byli předány na slavnostním zasedání na Sdružení SHD v Mostě.

### **4.5.1959**

\* Na DJŠ přijeli na exkurzi dva islandští komunisté a jeden norský odborář. Předtím se tito delegáti zúčastnili májových oslav v Praze.

\* Na DJŠ si prováděli filmaři z Barandova různé záběry na rýpadlech k filmu o světové výstavě v Bruselu.

### **12.5.1959 lom**

U K-1000/K-27 najela ellok č. 421 se soupravou na buldozer, který přejížděl přes kolej. Řidič buldozeru stačil včas vyskočit. Způsobená škoda činila přes 7000 Kčs.

### **14.5.1959**

Na výměnnou exkurzi do Freiburgu v NDR odjeli tři vybraní zaměstnanci z DJŠ.

### **15.5.1959**

Organizace ČSM z DJŠ odevzdala na fond 7. světového festivalu mládeže a studentstva 137 105 Kčs. Tento festival se konal ve Vídni.

### **18.5.1959**

V tomto období pokračovalo stěhování obyvatel z Ervěnic. Od tohoto data se však řada obyvatel začala stěhovat do čtvrtě Nové Ervěnice v Jirkově.

### **20.5.1959**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Brna a z ČVUT z Prahy.

### **22.5.1959**

DJŠ navštívil prezident republiky Antonín Novotný a předseda bulharské vlády Todor Živkov. Po prohlídce dolu krátce diskutovali ve velké zasedačce se

zaměstnanci DJŠ. Při této diskuzi předal ředitel DJŠ a předseda CZV KSČ prezidentu závazek, ve kterém ho ujistili, že zvýší objem hrubé výroby o 2 175 000 Kčs. Na závěr se konalo bouřlivé rozloučení s touto návštěvou.

*(Jistou zajímavostí bylo, že organizátoři této návštěvy si vyměnili jednu neobvyklou podmínku. V době prohlídky dolu ze zvlášť upraveného místa, se nesměl na řezech pohybovat žádný zaměstnanec. Všichni kolejáři museli být v době této prohlídky ve svých útulcích. Bulharské návštěvě byl DJŠ prezentován jako plně mechanizovaný důl, kde je mizivý podíl ruční práce.)*

### **23.5.1959**

Na DJŠ byla exkurze odborářů ze SSSR.

### **26.5.1959**

Na DJŠ byla exkurze odborářů z NDR.

### **1.6.1959**

Na DJŠ byl zřízen samostatný útvar hlavního energetika.

### **4.6.1959**

DJŠ byl za prvenství v revírní socialistické soutěži za květen 1959 propůjčena "Standarta VI. všeodborového sjezdu".

### **10.6.1959**

V ervěnické elektrárně vznikl na kabelových vývodech požár. DJŠ stál bez proudu pět hodin.

### **12.6.1959**

Svazáci z dolu ČSA uzavřeli závazek na počest konání III. zasedání pléna Ústředního výboru Československého svazu mládeže, kde se bude řešit přístup mládeže k bytové výstavbě a pomoci zemědělství. Svazáci se zavázali, že při demolicích města Ervěnic očistí 50 000 cihel, založí 1000 m<sup>3</sup> kompostu, provedou rekultivaci zemědělské půdy v JZD v Drbalech a usuší seno pro 30 krav. Vyzvali ostatní k následování. Na to jim odpověděli svazáci z dolu Jan Šverma tím, že založí 1000 m<sup>3</sup> kompostu pro JZD Holešice a usuší seno pro 40 krav.

*Časopis Vpřed č. 24 – 12.6.1959*

### **13.6.1959 lom**

Ve 23.15 hod. došlo k propadnutí E-7/R-131 do odvodňovací chodby. Vyprošťování rýpadla trvalo šest dní.

### **13.6.1959**

Na DJŠ byla exkurze studentů z SPŠH v Duchcově.

### **14.6.1959**

Na DJŠ byla exkurze z OSS z Třebívlic.

### **15.6.1959 údržba**

Do užívání byla po kolaudaci uvedena dílna vulkanizace.

### **16.6.1959**

Dokumentární film Praha natáčel na DJŠ část filmového dokumentu s názvem "Nové pouště".

### **18.6.1959**

Na DJŠ se konal aktiv techniků a odborových funkcionářů. Na tomto aktivu byly projednávány úkoly uložené VI. všeodborovým sjezdem. V závěru aktivu byla přijata rezoluce odsuzující krvavé represálie diktátora Franka ve Španělsku, která byla zaslána na ÚRO v Praze.

### **25.6.1959**

V ZK v Chomutově se konal aktiv o další výstavbě DJŠ.

### **30.6.1959 doprava**

Strojvedoucím z ellok č. 487, byl udělen na DJŠ jako prvnímu kolektivu titul "Brigáda socialistické práce". V tomto kolektivu pracovali brigádýr Rudolf Fojtík, strojvedoucí Josef Krejčí a Václav Srbecký.

### **30.6.1959**

Na DJŠ byla vyhlášena akce "Při střídání beze ztrát!".

### **1.7.1959**

Na DJŠ na Novém závodě zahájil činnost v závodní ordinaci závodní lékař. Předtím chodili zaměstnanci k lékaři do Ervěnic.

### **7.7.1959**

U příležitosti konání Filmového festivalu pracujících v Chomutově, převzal DJŠ patronát nad filmem "Smrtonosný mrak".

### **8.7.1959**

\* Vláda ČSR přijala zákon o postavení odborů, který rozšířil jejich vliv do řízení výroby.

*(Na DJŠ odbory se v několika případech pokusily v tomto období zasáhnout do řízení těžby. Jejich rozhodnutí byla většinou neodborná a nekvalifikovaná. Přinesla různé další organizační potíže. Proto se odbory raději omezily pouze na tzv. kontrolní činnost.)*

\* Na DJŠ byla exkurze z pedagogické školy v Ústí nad Labem.

### **10.7.1959 doprava**

Projíždějící ellok mezi hradly Š-6 a Š-7 způsobily větší požár obilí u důlní tratě. Při šetření vzniku požáru bylo zjištěno, že zemědělci při setí nedodrželi předepsanou vzdálenost od důlní tratě. Proto jim DJŠ nezaplatila vymáhanou částku.

### **14.7.1959**

\*. Na zasedání ZV ROH byla ustavena komise pro organizování oslav 100. výročí založení dolu. Do komise byli jmenováni Štolle, Válka, ing. Adámek, Čadílek, dr. Mazanec a Voščepinec.

*(Jména v tomto zápise nebyla uvedena.)*

\* Na DJŠ byla exkurze studentů z pedagogické školy v Ústí nad Labem.

### **21.7.1959**

Na DJŠ byla exkurze studentů z průmyslové školy hornické v Ostravě.

### **22.7.1959**

Na DJŠ se konala schůze na které byl přijat protest proti postupu řeckých soudů v procesu s Manolisem Glesozem. Protest byl zaslán Světové radě míru v Praze.

### **23.7.1959**

Na DJŠ byla exkurze studentů ze Žďáru nad Sázavou.

### **27.7.1959**

Sdružení SHD vyhlásilo na srpen 1959 akci "Srpen - měsíc úklidu a čistoty našich skladů a jejich vnějších prostor".

### **31.7.1959**

Na DJŠ se konal aktiv k zavádění nové mzdové soustavy.

### **1.8.1959**

V Jirkově byl otevřen nový letní stadion. Jako pozvaní hosté se tohoto slavnostního otevření zúčastnili i zástupci z DJŠ. Na budování tohoto letního stadionu, měl DJŠ rozhodující finanční i materiální podíl.

### **2.8.1959**

Ředitel DJŠ František Ausberger, byl vyzván redakcí Rudého práva, aby napsal stať o zavádění a uplatňování pokrokových těžebních metod.

### **7.8.1959**

Při bouřce blesk zasáhl některou z el. instalací na DJŠ. Několik rýpadel stálo bez proudu přes dvě hodiny.

### **8.8.1959**

\* Na DJŠ byla exkurze mládežnická delegace, složená z delegátů z různých zemí v Evropě.

\* Na DJŠ zahájilo ordinační činnost zubní ambulanci.

### **23.8.1959**

Dechová kapela z DJŠ koncertovala před hornickou zotavovnou Dukla ve Špindlerově mlýně. Kapelu vedl Josef Tomeš.

### **26.8.1959**

Na DJŠ bylo zasláno sdělení ze Sdružení SHD sdělení, že podle vyhlášky ministerstva vnitřního obchodu o závodních jídelnách a kantýnách, které jsou uvnitř závodů, lze prodávat 10 stupňové pivo jen se souhlasem vedení dotyčného závodu. Současně s tím, však byl na DJŠ opis dopisu z ministerstva paliv, kde bylo poukazováno na vzniklé smrtelné úrazy, jejichž příčina spočívala v podnapilosti. Zároveň v textu dopisu stál zákaz prodeje "desítky" na dolech s platností od 1.9.1959.

### **1.9.1959**

\* Na DJŠ byla zavedena nová mzdová soustava.

\* Do funkce hlavního mechanika DJŠ nastoupil ing. Július Mikula. Předtím pracoval ve funkci hlavního mechanika na dole Rudý sever v Hamru.

\* Bezpečnostní technik DJŠ vyhlásil, že od tohoto data je zákaz požívání jakýchkoliv alkoholických nápojů na dole s výjimkou sedmi stupňového piva.

### **1.9.1958 lom**

Z funkce revírníka byl na PÚ-L odvolán jeden technik, protože jistý čas nedbal příkazů vedoucího. Těžbu řídil pouze dle svých úvah. Zároveň z tohoto úseku byl převeden jiný revírník na zakládání, protože pomáhal svému příbuznému nepravdivými hodnoceními a údaji k soustavnému vítězství v socialistické soutěži.

### **2.9.1959**

DJŠ navštívil ministr práce Vietnamské republiky s doprovodem.



#### **4.9.1959**

V ZK v Chomutově se konala 2. schůze sekce povrchového dobývání, řízená ministerstvem paliv a energetiky z Prahy.

#### **5.9.1959**

V rámci oslav Dne horníků byla uspořádána na MNV v Chomutově výstava na téma "10 budovatelských let chomutovských dolů". DJŠ měl na této výstavě také své zastoupení.

#### **6.9.1959**

V Mostě se v rámci oslav Dne horníků konala přehlídka dechových kapel. Této soutěže se zúčastnila i dechová kapela z DJŠ a umístila se na druhém místě.

#### **9.9.1959**

\* V Praze na slavnostním zasedání na Ústředním výboru Svazu zaměstnanců v hornictví, převzali ředitel a předsedové CZV KSČ a ZV ROH Standartu Klementa Gottwalda.

\* Na DJŠ byla exkurze studentů z ekonomické školy z Prešova.

#### **10.9.1959**

\* V Loučkách u Litvínova se konaly v Údolí Antonína Zápotockého střediskové oslavy Dne horníků. Na těchto oslavách byla Standarta Klementa Gottwalda předána DJŠ podruhé.

\* Na DJŠ byla založena odbočka Vědecko - technické společnosti.

#### **13.9.1959**

\* Oslavy Dne horníků DJŠ se konaly od 8.00 hod. přímo na Novém závodě s tímto programem:

- 1) Hymna
- 2) Zahájení
- 3) Zhodnocení hornického roku
- 4) Projev zástupce ÚV SZH
- 5) Předání Standarty Klementa Gottwalda
- 6) Předání vyznamenání
- 7) Předání věcných odměn
- 8) Slib vyznamenaných
- 9) Schválení textu pozdravného telegramu na sovětské velvyslanectví
- 10) Závěr a organizační
- 11) Internacionála
- 12) Výplata věrnostního příplatku

### 13) Volná zábava

*Na těchto Oslavách Dne horníků byla představitelům DJŠ SHD předána DJŠ Standarta Klementa Gottwalda potřeží. Vyhodnoceným zaměstnancům DJŠ byly předány tyto vyznamenání:*

*1x Řád Rudého praporu práce*

*1x Řád Rudé hvězdy práce*

*2x Medaile Za pracovní věrnost*

*22x Medaile Za pracovní obětavost*

*Odpolední část oslav Dne horníků se konala na Kamencovém jezeře v Chomutově. Tyto oslavy byly společné pro důl Jan Žižka a důl Čs. armády. Trvaly od 13.00 hod. do 18.00 hod.*

*Po skončení odpolední části byly zahájeny hornické veselice. Jedna veselice se konala v ZK v Chomutově a druhá v ZK v Holešicích.*

*\* V tento den vyšel i závodní časopis "Švermovák". V tomto zvláštním čísle byla zveřejněna báseň dr. Antonína Mazance "Vlaj Standarto, nám nad severem!".*

*\* Z oslav Dne horníků na DJŠ byl odeslán na sovětské velvyslanectví pozdravný telegram u příležitosti vypuštění druhé rakety k Měsíci.*

### **14.9.1959**

V zahraničním vysílání čs. rozhlasu v anglické řeči, byl vysílán krátký program z repertoáru dechové kapely DJŠ. Tento záznam byl natočen při oslavách Dne horníků na přímo na dole.

### **16.9.1959 doprava**

U K-300/K-34 najela sunutá ellok č. 420 do mostového překladače. Škoda do 20 tisíc Kčs.

### **18.9.1959**

Na DJŠ byla exkurze z průmyslové školy geologické z Prahy 11.

### **20.9.1959**

Na DJŠ byla exkurze zaměstnanců ze Závodů V.I.Lenina v Plzni, kde se vyráběly provozované elektrické lokomotivy na PÚ-D.

### **24.9.1959**

Na pokyn OV KSČ v Chomutově, zapůjčil DJŠ do STS v Jirkově čtyři buldozery i s osádkami, pro zabezpečení podzimní orby.

### **1.10.1959**

DJŠ změnil svou adresu z:

Důl Jan Šverma

nositel Řádu práce  
Ervěnice  
okr. Chomutov

**na adresu:**  
Důl Jan Šverma  
nositel Řádu práce  
Holešice  
okr. Chomutov

### **1.10.1959 zakládání**

Z důvodů postupu velebudické výsypky byla zrušena silnice mezi obcemi Skyřice a Židovice.

### **1.10.1959 skrývka**

Na D-800/R-3 byla zavedena tzv. Siefertova metoda. Princip této metody spočíval v tom, že prostoje rýpadla se využívaly k drobným opravám. Tyto práce se zapisovaly do zvláštní knihy. Po skončení měsíce se vyhodnocoval ekonomický přínos těchto prací.

### **4.10.1959**

Při oslavách Dne čs. armády v Chomutově byla bývalým účastníkům bojů na Dukle předána pamětní Dukelská medaile. Z DJŠ ji obdrželi Nikolaj Benčák a Jaroslav Kovář.

### **14.10.1959**

Na DJŠ bylo ZV ROH rozvinuto závazkové hnutí k získání titulu "Kolektiv 15. výročí osvobození ČSR Rudou armádou".

### **16.10.1959**

V Praze se konalo zasedání Ústředního výboru zaměstnanců v hornictví. Tohoto zasedání se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

### **20.10.1959 doprava**

Strojexport Praha prodal NDR 60 LH vozů, které tam DJŠ zapůjčil již 29.1.1959.

### **27.10.1959**

Na DJŠ natáčela čs. televize krátkou reportáž o těžbě uhlí.

### **28.10.1959**

Na DJŠ byla exkurze odborářů z NDR.

### **30.10.1959 skrývka**

DJŠ poskytl 2. OSŠ v Jirkově buldozer pro vybudování koupaliště.

### **30.10.1959 zakládání**

Na DJŠ se skončilo ze způsobem zakládání zeminy na tzv. pluhovou výsypku. Občas se tento druh zakládání zemin ještě použil, bylo to však v ojedinělých případech.

### **3.11.1959**

V ZK v Chomutově byl večer zahájen Měsíc přátelství se SSSR.

### **4.11.1959**

\* Na DJŠ se konal aktiv techniků a předních dělníků. Na tomto aktivu byly projednány organizační záležitosti týkající se Měsíce přátelství se SSSR.

\* Na DJŠ byla další odborářská delegace z NDR.

### **5.11.1959**

Na všech provozních úsecích byly zahájeny besedy ke 42. výročí Říjnové revoluce v Rusku.

### **6.11.1959**

V rámci Měsíce přátelství se SSSR se konala na náměstí v Chomutově velká manifestace. Na tuto manifestaci přijela motorizovaná štafeta příslušníků Lidových milicí z DJŠ. Představitelům OV KSČ předali stuhu s hornickým kahanem a závodovým závazkem.

### **12.11.1959**

Ve velké zasedačce byla uspořádána výstavka sovětských knih v originále i v překladech.

### **14.11.1959**

Vedení DJŠ zaslalo na Správu ústecké dráhy v Ústí nad Labem žádost o otevření nové železniční zastávky v Hořanech.

### **3.12.1959**

Na DJŠ byla exkurze z Báňských projektů v Teplicích v Čechách.

### **4.12.1959**

Na DJŠ se konalo rozšířené zasedání CZV KSČ o účast komunistů ze ZV ROH a CZV ČSM k přípravě 3. pětiletého plánu.

### **7.12.1959**

Na výroční schůzi TJ Slovan Jirkov, byla podepsána smlouva mezi tímto sportovním oddílem a DJŠ. Od tohoto dne nesla tato tělovýchovná jednota název "TJ VJŠ Jirkov".

### **12.12.1959**

Ředitel DJŠ František Ausberger zřídil pro rozpracování plnění úkolů 3. pětiletého plánu skupinu, která měla tyto komise:

- \* komisi pro technický rozvoj a využití mechanismů
- \* komisi pro hospodaření s materiálem a materiálně technického zásobování
- \* komisi pro otázky růstu produktivity práce

### **15.12.1959**

DJŠ zakoupil pro ZK v Chomutově koncertní křídlo zn. Petrof.

### **17.12.1959**

DJŠ splnil státní plán v těžbě skrývky stanovený na rok 1959.

### **23.12.1959**

Na DJŠ byla exkurze tří důlních odborníků ze SSSR.

### **31.12.1959**

Do provozu byla po kolaudaci uvedena do provozu silnice mezi Novým závodem a Holešickou rozvodnou.

### **rok 1959**

V tomto roce se pokusil měřič Josef Štolle sepsat historii DJŠ k 100. výročí založení dolu. Tato práce měla asi sedmdesát listů. V této spisu byla postížena historie dolu od jeho založení, až do roku 1960. Potvrzoval to zachovaný lektorský posudek od spisovatele Jana Měchýře. Jeho záměrem bylo vydat tuto práci ve formě brožovaného výtisku na úrovni SHD. Bohužel se tento spis nezachoval, stejně jako dobové fotografie, které byly jeho součástí. Dochovaly se pouze neúplné koncepty.

## **1960**

### **2.1.1960**

Mezi obcemi Ervěnice a Nové Sedlo byla z důvodu postupující hrany 1. skrývkového řezu zrušena silnice.

### **15.1.1960 údržba**

Do užívání byly po kolaudaci uvedeny garáže na DJŠ.

### **21.1.1960**

\* Usnesením vlády byla na rok 1960 vyhlášena akce "Všenárodní akce pro zúrodnění půdy". Pro DJŠ to znamenalo převzetí patronátů nad pěti zemědělskými družstvy a to Holešice, Vrskmaň, Hošnice, Nové Sedlo a Pesvice. Dále provádět vlastními silami meliorace, zakládání kompostů, čištění odvodňovacích struh u polí, zapůjčování pomocné mechanizace na různé polní práce a organizování brigád na žňové, bramborové a řepné sklizně.

\* V Repre v Mostě se konal revírní aktiv předáků soutěžících o titul Brigáda socialistické práce.

\* HDB v Sokolově si vyžádalo na DJŠ stanovisko k jejich dokumentaci, týkající se výstavby různých objektů v jejich revíru. Učinily tak na základě některých získaných poznatků při výstavbě Nového závodu na DJŠ.

### **21.1.1960 doprava**

V Repre v Mostě se konal slavnostní aktiv kolektivů soutěžících o titul BSP. Zde bylo vyhlášeno, že jako druhý kolektiv na DJŠ, který získal titul Brigáda socialistické práce byla kolejářská četa Josefa Černého. Vlastní předání titulu bylo provedeno v Praze 28.1.1960.

### **22.1.1960**

Ve Středisku nové techniky na SHD se konala beseda na téma "Výměna zkušeností z organizace dispečerské služby na hlubinných a povrchových dolech SHR". Této besedy se zúčastnili i dispečerů z DJŠ.

### **25.1.1960 doprava**

"Mládežnická směna" na PÚ-D vyhlásila akci "Komplexní ovládnutí ekonomiky na dopravě".

### **28.1.1960**

V Praze se konala celostátní konference předáků kolektivů soutěžících o titul "Brigáda socialistické práce". Této konferenci se zúčastnili z DJŠ Rudolf Fojtík a Josef Černý. Zde byl oficiálně předán tento titul BSP kolektivu kolejářů vedeného Josefem Černým.

### **29.1.1960**

V závodním časopise "Švermovák" byla uveřejněna báseň, kterou složil básník Ilja Bárt. Jmenovala se "Píseň dolu Jan Šverma".

### **30.1.1960**

V ZK v Chomutově se konal "Hornický ples DJŠ", který byl vyhrazen pouze pro zaměstnance dolu.

### **2.2.1960**

V Praze byla zahájena výstava obrazů akademického malíře Václava Šavela. Tento cyklus obrazů byl uveden pod názvem "Mizející Ervěnice".

### **6.2.1960**

V ZK v Holešicích se konal další "Hornický ples DJŠ".

### **7.2.1960**

Na příkaz OV KSČ v Chomutově uvolnil DJŠ šest zámečnicků na celý měsíc na opravu zemědělských strojů v JZD v Holešicích.

### **9.2.1960**

DJŠ navštívila odborářská delegace z Anglie v počtu 10ti odborářů.

### **19.2.1960**

Na DJŠ se konala celozávodní konference KSČ jejímž hlavním tématem bylo zavádění zkrácené pracovní doby z 46 na 42 hod. týdně od 1.9.1960.

### **24.2.1960**

Na DJŠ byla exkurze z Báňských projektů z Ostrova nad Ohří.

### **24.2.1960**

V rekreačním středisku Pyšná byl slavnostně otevřen velký sál. Tento sál byl přistavěn k původnímu objektu.

### **25.2.1960**

\* V 10.00 hod začal ve velké zasedačce cyklus oslav k 100. výročí založení dolu.

\* ZV ROH uspořádal v ZK v Chomutově slavnostní večer rovněž ke 100. výročí založení dolu.

### **26.2.1960**

V ZK v Chomutově se konal slavnostní večer k 12. výročí Únorových událostí.

### **27.2.1960 skrývka**

Během ranní směny došlo ke zlomení hlavního svislého čepu na pravém podvozku na D-800/R-3. Oprava trvala necelý měsíc. Tato událost byla hodnocena jako havárie.

### **29.2.1960**

Na pokyn Sdružení SHD, byl dr. Antonín Mazanec uvolněn na závěrečnou redakci pamětní publikace "15 vítězných let SHR".

### **7.3.1960**

\* Před DJŠ byly dokončeny sadové úpravy a vznikl tzv. "Švermův parčík". Po slavnostním otevření tohoto parčíku vyrazil z DJŠ motocyklový putovní tábor s trasou do Lomnité doliny v Nízkých Tatrách. Ze symbolického hrobu Jana Švermy, byla přivezena prst' zeminy, která byla uložena do pomníku v tomto parčíku. Celou akci koordinovala organizace Svazarmu na DJŠ.

\* Při kopání děr pro sloupy na el. vedení poblíž ervěnického kostela, byly nalezeny lidské kosti. Nález byl ihned oznámen SNB v Mostě. Po ohledání místa nálezu byly přivoláni archeologové.

### **8.3.1960 údržba**

Ve staré koupelně bylo uvedeno ventilační zařízení, které mj. provádělo odsávání vzduchu ze skříněk.

### **10.3.1960**

Odbor pracovních kádrů ze Sdružení SHD uspořádal "Aktiv mladých horníků SHD". Tohoto aktivu se zúčastnilo čtrnáct členů ČSM z DJŠ.

### **16.3.1960**

Na DJŠ byla exkurze mládežníků z NDR.

### **21.3.1960**

Z Prahy na DJŠ přijel umělecký fotograf Karel Neubert, který na DJŠ pořizoval snímky pro publikaci "15 let lidově demokratické ČSR".

### **22.3.1960 doprava**

Do provozu byly uvedeny nové vagónové váhy nedaleko za hradlem Š-1.

### **29.3.1960 zakládání**

Na Z-1650/Z-55 se stala havárie na otoči zakládacího výložníku. Bližší údaje se nezachovaly. (viz 19.6.1960)

### **29.3.1960**

\* V železniční zastávce Hořany byla provedena kolaudace nových čekáren.

\* Na DJŠ byla exkurze konsomolců ze SSSR.



### **30.3.1960 údržba**

Skončilo přestěhování opravárenské dílny a materiálu z garáží z Ervěnic do garáží na DJŠ.

### **30.3.1960**

\* Na DJŠ byla exkurze z VŠB z Ostravy.

\* V prostoru administrativní budovy, koupelny a dílen provedly členové ČSM sadové úpravy.

### **31.3.1960**

Dokončení oplocení objektu Nového závodu.

### **1.4.1960 údržba**

V jedné dokumentaci se zachovala poznámka, že kolektiv ellok dílny, soutěžil s obdobným kolektivem z dolu John Scheer z Laubuschu v NDR.

### **1.4.1960 zakládání**

Na PÚ-Z byl realizován zlepšovací návrh, který spočíval v posunutí jednoduché výhybky do výsypkové etáže a zdvojkolejnění pohyblivé koleje. Předtím byla tato výhybka součástí pevné koleje a k zakladači vedla dlouhá jednokolejka. Tím se výrazně zkrátily časy při střídání souprav.

### **1.4.1960 údržba**

Na počest blížícího se 15. výročí osvobození ČSR vstoupili všichni zaměstnanci v LH dílně do závodní odbočky SČSP.

### **4.4.1960 doprava**

Na DJŠ byla exkurze strojvedoucích z dolu Alois Jirásek u Chotějovic. Zajímali se o organizaci práce na PÚ-doprava.

### **6.4.1960**

Na DJŠ byl ustaven tzv. "soudružský soud", který projednával hrubší přestupky zaměstnanců.

### **7.4.1960**

Poblíž DJŠ vyhořely dvě ubytovny pro brigádníky.

### **8.4.1960**

Na DJŠ se konala celozávodní konference ZV ROH. *(K občerstvení se podávaly párky, ale bez chleba a rohlíků. Janovská pekárna měla poruchu na peci.)*

#### **8.4.1960 zakládání**

Na PÚ-Z1 byla zkušebně zavedena zkrácena pracovní doba z 46 na 42 hod. týdně. Získané zkušenosti měli být využity při zavádění zkrácené pracovní doby na ostatních provozních úsecích. (viz 27.4.1960)

#### **9.4.1960**

V ČSR byla uvedena do platnosti nová územní reorganizace. Při změně hranic mezi okresy byla obec Holešice převedena do okresu Most. Tím se DJŠ dostal do organizačního schématu tohoto okresu.

#### **10.4.1960**

V ZK v Chomutově se konala akce "Setkání tří generací". Na toto setkání byly sezváni důchodci, bývalí zaměstnanci DJŠ. Dále pak současní zaměstnanci střední generace a členové ČSM.

#### **11.4.1960**

Na DJŠ byla exkurze studentů z hornické průmyslové školy v Kladně.

#### **14.4.1960**

Na DJŠ byla exkurze sovětských turistů. Členové fotokroužku provedli dopoledne z jejich návštěvy fotoreportáž. Odpoledne při besedě v ZK v Chomutově jim předali snímky. To u sovětských turistů vyvolalo nelíčený údiv.

#### **19.4.1960 doprava**

Na DJŠ se začal zabudovávat na hradla a do pevných kolejišť, zabezpečovací systém z NDR.

#### **22.4.1960**

\* V závodním časopise "Švermovák" byla k jubilejnímu výročí dolu zveřejněna báseň "Sto let". Složil ji Josef Urban - sdělovací zámečník.

\* Zároveň v tomto čísle závodního časopisu byla vyhlášena fotosoutěž o nejlepší snímek. Téma fotosoutěže se vztahovalo k hornické práci. Snímky byly vystaveny u příležitosti oslav Dne horníků.

#### **27.4.1960**

\* Na DJŠ byla exkurze studentů z chomutovského gymnázia.

\* Komise pro zavádění zkrácené pracovní doby z 46 na 42 hod. týdně po získaných zkušenostech z PÚ-Z2 (viz 8.4.1960) rozhodla, že tato krácená pracovní doba bude na DJŠ aplikována takto:

od 1.5.1960 PÚ-Ú

od 1.6.1960 PÚ-Z1 a PÚ-S

od 1.8.1960 PÚ-L  
od 1.9.1960 PÚ-D

### **27.4.1960 zakládání**

Na ÚUK na Fortuně v zasedací místnosti byl představen jako kandidát na poslance do Národního shromáždění Slavomír Prokůpek. Ten pracoval na DJŠ v profesi elektrikáře na PÚ-Z1.

### **30.4.1960 skrývka**

V předvečer májových oslav obdržel Jan Musil brigádýr z D-800/R-3 na Pražském hradě Řád práce.

### **1.5.1960**

K prvomájovým oslavám vyšlo v závodním časopise "Švermovák" toto vyzvání :

*"Nastupte všichni k prvomájové manifestaci v Mostě, v novém okresním sídle našeho závodu.*

*Sraz všech pracujících je dne 1.5.1960 u třebošického nádraží, odkud půjdeme ve společném průvodu do Mostu. Sraz zaměstnanců z Mostu je 8. hod u chudobince.*

*Přijďte i s rodinnými příslušníky! Naše manifestační účast, bude i díky naší straně a vládě za snížení cen."*

### **2.5.1960 doprava**

Na některých skrývkových ellok se zkušebně napojoval devátý LH vůz. Tato zkouška se prováděla na ellok, které jezdily mezi D-800/R-3 a ZD-1800/Z-59. Zde byly sklonové poměry nejpříznivější. Na všechny ellok, které tahaly Ta vozy byl napojen osmý Ta vůz. Do té doby se jezdily ellok na skrývce s osmi LH vozy a na uhlí se sedmi Ta vozy.

### **6.5.1960**

Geologickému průzkumu z Prahy byla zpřístupněna těžní jáma bývalého dolu Lobkowitz u Nového Sedla pro systematické pozorování hladiny důlních vod.

### **7.5.1960 skrývka**

Na kolesových rýpadlech typu K-1000, a to na K-25 a K-29, byly zabudovány indikátory na zjišťování kovových předmětů. *(Pro velkou poruchovost a nespolehlivost byly po krátké době demontovány.)*

### **8.5.1960**

Ve vojenských kasárnách v Mostě byla uzavřena s DJŠ patronátní smlouva. K této příležitosti byla v závodním časopise Švermovák zveřejněna báseň "Horníci a vojáci", kterou složil dr. Antonín Mazanec.

### **8.5.1960 údržba**

Jeden zaměstnanec z DJŠ, převzal na slavnostním zasedání na KV KSČ v Ústí nad Labem v předvečer 15. výročí osvobození republiky, medaili "Za vynikající práci".

### **14.5.1960**

Za vynikající těžební a politické výsledky získal DJŠ za 1. čtvrtletí 1960 "Rudý prapor ministra paliv a ÚV SZH". Tento prapor převzal ředitel na slavnostním večeru, který se konal v ZK v Chomutově. K tomuto praporu byla přináležela prémie ve výši 40 000 Kčs. Na tomto večeru byla také předána kolektivu K-1000/K-27 "Vlajka ministra paliv" jako nejlepšímu luninskému kolektivu. Diplom ministra paliv obdržela osádka ellok č. 500. Při této příležitosti se také konal Kulturní večer k padesátým narozeninám básníka Ilji Báarta. Na tomto večeru byly předneseny některé jeho revoluční básně. Tento básník, aby poznal život na dole, pracoval nějaký čas brigádně jako kolejář v partě Josefa Černého. Později vydal o DJŠ knihu "Astronauti hlubin".

### **17.5.1960**

Na DJŠ se konala schůze na které byla přijata rezoluce, odsuzující špionážní let amerického letectva nad SSSR. Zároveň v této rezoluci účastníci podpořili mírovou politiku Sovětského svazu.

### **18.5.1960**

DJŠ navštívila odborářská delegace z NDR z VVB Halle v počtu 9ti odborářů.

### **19.5.1960**

Na DJŠ byla exkurze studentů z chomutovského gymnázia.

### **21.5.1960**

Na letním stadionu TJ VJŠ v Jirkově se konala okresní spartakiáda. V přestávkách mezi jednotlivými cvičeními koncertovala dechová kapela z DJŠ.

### **23.5.1960**

Geologickému průzkumu z Prahy byla zpřístupněna další těžní jáma bývalého dolu Rudíay u Nového Sedla pro režimní pozorování hladiny důlních vod.

### **29.5.1960**

Od vydání nového jízdního řádu, začaly v železniční zastávce Hořany, pravidelně stavět osobní vlaky.

### **30.5.1960 skrývka**

Při zemních pracích v předpolí skrývky byla nalezena nevybuchlá letecká puma z 2. světové války. Pozvaný pyrotechnik z Ústí nad Labem tuto pumu zneškodnil. V součinnosti s kolejáři z PÚ-S byla tato puma naložena pomocí autojeřábu na nákladní automobil s pískem. Z DJŠ byla odvezena do pískovny v Údlících a tam zneškodněna. Vojenští ženisté potom prohledali předpolí. Žádná další munice nalezena nebyla.

### **31.5.1960**

Během května 1960 se na likvidaci zápar a ohňů podílela v rámci výcviku i vojenská protichemická jednotka z Mostu.

### **1.6.1960 údržba**

V dílně oprav buldozerů byla zavedena specializace zaměstnanců na motoráře a podvozkáře.

### **3.6.1960**

Na DJŠ byla kontrola z OIPO z Chomutova a referent požární ochrany ze Sdružení SHD. Tato kontrola našla velmi vážné nedostatky v protipožární oblasti. (*viz 10.6.1960*)

### **4.6.1960**

Na DJŠ byla exkurze studentů z pedagogické školy v Ústí nad Labem.

### **5.6.1960**

\* Základní organizace Svazarmu na DJŠ provedla po okolních vesnicích v a městech Jirkov, Most a Chomutov propagační jízdu. Na připevněných poutačích na automobilech a motocyklech propagovaly 100. výročí založení DJŠ.

\* V rámci stoletých oslav založení DJŠ, koncertovala v chomutovském parku, dechová kapela z DJŠ.

### **6.6.1960**

DJŠ, DOM, VČSA, důl Vrbenský a ÚUK zpracovaly své stanoviska na vytvoření sloučeného národního podniku v komořanské oblasti. V zásadě se jmenované závody k vytvoření tohoto podniku vyslovily kladně. Tím byl položen základ pro další modelování budoucího podniku Doly Vladimíra Iljiče Lenina (DVIL n. p.) (*O tom, že se tento nový podnik bude právě jmenovat DVIL n.p, rozhodl na jednom ze svých pozdějších zasedáních OV KSČ v Mostě.*)

### **10.6.1960**

Ředitel DJŠ František Ausberger na základě protokolu z požární kontroly z 3.6. 1960,

vydal příkaz k neprodlenému odstranění vyjmenovaných závad. Dále, direktivně sestavil nové požární družstvo ze zaměstnanců, kteří bydleli pohotovostních bytovkách na DJŠ. Požární družstvo se skládalo:

Matějovský Václav	velitel
Urban Josef	zástupce
ing. Míra Antonín	požárník
ing. Novák Josef	požárník
ing. Wackerhauser	požárník
ing. Klabík František	požárník
ing. Bartoš Jiří	požárník
ing. Palkovský	Jiří požárník
Kodet Bohumil	požárník
Hruška Zdeněk	požárník
Sýkora Zdeněk	požárník
Zvonek Jan	požárník
Chocholouš Josef	požárník

### **11.6.1960 skrývka**

U D-800/R-3 došlo při těžbě ke zlomení královského čepu. Tato porucha byla hodnocena jako havárie.

### **12.6.1960**

V ČSR se konaly volby do Národního shromáždění. Do tohoto ústavního orgánu byl z DJŠ zvolen Slavomír Prokůpek, elektrikář z PÚ-Z1. Do KNV v Ústí nad Labem byl zvolen Augustýn Kroulík, kolejář z PÚ-Z2.

### **13.6.1960**

CZV KSC projednal a odsouhlasil návrh nové soutěže "O maximální výtěžnost těžného uhlí ze závalů".

### **14.6.1960**

Na DJŠ byla další protipožární kontrola z OIPO z Chomutova a ze Sdružení SHD, která opět našla mnoho závad.

### **15.6.1960**

Na Sdružení SHD byla jmenována komise pro vytvoření střediskových oslav Dne horníků. V této komisi za DJŠ byl František Ausberger a Ferdinand Solnař. Předběžně bylo stanoveno, že se tyto oslavy budou pro DJŠ, VČSA a důl Jan Žižka konat 10.9. 1960 na jednotlivých dolech. Dne 11.9.1960 budou tyto oslavy společné na Kamencovém jezeře v Chomutově.

### **17.6.1960 skrývka**

V předpolí skrývky prováděl VÚHU v Mostě magnetoelektrický průzkum za účelem vyhledávání dalších nevybuchlých leteckých pum. Podle pamětníků z Holešic, mělo být v jimi určených prostorách, při jednom z bombardování za 2. světové války, shozeno několik bomb, z nichž některé nevybuchly. Tyto bomby byly shozeny na protiletadlový palpost u Strupčic. Při tomto průzkumu nebyly žádné bomby nalezeny.

### **19.6.1960 lom**

Při roční revizi K-1000/K-27 vznikl po práci s otevřeným ohněm požár. Za použití přenosných hasicích přístrojů byl uhašen.

### **19.6.1960 zakládání**

OBÚ z Mostu se zúčastnil převímacího řízení po skončení dílčí generální opravy na Z-1650/Z-55 po havárii ze dne 29.3.1960. U Z-55 byla provedena výměna vykládacího výložníku a jeho ovládání. Tyto náhradní díly byly přivezeny z dolu Šmeral u Čepiroh, kde se rušil zakladač Z-67. Následující den Z-55 vyjel do provozu.

### **19.6.1960 lom**

Při roční revizi K-1000/K-27 vznikl při práci s otevřeným ohněm druhý menší požár, který byl rychle uhašen přenosnými hasicími přístroji.

### **20.6.1960**

Rekreačního střediska DJŠ Višňová u Rakovníka bylo v tento den zkoulaudováno. Druhý den začala rekreace prvních zaměstnanců.

### **20.6.1960 lom**

Při roční revizi na K-1000/ K-27 vznikl při práci s otevřeným ohněm již třetí menší požár, který byl opět rychle uhašen přenosnými hasicími přístroji.

### **22.6.1960 lom**

Ve 22.45 hod. vznikl na K-1000/K-27 při roční revizi požár. Vznítíl se uhelný prach v prostoru mezipasu. Oheň se rychle rozšířil ve středové části rýpadla. Požár zjistil elektrikář Jiří Voldán, který se ho snažil uhasit. Jenže oheň nabyl rychle takových rozměrů, že použití přenosných hasicích přístrojů bylo neúčinné. Požár byl za účasti požárních sborů z Mostu a okolních vesnic, velmi pracně zlikvidován, protože příjezdové cesty ke K-27 byly ve velmi špatném stavu. Rýpadlo K-27 bylo požárem velice vážně poškozeno.

### **23.6.1960**

\* SNB a OBÚ v Mostě, OBÚ v Teplicích a šéfmontéra ze ZVIL v Plzni. Tato komise sepsala na K-27 "Nález o vzniklé havárii". V tomto nálezu byly popsány tyto škody:

- podstatná deformace hlavních na spodní stavbě
- částečná deformace kruhového nosníku vahadel otoče
- ohoření hlavního a zpětného pasu
- shoření mezipasu a prašného pasu
- tepelné poškození přívodního kabelu 6kV v délce 600 metrů na kabelovém bubnu
- vyhoření kompresoru
- poškození soustrojí Ward - Leonard
- deformace konstrukce u zámečnické dílny
- vyhoření a poškození veškeré kabeláže ve středové části rýpadla
- poškození centrálního mazacího systému
- zničení rozvoden vysokého i nízkého napětí ve spodní stavbě

Tento protokol byl ukončen s poznámkou: "Další škody budou určeny až po demontáži jednotlivých částí rýpadla." Souběžně s tímto vyšetřováním byl proveden výslech těch zaměstnanců, kteří zajišťovali a pracovali na roční revizi K-27 a to:

ing. Škeřík Antonín	výrobní náměstek
Honska Vojtěch	bezpečnostní technik
Vilímek Josef	strojní mechanik
Bílek Karel	směnový revírník
Hess Jaroslav	směnový revírník
Douša Václav	elektrikář
Voldán Jiří	elektrikář
Strapko Alexandr	řidič K-27
Jánoš Vilém	svařeč

### **25.6.1960**

\* Na základě šetření svědků měl technický náměstek DJŠ ing. Antonín Míra určit za důl, příčinu požáru. Pro určité nejasnosti se toho vzdal, ale vyloučil zlý úmysl.

\* V ZK v Chomutově byla provedena protipožární prohlídka. Závěrečný protokol konstatoval mnoho závad v této oblasti.

### **25.6.1960**

V Chomutově v ulici Tomáše ze Štítného, bylo po kolaudaci uvedeno do užívání 8 bytových jednotek, jejichž výstavbu financoval DJŠ.

### **28.6.1960**

\* Šetření příčin požáru na K-1000/K-27 byl se svědkem Josefem Vilímkem byl proveden nový výslech

\* Závodová komise pro šetření příčin požáru na K-27 pokračovala ve zkoumání veškeré dokumentace, související s roční revizí tohoto rýpadla.



\* Technický náměstek ing. Antonín Míra vydal opatření "Povinnosti jednotlivých hospodářských činitelů k havárii K-27".

### **29.6.1960**

Technický náměstek DJŠ ing. Antonín Míra vydal "Opatření k likvidaci vlivů havárie rýpadla K-27 na těžbu uhlí". Toto opatření spočívalo v tom, že K-1000/K-29 z 2.skr řezu bylo zasazeno na I. uhelný řez. Za K-29 bylo na tento řez zasazeno lopatové rýpadlo E-2,5/R-170. Rýpadlo D-800/R-3, jehož na podzim očekávala generální oprava, byla z těchto důvodů odložena.

### **30.6.1960**

\* V ervěnické škole se přestalo s vyučováním z důvodů porušení stability této budovy, která stála poblíž hrany 1. skrývkového řezu.

\* V ervěnickém kostele se konala poslední bohoslužba.

### **30.6.1960 lom**

Pro náhlé zvýšení počtu zápar a ohňů v oblastech bývalého hlubinného dobývání, byl na PÚ-L ustaven zvlášť jeden technik a několik zmahačů pro jejich likvidaci.

### **1.7.1960 zakládání**

PÚ-Z byl rozdělen administrativně na dva podúseky. PÚ-Z1 velebudická výsypka a PÚ-Z2 vnitřní výsypka.

### **1.7.1960 doprava**

Na LH vozech byly na jeho podélných hranách navařeny nástavce pro zvýšení přepravní kapacity vytěžené zeminy.

### **6.7.1960 lom**

MNV a OBÚ v Mostě vydaly stavební povolení pro výstavbu nového skladu trhavin poblíž hradla Š-5 pod kolejemi č.8 a 10.

### **7.7.1960**

Dokončení generální opravy rekreačního střediska Pyšná. *(Na jedné výrobní poradě ROH se objevila zasvěcená připomínka. Zaměstnanec, který ji vznesl, zjistil, že finanční prostředky na tuto opravu byly převedeny z fondu na generální opravu kolejiště pro zakládání. Vedení DJŠ i odbory obtížně, ale přece, tuto záležitost zdůvodnili.)*

### **7.7.1960 lom**

Ve starém skladě trhavin v lomu vznikl v odlehlé důlní chodbě zápar. Zaměstnanec pověřený kontrolou skladu trhavin, ucítil u vchodu dým. Aniž zkontroloval pravý

stav věcí, ohlásil dispečerovi, že ve skladě trhavin hoří. Dispečer ihned povolal požární sbor a HBZS z Mostu. Ti zjistili zápar, který záchranáři z HBZS ihned uhasili.

### **7.7.1960**

DJŠ se podílel na stěhování školního zařízení ze staré ervěnické školy do nové školy v Nových Ervěnicích.

### **8.7.1960 doprava**

Na plenárním zasedání OV ČSM v Mostě byla vysoce ohodnocena aktivita mládežnického kolektivu strojvedoucích z lokomotivy č.500.

### **10.7.1960**

\* Do NDR bylo prostřednictvím Strojexportu Praha prodáno do NDR dalších 20 starších LH vozů.

\* Na železniční zastávce v Holešicích si strojvedoucí vybudovali světelné oznamovací zařízení, které bylo ovládáno z hradla Š-5. Jeho princip spočíval v tom, že pokud na něm svítilo číslo soupravy, strojvedoucí při příjezdu vlakem ČSD do stanice Holešice viděl, zda jeho ellok stojí v obvodu hradla Š-5. Proto věděl že má vystoupit o stanici dříve. Toto světelné zařízení bylo provozováno velmi krátce. Správa Severozápadní dráhy ČSD zakázala toto zařízení provozovat. Jako důvod uvedla, že v obvodu železniční stanice nesmí podle jejich předpisů, být provozováno jiné světelné zařízení, než to které je jimi schváleno.

### **12.7.1960 lom**

Kolem deváté hodiny řidiči BSM přešli u K-1000/K-29 nákladními auty několikrát kabel 6 kV. Potom začal jeden z řidičů kabel ručně přemísťovat. Kabel 6 kV mu v ruce "bouchl" a způsobil mu vážné popáleniny.

### **12.7.1960**

Na DJŠ byla exkurze studentů z pedagogické školy z Ústí nad Labem.

### **14.7.1960 doprava**

Strojvedoucí z mládežnické směny dokončili natáčení amatérského instruktážního filmu pod názvem "Zkouška brzdy".

### **21.7.1960**

V časopise Československý horník č.29 vyšel článek "HORNÍK o jednom důležitém usnesení ÚRO". V tomto článku byl rozebrán průběh a příčiny požáru na kolesovém rýpadle K-1000/K-27. V závěru pak autor článku, velice tvrdě zkritizoval vedení dolu a odborové funkcionáře. (viz 18.8.1960)

### **29.7.1960 doprava**

Ellok č.511 najela se mezi hradly Š-2 a Š-4 s Ta soupravou do couvajícího buldozeru BSM. Řidič stačil včas vyskočit.

### **1.8.1960 lom**

Rýpadlo K-1000/K-29 z PÚ-S, dokončilo transport z 2. skrývkového řezu na I. uhelný řez. Tam bylo předáno PÚ-L a nahradilo těžbu kolesového rýpadla K-1000/K-27, které vyhořelo.

### **1.8.1960 doprava**

Do provozu bylo uvedeno nové hradlo Š-5, kde již bylo zabudováno reléové zařízení z WSSB z Berlína. V této době se jednalo o největší nádraží důlní dráhy v SHD.

### **3.8.1960**

DJŠ navštívila sovětská odborářská delegace v počtu tří odborářů.

### **4.8.1960**

V Repre v Mostě se konala celorevírní konference o investiční výstavbě v SHD. Této konferenci se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

### **18.8.1960**

Vedení DJŠ a ZV ROH reagovalo na článek v časopise "Československý horník" z 21.7.1960. Ve svém dopise uvedly na pravou míru některé neodborné komentáře. Poukázaly na některé přehnané popisy událostí kolem tohoto požáru. V závěru slíbily důslednou nápravu v oblasti protipožární prevence.

### **25.8.1960 skrývka**

Na dva buldozery byly namontovány jeřáby uzpůsobené na předkládku celých kolejových polí. Tento zlepšovací návrh byl převzat z VČSA ale neosvědčil se.

### **1.9.1960**

Dechová kapela DJŠ vyhrávala při zahájení školního roku u nové 3. OSŠ v Jirkově v Nových Ervěnicích.

### **7.9.1960 zakládání**

V tento den byl ukončen provoz po staré státní silnici mezi obcemi Třebušice a Hořany. Tato silnice vedla mezi hořanskou výsypkou a vrchem Resl. Zároveň byl zahájen provoz po nové silnici mezi těmito obcemi. Nová silnice vedla mezi hořanskou výsypkou a železniční tratí ČSD pod hořanský hřbitov.

### **10.9.1960**

V předvečer oslav Dne horníků DJŠ se konaly taneční veselice v ZK v Holešicích a v Chomutově.

### **11.9.1960**

Ráno se na DJŠ konaly oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Referát ředitele dolu
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání titulů BSP, čestných uznání a věcných odměn
- 5) Píseň práce
- 6) Výplata věrnostního příplatku
- 7) Občerstvení
- 8) Přeprava na střediskové oslavy na chomutovské Kamencové jezero.

Zaměstnancům DJŠ byly předány při těchto oslavách, tři medaile "Za pracovní obětavost". Večer se konala v ZK v Holešicích taneční zábava.

### **15.9.1960**

Do škodové komise byli pozváni někteří zaměstnanci, kteří měli přímý i nepřímý podíl na požáru na K-1000/K-27. Později tuto havárii řešil také okresní soud v Mostě.

### **24.9.1960**

Na DJŠ byla na veřejných stranických schůzích projednána výzva Sovětského svazu o úplném odzbrojení. Na těchto schůzích byla projednána souhlasná rezoluce, která byla odeslána na ÚV KSČ v Praze.

### **25.9.1960 skrývka**

DJŠ splnil státní plán v těžbě skrývky stanovený na 2. pětiletý plán.

### **30.9.1960**

Podle zlepšovacího návrhu byly všechny překladače kolejí vybaveny pluhy na rozhrnování škváry v kolejišti.

### **1.10.1960 doprava**

Na DJŠ byla provedena inventura kolejiště. Na DJŠ bylo:

PÚ-L	7 870 m
PÚ-S	18 380 m
PÚ-Z1	7 485 m
PÚ-Z2	2 510 m
<u>PÚ-D</u>	<u>39 777 m</u>
DJŠ	76 022 m

### **1.10.1960 skrývka**

Na DJŠ byl sloučením D-800/R-3 a ZD-1800/Z-59 vytvořen TC-1. Zakladač Z-59 byl předán PÚ-S.

### **1.10.1960**

Na DJŠ byl zavedeno proplácení nočního příplatku ve výši 0,80 Kčs/hod.

### **6.10.1960**

Na DJŠ byla exkurze učitelů z různých škol ze Slovenska.

### **7.10.1960**

Na DJŠ byl zahájen I. ročník Hornické univerzity, který pořádal výrobně technický kabinet. Tato univerzita byla uspořádána pro dělnické profese.

### **10.10.1960**

Z celozávodní konference ČSM byl Valnému shromáždění OSN zaslán kritický dopis odsuzující politiku Západu ve všech oblastech.

### **13.10.1960**

DJŠ požádal VÚHU v Mostě o provedení magnetoelektrického měření v předpolí skrývky za účelem vyhledání leteckých pum. Podle pamětníků byly do tohoto prostoru spojeneckými letadly odhozené pumy, z nichž některé nevybuchly. (viz 27.10.1960)

### **25.10.1960 lom**

Při těžbě praskla na kolesovém rýpadle K-300/K-34 hřidel kola. Tato porucha byla vyhodnocena jako havárie.

### **27.10.1960 skrývka**

Při průzkumu, který vedl VÚHU v Mostě, byly v předpolí skrývky vyhledány dvě nevybuchlé letecké pumy. Pyrotechnik z Ústí nad Labem obě pumy adjustoval. Pak byly převezeny do pískovny v Údlicích a zneškodněny.

### **28.10.1960**

V závodním časopise Švermovák byl zveřejněn článek dr. Mirko Matyáše "V Ervěnicích život pomalu utichá". V článku se zmínil, že na přestěhování čeká ještě 150 rodin.

### **1.11.1960**

Na DJŠ byl jmenován závodní vodohospodář.

### **7.11.1960**

V Mostě na prvním náměstí se konala velká manifestace k 43. výročí VŘSR. Této manifestace se zúčastnili i zaměstnanci z DJŠ.

### **9.11.1960 doprava**

V časopise Československý horník, byl DJŠ kritizován za to, že během deseti dnů měl pět různých nehod v důlní dopravě.

### **18.11.1960**

Odbor nových forem práce na SHD v Mostě pořádal besedu s vybranými strojvedoucími ze všech povrchových dolů.

### **22.11.1960**

Vedení DJŠ požádalo SHD, aby dolu byla přiznána odměna za úsporu nákladů při výstavbě Nového závodu. Ušetřeno bylo 64 300 400 Kčs a výstavba byla zkrácena o necelé tři roky.

### **1.12.1960**

V Moskvě se v období 10.11. - 1.12.1960 konalo zasedání 81 komunistických a dělnických stran. Komunisté z DJŠ zaslali tomuto zasedání zdravici.

### **2.12.1960**

\* Do chomutovského lapidária byly převezeny sochy z Ervěnic. Byly to sochy sv. Antonína, sv. Donáta, sv. Floriána a sousoší sv. Jana Nepomuckého.

\* DJŠ zakoupil nové černé piáno zn. Steinway.

### **8.12.1960**

Ze Sdružení SHD byla na DJŠ kontrola na celkovou organizaci těžby.

### **9.12.1960**

DJŠ zakoupil nové osobní vozidlo Tatra 603.

### **11.12.1960**

V hotelu Praha v Jirkově se konala výroční schůze TJ VJŠ Jirkov. Této schůze se zúčastnil i zástupce z DJŠ.

### **11.12.1960 lom**

Při těžbě silně zapařeného uhlí vznikl na K-1000/K-29 na nakládacím pase oheň, který byl včas uhašen.

### **12.12.1960**

MNV v Komořanech pořádal ve velkém sále na Fortuně slavnostní večer. Na tento večer byli pozváni někteří vybraní zaměstnanci z DJŠ.

### **13.12.1960**

V Mostě se konala pietní vzpomínka za padlé ve Velké mostecké stávce. Tohoto aktu se zúčastnili i zaměstnanci z DJŠ.

### **14.12.1960**

Na DJŠ se konala schůze v rámci akce "Celonárodní diskuse o bydlení".

### **17.12.1960**

Ve vedení DJŠ byla projednána obšírná zpráva "Vyhodnocení zkušebního provozu zkrácení pracovní doby za období 1.9. - 30.11.1960"

### **20.12.1960**

V tento dne bylo dokončeno vysídlování města Ervěnic. Toto vysídlení bylo ukončeno o 11 dní dříve, než ukládal harmonogram likvidačních prací. Obyvatelům Ervěnic bylo poskytnuto 1058 bytů. Z tohoto počtu si obyvatelé Ervěnic vybrali bydlení z 69,9% v Jirkově, 15,3% v Mostě a 14,8% v Chomutově. Zbylé 1% si vybralo bydlení jinde. V Ervěnicích bylo vykoupeno 167 domů za průměrnou cenu 28 000 Kčs.

### **30.12.1960 doprava**

Na DJŠ byly provozovány ellok (E-2, E-14) s těmito čísly:

420 421 428 429 430 431 432 434 447 448 449 458  
459 467 468 469 470 471 478 479 482 484 486 487  
488 493 494 500 501 505 506 508 511 514

## **1961**

### **1.1.1961**

Noční směna na DJŠ zahájila těžbu na plný provoz.

### **2.1.1961**

\* Na DJŠ byly zahájeny denní rozhlasové relace ve kterých bylo osazenstvo závodu informováno o plnění státního plánu a o politických událostech z domova a ciziny.

\* Ve 13.30 hod. byl ve velké zasedačce zahájen vstup do Nového roku 1961, formou veřejné členské schůze KSC. Na této schůzi byly projednány úkoly 3.pětiletého plánu. Schůzi předsedali:

ing. Penc František

ředitel Sdružení SHD

František Ausberger  
Sekerák Vladimír  
Mareš Jaroslav

ředitel DJŠ  
předseda CZV KSČ  
předseda ZV ROH

Na této schůzi bylo zároveň oznámeno, že DJŠ je začleněn do nové organizační struktury, která nese jméno Doly Vladimíra Iljiče Lenina (DVIL n.p.). Zároveň byl projednán a schválen socialistický závazek DJŠ na rok 1961.

### **6.1.1961**

Vedení DJŠ bylo nuceno požádat SBČS o úvěr na výplatu mezd na leden 1961.

### **7.1.1961 údržba**

Opravené koleso pro rýpadlo K-1000/K-27 bylo přepraveno z ÚDK ve zvlášť upraveném plošinovém vagónu. Do tohoto vagónu bylo koleso uloženo svisle pro dodržení průjezdných průřezů na důlní dráze. Ukázalo se, že tato přeprava kolesa, především po pohyblivých kolejích je velmi nejistá. Vysoké těžiště kolesa hrozilo převrácením plošinového vagónu. Koleso bylo ke K-27 dopraveno bez nehody. Další kolesa byla již přepravována ve vodorovné poloze na trajlerech, pomocí automobilové přepravy.

### **9.1.1961**

V Repre v Mostě se konal celorevírní aktiv, který řídil ministr paliv a energetiky Ota Černík. Na tomto aktivu se projednávala tíživá palivoenergetická bilance v ČSSR. Tohoto aktivu se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

### **15.1.1961**

Na DJŠ byla rozvinuta akce pro získání titulu "Kolektiv 40. výročí založení KSČ".

### **19.1.1961 doprava**

Ve dnech 19. - 21.1.1961 se konal v Praze celostátní porada Brigád socialistické práce. Za DJŠ se této porady zúčastnil strojvedoucí Václav Srbecký.

### **20.1.1961**

Kroužek filmařů při ZK v Chomutově uspořádal "Přátelský večírek" pro zaměstnance DJŠ.

### **21.1.1961**

ZV ROH a vedení dolu uspořádalo "Společenský večer švermováků", který se současně konal v ZK v Chomutově a v ZK Holešicích.



### **25.1.1961**

V 16.00 hod. byla zahájeno slavnostní otevření nově zbudované střelnice v Liběšicích u Mostu.

### **30.1.1961 doprava**

Kancelář prezidenta republiky zaslala kolektivitu kolejířů předáka Josefa Schüssla poděkování za blahopřání prezidentu k narozeninám.

### **leden 1961 doprava**

V průběhu měsíce byly uvedeny do provozu hradla Š-2, Š-4 a Š-10 s novým zabezpečovacím zařízením.

### **1.2.1961 skrývka**

Začal likvidace lopatového rýpadla E-7/R-137.

### **4.2.1961 doprava**

Mládežnická směna PÚ-D, uspořádala v ZK v Holešicích "Dopravácký ples" pro všechny zaměstnance dolu.

### **8.2.1961**

Ministr paliv a energetiky Oldřich Černík zaslal na DJŠ dopis, ve kterém vyslovil nespokojenost s vývojem těžby za leden 1961.

### **28.2.1961 údržba**

Do provozu byl dán speciálně upravený plošinový vůz pro přepravu buldozerů ze vzdálených částí dolu do housenkárny.

### **28.2.1961**

\* S účinností od 1.3.1961 byly na DJŠ provedeny tyto personální změny:

ing. Jaromír Škeřík byl odvolán z funkce II. náměstka pro výrobu a přešel na Sdružení SHD.

ing. Antonín Míra byl odvolán z funkce I. náměstka pro výrobu a byl jmenován do funkce náměstka pro výstavbu a technický rozvoj.

ing. Jan Ručka byl jmenován do funkce I. náměstka pro výrobu.

ing. Karel Bouška byl odvolán z funkce vedoucího PÚ-Z a jmenován do funkce zástupce vedoucího PÚ-S.

František Burda byl odvolán z funkce vedoucího dílen a jmenován do funkce strojního mechanika PÚ-L.

Josef Kučera byl odvolán z funkce vedoucího PÚ-S a jmenován do funkce vedoucího PÚ-Z.

ing. Josef Novák byl jmenován do funkce vedoucího PÚ-L.

Josef Prošek byl odvolán z funkce vedoucího PÚ-L a jmenován do funkce zástupce vedoucího PÚ-L.

František Kukla byl jmenován do funkce vedoucího dílen.

ing. František Klabík byl jmenován do funkce vedoucího PÚ-S.

Miloslav Solnař byl jmenován do funkce redaktora závodního časopisu "Svermovák".

\* Na DJŠ byl ustaven požární technik.

### **1.3.1961**

Ovocný sad s 6000 stromky za holešickou rozvodnou, byl předán JZD Holešice. (*Od této doby úroveň sadu rapidně klesala.*)

### **2.3.1961**

V Repre v Mostě se konal celorevírní aktiv. Jeho hlavním tématem byla neuspokojivá palivoenergetická bilance v ČSSR. Tohoto aktivu se zúčastnil prezident republiky Antonín Novotný spolu s ministrem paliv a energetiky Oldřichem Černíkem. Předtím navštívili důl Obránců míru, kde fáráli v lomu. DJŠ na tomto aktivu zastupoval ředitel František Ausberger.

### **6.3.1961**

\* Na DJŠ se konal aktiv techniků a předních dělníků. Na tomto aktivu ředitel dolu František Ausberger informoval přítomné o závěrech z celorevírního aktivu ze dne 2.3.1961.

\* Vedení Severočeských papíren ve Štětí zaslalo na DJŠ dopis, ve kterém žádali popsat organizaci střídání směn v nepřetržitém provozu.

\* V únoru byl v čs. televizi vysílán pořad o zajišťování nepřetržitého provozu na DJŠ.

### **14.3.1961**

Čs. svaz rybářů v Třebušicích zaslal na DJŠ dopis ve kterém obvinil organizaci, že vlivem investiční výstavby došlo k silnému znečištění přítoku vod do Adelbachova rybníku. Čs. svaz rybářů žádal okamžitou nápravu.

### **15.3.1961**

Na DJŠ se konala veřejná schůze KSČ na které se mimo jiné projednávala podpora o podepsání mírové smlouvy s NDR. O této schůzi byla napsána stať v knize „Šachty splněných nadějí“, autor Radovan Brychta – 1962 – str. 47.

### **17.3.1961 lom**

V 9.00 hod. byla zahájena kolaudace nového skladu trhavin poblíž hradla Š-5. Po skončení kolaudace se sklad začal zavážet trhavinami.

### **18.3.1961**

Ve velkém sále Benar n. p. se konal společenský večer pro příslušníky Lidových milicí u příležitosti 13. výročí Vítězného února. Tohoto večera se zúčastnili i příslušníci Lidových milicí z DJŠ.

### **20.3.1961**

Na dole Vrbenský se při těžbě do nezavalené komory naráz propadlo celé lopatové rýpadlo E-2,5/R-329 i s osádkou. Nikdo nebyl zraněn.

### **21.3.1961**

Na dole Kateřina u Modlan bylo demontováno lopatové rýpadlo E-2,5. Bylo převezeno na DJŠ a opět smontováno.

### **29.3.1961**

Ve dnech 28. - 29.3.1961 se v Repre v Mostě konala celorevírní konference o technickém rozvoji v SHD. Na této konferenci vystoupil v diskusi z DJŠ ing. Antonín Míra, kde hovořil o problematice dalšího rozvoje DJŠ v investiční výstavbě.

### **30.3.1961**

Na DJŠ se konala technicko-ekonomická konference.

### **6.4.1961**

Na DJŠ se konala beseda na téma "KSC v boji za věčné přátelství mezi ČSSR a SSSR".

### **9.4.1961**

DJŠ navštívila japonská odborářská delegace.

### **12.4.1961**

V tento den obletěl Zemi první kosmonaut světa Jurij Gagarin. Na počest tohoto letu byl na DJŠ zorganizován pokus o rekordní celodenní těžbu. Pokus se vydařil a DJŠ vytěžil 28 303 tun za 24 hodin.

### **17.4.1961**

Dle směrnice ÚV KSC začala na DJŠ v rámci celozávodní organizace výměna členských legitimací. tato akce skončila 14.5.1961. Na toto období byla na DJŠ vyhlášena politická akce "Měsíc vzorných těžeb".

### **18.4.1961**

Na základě povolení ONV v Mostě byla v předpolí DJŠ uzavřena silnice mezi obcemi Holešice a Ervěnice.

### **19.4.1961**

KNV v Ústí nad Labem schválil likvidační záměr na obec Souš.

### **21.4.1961**

ONV v Mostě vydalo povolení k přeložení koryta říčky Bíliny.

### **29.4.1961**

\* V předvečer májových oslav byl na Pražském hradě předán Janu Musilovi, brigadýru z D-800/R-3, titul "Hrdina socialistické práce" s právem nosit Zlatou hvězdu. Tento titul s tímto řádem spolu s Janem Musilem převzal i první kosmonaut světa, major Jurij Gagarin, který byl v ČSSR na státní návštěvě. O této události byla napsána stať v knize „Šachty splněných nadějí“, autor Radovan Brychta – 1962 – str. 38.

\* ZV ROH uspořádal večer v ZK v Chomutově májovou veselici.

### **30.4.1961**

\* Automotoklub Svazarmu na DJŠ provedl ve dnech 29.- 30.4.1961 propagační jízdu před májovými oslavami. Ve dne 29. dubna ji provedla na trase DJŠ, Hořany, Slatenice, Bylany, důl Hrabák, Nový Most, Litvínov, Hamr, Albrechtice, důl Obránců míru, Komořany, Třebušice a DJŠ. Druhý den 30. dubna ji provedl na trase DJŠ, Holešice, Hořany, Bylany, Velké Březno, Strupčice, Všestudy, Pesvice, Chomutov, Otvice, Jirkov, Červený Hrádek, Drmaly, Vysoká Pec, Ervěnice, Holešice a DJŠ.

\* Členové ČSM provedli na DJŠ postavení máje. Večer se v ZK v Holešicích konala svazácká májová veselice.

### **1.5.1961**

V Třebušicích u nádraží byl sraz zaměstnanců DJŠ. Zde se seřadil průvod, který šel na májovou manifestaci na první náměstí do Mostu.

### **2.5.1961**

Z DJŠ byl prvnímu kosmonautovi světa Juriji Gagarinovi zaslán pozdravný telegram. V telegramu ho vedení dolu informovalo, že v den jeho prvního kosmického letu dne 12.4. 1961, vytvořil DJŠ na jeho počest rekordní těžbu v těžbě uhlí, ve výši 28 303 tun/24 hod.

### **8.5.1961**

\* Ve Strupčicích provedl v předvečer 16. výročí osvobození ČSSR, vojenský útvar 6170 slavnostní přehlídku. Na těchto oslavách vyhrávala dechová kapela z DJŠ.

\* V ZK v Chomutově uvedl družební divadelní soubor ze Svätého Jura u Bratislavy pro zaměstnance DJŠ divadelní hru "Ženský zákon".

\* Při likvidaci stařin na dole Vrbenský se udusili tři záchranáři z RBZS v Mostě.

### **10.5.1961**

Družební divadelní soubor ze Svätého Jura, uvedl opět pro zaměstnance DJŠ a pro obyvatele okolních vesnic hru, "Ženský zákon" a to s velkým úspěchem.

### **14.5.1961**

V celozávodní organizaci KSC skončila výměna členských legitimací. Výsledky této akce se nedochovaly. (viz 17.4.1961)

### **18.4.1961**

Na DJŠ byla vytvořena komise pro ověřování ztížených pra-covních podmínek. Komise prověřila stav ve vulkanizaci, v pískovně, u ohňarů, na všech rýpadlech a zakladačích, u kolejarů a buldozeristů a v dílně slaboproudařů. Závěry se nezachovaly.

### **21.5.1961**

\* Na DJŠ byl vytvořen nový celodenní rekord v těžbě uhlí ve výši 32 771 tun.

\* Na DJŠ byla exkurze žáků ze ZDŠ v Telči.

### **22.5.1961**

Ministr paliv a energetiky Oldřich Černík zaslal na DJŠ blahopřejný telegram k dosažení rekordní celodenní těžby dne 21.5.1961. Text byl zveřejněn v závodním časopise "Švermovák".

### **23.5.1961**

Na DJŠ byla exkurze z Váhostavu z Bratislavy.

### **24.5.1961**

Na DJŠ byla exkurze studentů ze Zemědělské technické školy z Benešova.

### **30.5.1961**

Na DJŠ byla exkurze žáků z 14. ZDŠ z Liberce.

### **8.6.1961**

Čs. svaz rybářů v Komořanech oznámil vedení DJŠ, že je s nejvyšší pravděpodobností původcem otravy ryb v Hutním potoce.

### **13.6.1961**

V rámci oslav Mezinárodního dne dětí se na DJŠ konal pro děti zaměstnanců zábavný pořad. Nejprve si děti prohlédly různá pracoviště. Po skončení prohlídky byla ve

velké zasedačce pro děti připravená estráda ve které vystoupili strýček Jedlička a Štěpánka Haničincová.

### **16.6.1961**

V Praze se konal II. sjezd Svazarmu, kterého se zúčastnili dva delegáti z DJŠ.

### **18.6.1961**

V 16.00 hod. bylo slavnostně otevřeno zrekonstruované rekreační středisko Pyšná s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Slavnostní otevření rekreačního střediska přestřižením pásky předsedou ÚV SPHaE
- 3) Prohlídka rekreačního střediska
- 4) Estrádní program spojený s taneční zábavou na které hrál taneční orchestr DJŠ "Elit club"

### **21.6.1961**

Na DJŠ se konal aktiv Den nové techniky, který řídilo Sdružení SHD. Na tento aktiv byli pozváni zástupci z HDBS a KVOS.

### **24.6.1961 doprava**

Ve 21.55 hod. došlo k smrtelnému úrazu hradlařek Antonie Lébrové a Berty Zahmové. Tento úraz se stal v prostoru výhybek mezi hradlem Š-3 a mostem u hradla Š-4. Hradlařka Antonie Lébrové zaučovala hradlařku Bertu Zahmovou, která ji měla zastupovat na hradle Š-13 po dobu její dovolené. Po skončení směny šly na zastávku v Holešicích a zkrátily cestu chůzí v kolejišti. Obě sraženy projíždějícím vlakem. Jejich rozježděné pozůstatky byly nalezeny, až po následující noční směně v 5.30 hod. při dalším střídání směn.

### **27.6.1961**

Na DJŠ byla exkurze havířů z různých dolů z OKD.

### **29.6.1961 údržba**

Za ellok dílnou byl do provozu uveden nový mostový jeřáb.

### **1.7.1961**

Sad na DJŠ, který byl obhospodařován JZD Holešice, byl na základě kritiky v deníku Průboj v článku nazvaném "Sad bez hospodáře" převzat do péče zemědělským odborem z ONV v Mostě.

#### **4.7.1961**

ZV ROH na svém zasedání mj. rozdělval poukazy na osobní automobily. Z patnácti uchazečů vybral šest.

#### **10.8.1961**

\* Na DJŠ byla exkurze z celosektorového semináře konaného v Repre v Mostě. V této exkurzi byli zástupci ze všech uhelných revírů v Československu.

\* Na DJŠ byla exkurze studentů z pedagogické školy z Ústí nad Labem.

#### **12.8.1961 lom**

V 6.15 hod. při těžbě upadla do LH vozu kalhotová výsypka u K-1000 K-27. Oprava trvala 36 hodin.

#### **15.8.1961**

V Repre v Mostě se konal celorevírní aktiv techniků, stranických, odborových a mládežnických funkcionářů. Tohoto aktivu se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

#### **17.8.1961**

Na DJŠ byla exkurze studentů z pedagogické školy v Ústí nad Labem.

#### **24.8.1961**

Na DJŠ byla exkurze techniků ze Sdružení SHD z odboru nových forem práce. Odpoledne byla na DJŠ exkurze z Uhoľných skladov z Bratislavy.

#### **25.8.1961**

Na DJŠ byla exkurze z Výzkumného ústavu pedagogického z Bratislavy.

#### **30.8.1961**

Při základní organizaci Svazarmu na DJŠ byl založen zájmový kroužek se specializací na radiofonní a telegrafický příjem a vysílání. Zároveň při této organizaci byl založen i střelecký kroužek.

#### **9.9.1961**

JZD v Holešicích uspořádalo v ZK v Holešicích "Dožínkovou veselici". Na tuto veselici pozvali i ty zaměstnance z DJŠ, kteří se zúčastnili sklizně.

#### **10.9.1961**

V prostorách na DJŠ se konaly oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Referát ředitele dolu
- 3) Projev zástupce strany a vlády

- 4) Předání hornických vyznamenání, čestných odznaků ministra a věcných odměn.
- 5) Závěr a Píseň práce
- 6) Výplata věrnostního přídavku
- 7) Občerstvení

*Při těchto oslavách byl zaměstnancům DJŠ předán jeden Řád rudé hvězdy práce a čtyři medaile Za pracovní obětavost.*

*Po skončení oslav na DJŠ v poledne byl zorganizován převoz účastníků do Chomutova. Na náměstí a také na Kamencovém jezeře oslavy pokračovaly. Na těchto oslav se organizačně podílely VČSA a důl Jan Žižka.*

### **11.9.1961**

\* V rekreačním středisku Pyšná byl ubytován zájezd žáků z Řecka.

\* Od tohoto dne se začaly využívat všechny vystavěné objekty na Novém závodě.

### **13.9.1961**

DJŠ poskytl dolu Hrabák v Čepirozích výpomoc ve formě zapůjčení tří zámečníků pro výstavbu dálkové pasové dopravy.

### **19.9.1961**

Na dole Maršál Koněv v Dřínově došlo k zavalení a usmrcení tří havířů.

### **28.9.1961 zakládání**

V 19.20 hod. se při těžbě dostal u ZD-1800/Z-59 kámen mezi korečkový řetěz a vodič. Náhlým pnutím došlo k prasknutí osy korečkového vodiče a jeho výměna trvala dva dny.

### **30.9.1961 doprava**

Na DJŠ byly z VČSA zapůjčeny dvě ellok se soupravami i s osádkami pro zabezpečení splnění těžby v září 1961.

### **1.10.1961 lom**

Do provozu byla uvedena nová hlavní čerpací stanice. Do retenčních jímek mohlo být načerpáno až 30 000 m<sup>3</sup> důlních vod.

### **1.10.1961 lom**

Na kolesových rýpadlech K-1000/K-27 a K-1000/K-29 byly na klapkách namontovány mlhová světla.

### **1.10.1961 údržba**

Na PÚ-Ú byla z části zaměstnanců z mechanické dílny vytvořena montážní četa.



### **5.10.1961**

Na DJŠ se konal aktiv organizovaný CZV KSC, který reagoval na tehdejší mezinárodní situaci. Aktiv zdůvodňoval zavedení ochranných opatření na hranicích mezi západním Berlínem a NDR.

### **6.10.1961**

U příležitosti Dne čs. armády byly u pomníku rudoarmějců v Mostě, slavnostně kladeny věnce. Tohoto aktu se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

### **17.10.1961**

\* Na DJŠ byla na exkurzi 12ti členná delegace z NDR.

\* Sdružením SHD byl protokolárně schválen plán vysídlení a likvidace obce Souše. Na tuto likvidaci byl na důl Vrbenský, převeden z DJŠ odbor pro likvidaci města Ervěnic. Tento odbor z DJŠ měl s touto činností bohaté zkušenosti.

### **26.10.1961**

V Praze v na ministerstvu paliv a energetiky byl projednáván spor mezi DJŠ a ONV v Mostě. Předmětem sporu bylo uvažované zrušení sil-nice mezi obcemi Skyřice a Židovice. Na závěr bylo dohodnuto, že silnice bude zrušena, až po vystavění nové silnice.

### **28.10.1961**

Na DJŠ se konala Národní směna, která vzešla z výzvy dolu Stalingrad v OKD.

### **7.11.1961**

\* V závodním časopise "Švermovák" vyšlo upozornění, že spisovatel a básník Ilja Bárt, napsal o DJŠ knihu pod názvem "Astronauti hlubin".

\* V Mostě na Mírovém náměstí se konala manifestace k 44. výročí VŘSR, které se zúčastnili i zaměstnanci z DJŠ.

### **10.11.1961 doprava**

U ZD-1800/Z-59 se prováděla zkouška, zda lze k zakladači zajíždět s 16ti vozovou LH soupravou.

### **16.11.1961**

V rekreačním středisku Pyšná se konalo odborářské školení pořádané Sdružením SHD.

### **16.11.1961 zakládání**

U ZD-1250/Z-51 se poškodil zakládací výložník. Podrobnosti se nedochovaly.

### **20.11.1961**

Ředitel DJŠ František Ausberger obdržel ze Sdružení SHD dopis, ve kterém mu byl důrazně vytýkán pokles kapacitního využití dobývací techniky za období leden až září 1961.

### **21.11.1961**

Ve velké zasedačce se školení řidičů amatérů i z povolání z nové vyhlášky o silničním provozu č. 141/1960 Sb. Školení bylo v tento den provedeno na dvě části. Celkem se ho zúčastnilo 576 řidičů. Školení provedl instruktor ze základní organizace Svazarmu na DJŠ Erik Moschner.

### **25.11.1961**

Na DJŠ byla jedenácti členná delegace z NDR.

### **27.11.1961**

Na DJŠ se konal aktiv komunistů, kteří pracovali v různých funkcích v KSČ, ROH a ČSM. Na tomto aktivu se projednávaly další otázky zařazení DJŠ do nové organizační struktury národního podniku. (DVIL n.p.)

### **28.11.1961**

Na DJŠ byla čtyřčlenná delegace z NDR.

### **7.12.1961**

Ve velké zasedačce se konala beseda na závěr ukončení měsíce čs. - sovětského přátelství, kterou uspořádala odbočka SČSP.

### **9.12.1961**

V rekreačním středisku Pyšná se konala "Mikulášská zábava pro dospělé" spojená s nadílkou a taneční zábavou.

### **14.12.1961 doprava**

V ZK v Chomutově se konalo slavnostní zhodnocení ukončení výstavby zabezpečovacího zařízení na všech pevných hradlech firmou WSSB z Berlína.

### **31.12.1961**

Příslušníci Lidových milicí s rodinami slavili příchod Nového roku v rekreačním středisku Pyšná.

## **1962**

### **1.1.1962**

Na DJŠ byla v evidenci tato pracoviště:

### **PÚ - skrývka**

- \* Lopatové rýpadlo E-2,5/R-170
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-136
- \* Lopatové rýpadlo E-2,5/R-508
- \* Lopatové rýpadlo Mb-2/R-393
- \* Kolesové rýpadlo K-800/K-41
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-25
- \* Kolesové rýpadlo K-300/K-34
- \* Korečkové rýpadlo D-800/R-3
- \* Údržba pohyblivých kolejí
- \* Buldozery
- \* Střelmistři
- \* Ostatní + THP

### **PÚ - lom:**

- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-131
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-133
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-27
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-29
- \* Údržba pohyblivých kolejí
- \* Buldozery
- \* Hašení ohňů
- \* Střelmistři
- \* Ostatní + THP

### **PÚ - zakládání:**

- \* Zakladač Z-51/ZD-1250
- \* Zakladač Z-55/Z-1650
- \* Zakladač Z-59/ZD-1800
- \* Pluhové výsypky
- \* Údržba pohyblivých kolejí
- \* Buldozery
- \* Stavební dvůr
- \* Ostatní + THP

### **PÚ - doprava:**

- \* Ellok skrývka
- \* Ellok lom
- \* Parlok skrývka
- \* Parlok lom
- \* Zbrojení parlok
- \* Pískovna
- \* Lampárna
- \* Hradla

\* Údržba pevných kolejí

\* Ostatní + THP

**PÚ - údržba (dílňy):**

\* Mechanická dílna

\* Ellok dílna

\* LH dílna

\* Truhlárna

\* Opravna buldozerů

\* Elektro dílna

\* Vulkanizéři

\* Montážní dílna

\* Autojeřáby

\* Trolejáři

\* Slaboproud

\* Příprava

\* Ostatní + THP

**Ostatní povrch:**

\* Nákladní autodoprava

\* Trafostanice

\* Koupelna

\* Výměníková stanice

\* Ostatní + THP

**Celopodniková režie:**

\* Sklad

\* Měřičství

\* Prádelna

\* Osobní autodoprava

\* Závodní stráž

\* Péče o pracující

\* Ostatní + THP

**Neprůmyslová činnost:**

\* Rekreační středisko

\* Závodní jídelna

\* Ostatní + THP

**1.1.1962**

\* DJŠ byl fyzicky, po vyřešení majetkových a územních otázek, od Nového roku začleněn do národního podniku Doly Vladimíra Iljiče Lenina (DVIL n.p.). Tento národní podnik dále tvořily velkodůl Čs. armády, důl Obránců míru, důl Vrbenský a Úpravna uhlí Komořany.

\* Odbor pro likvidaci města Ervěnic byl fyzicky převeden do n.p. Ležáky. Jejich zkušenosti byly využity při likvidaci města Souše.

\* DJŠ bezúplatně převedl dům č. 60 v Holešicích do majetku obce. Čili, bývalý ZK DJŠ se stal Kulturním domem v Holešicích.

### **2.1.1962**

Před zahájením směny byli do velké zasedačky svoláni zaměstnanci DJŠ. Ředitel dolu František Ausberger seznámil přítomné s těžebními úkoly na rok 1962. Dále oznámil, že DJŠ se stal součástí nově vytvořeného DVIL n. p. Pak představil nového ředitele DJŠ, kterým se stal Rudolf Vavříčka. Bývalý ředitel DJŠ František Ausberger byl jmenován ředitelem DVIL n. p.

### **3.1.1962**

Z DJŠ vzešla výzva pro všechny doly a závody v SHD, k maximálním výkonům v roce 1962 na počest 30. výročí Velké mostecké stávký.

### **22.1.1962**

Na dole Prezident Gottwald v Hrdlovce došlo při zavalování komory k usmrcení tří havířů.

### **10.2.1962**

Požárníci z Holešic, vesměs zaměstnanci DJŠ, pořádali v Kulturním domě "Maškarní ples" i pro zaměstnance dolu.

### **13.2.1962**

\* Na DJŠ zasedal v malé zasedačce tzv. Místní lidový soud, který řešil vážnější přestupky zaměstnanců. Tento soud se skládal z vybraných zaměstnanců DJŠ.

\* Na DJŠ byla rozvinuta akce mezi pracovními kolektivy, pro získání titulu "Kolektiv XII. sjezdu KSČ".

### **22.2.1962**

Sdružení SHD vydalo výzvu všem zaměstnancům, aby zmobilizovali své úsilí k likvidaci manka v těžbě uhlí a skrývky od začátku roku.

### **27.2.1962**

V Repre v Mostě se konal aktiv stranických, státních a hospodářských zaměstnanců okresu Most. Na tomto aktivu se projednávalo zajištění usnesení politického byra ÚV KSČ a vlády o zvýšení účinnosti kontroly a statistiky v řídicí činnosti. Za DJŠ se tohoto aktivu zúčastnil ředitel Rudolf Vavříčka.

## **28.2.1962**

V únoru se na DJŠ vyskytla v nebývalé míře velká epidemie chřipky. V jeden den v tomto měsíci, bylo v pracovní neschopnosti až 251 zaměstnanců.

## **1.3.1962**

V odboru vývoje na DVIL n.p. se pod vedením ing. Oty Urbana začala zpracovávat podrobnější studie a základní projekt "Ervěnického koridoru". Na této studii a projekci dále pracovali ing. Ladislav Páv, ing. Ladislav Jágr a ing. Zdeněk Vrána.

## **1.3.1962 skrývka**

V předpolí DJŠ byl vytvořen skrývkový řez nazvaný "předskrývka Ervěnice". Zde byly těženy sutě, po bývalé obci Ervěnice, lopatovým rýpadlem E-2,5/R-508.

## **16.3.1962 doprava**

PÚ-D zapůjčil na důl Maxim Gorkij u Braňan parlok č.5 na dobu 14ti dnů.

## **22.3.1962**

DJŠ se přihlásil do soutěže o získání titulu "Závod XII. sjezdu KSČ". Tuto soutěž inicioval KNV v Ústí nad Labem.

## **31.3.1962**

\* Na DJŠ se konal aktiv BSP, kde bylo projednáváno politicko-organizační zajištění usnesení XIII. plenárního zasedání ÚRO. Zároveň byl projednán, další rozvoj socialistického soutěžení na počest XII. sjezdu KSČ.

\* Na tomto aktivu byla také vyhlášena meziúseková soutěž "Za vyšší výrobu, vzorný pořádek a kulturu práce".

## **29.4.1962**

V Kulturním domě v Holešicích se konal "Společenský večer BSP".

## **1.5.1962 skrývka**

Z PÚ-L byla na PÚ-S převeden revírník, který byl pověřen organizací trhacích prací před postupujícím korečkovým rýpadlem D-800/R-3 a očišťováním hlavy sloje pod tímto rýpadlem za pomoci lopatového rýpadla E-2,5/R-170.

## **3.5.1962 skrývka**

Výbor ZO KSČ projednával složení nové osádky na kolesové rýpadlo K-800/K-41.

#### **4.5.1962**

Představenstvo Krajské odborové rady v Ústí nad Labem propůjčilo DJŠ titul "Vzorný závod severočeského kraje".

#### **18.5.1962**

V ZK v Chomutově se konala celozávodní konference ZV ROH. Po konferenci byl upřesněn pro delegáty estrádní program.

#### **25.5.1962**

MNV v Třebušicích a vedení DJŠ uspořádalo "Mírový pochod". Tento pochod vyšel z DJŠ a pokračoval do Třebušic k nádraží. Tam byl s pietou odhalen památník 206 obětí transportu smrti za 2. světové války.

#### **12.6.1962**

V ZK na Fortuně se konal celopodnikový aktiv luninovců, kterého se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

#### **30.6.1962** skrývka

V rámci výměny pracovních zkušeností, byla mezi DJŠ a DOM provedena výměna osádek na rýpadlech typu D-800. Tato výměna se týkala profese řidič stroje a zámečnick. Záměna byla provedena v období 20.- 30.6.1962.

#### **1.7.1962** skrývka

PÚ-S byl rozdělen na dva podúseky. Vedoucím PÚ-S1 byl Jan Francl a řídil těžbu na rýpadlech K-300/K-34, E-7/R-136 a E-2,5/R-508. Vedoucím PÚ-S2 byl Miloslav Solnař a jemu podléhali rýpadla K-1000/K-25, D-800/R-3 a zakladač ZD-1800/Z-59. Hlavním vedoucím PÚ-S byl ing. Karel Bouška.

#### **2.7.1962**

V Domě techniky SHD v Mostě byla ustavena komise pro zpracování dějin SHD. Dr. Antonín Mazanec a Josef Štolle z DJŠ zastupovali v této komisi DVIL n.p.

#### **4.7.1962**

V malé zasedačce se konalo "Odpoledne otázek a odpovědí k mezinárodní situaci" za účasti lektora z KV KSČ.

#### **1.8.1962** skrývka

Do provozu byla uvedena sifonárna. Do její výbavy patřilo 31 kyvet o objemu 25 litrů. Kyvety se rozvážely po rýpadlech a zakladačích. Také i na jiná pracoviště s větším počtem zaměstnanců.

## **1.8.1962**

Měsíc srpen byl na DJŠ vyhlášen měsícem úklidu na DJŠ.

## **1.9.1962 zakládání**

Vedoucí PÚ-Z Stanislav Zeman předal svou funkci Jaroslavu Gollovi.

## **1.9.1962 skrývka**

Z montážního místa vyjelo nové kolesové rýpadlo K-800/K-41. Začalo transportem na 4. skrývkovém řez. Montážní místo tohoto rýpadla se nacházelo poblíž sociálního zařízení a kanceláří PÚ-S.

## **7.9.1962**

V předvečer oslav Dne horníků na DJŠ se konaly souběžně, taneční zábavy v ZK v Chomutově a Kulturním domě v Holešicích.

## **8.9.1962**

Na DJŠ ve velké a malé zasedačce a v závodní jídelně se konaly oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení hornického roku
- 3) Vyhlášení nejlepších pracovníků
  - a) předání vyznamenání
  - b) předání titulů BSP
  - c) předání věcných odměn
- 4) Píseň práce

Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány dvě medaile Za pracovní obětavost.

## **11.9.1962**

V ZK v Chomutově se konalo společné zasedání orgánů DJŠ na kterém se projednával návrh plánu těžby na rok 1963 v tomto složení:

Rudolf Vavříčka	ředitel DJŠ
ing. Antonín Míra	hlavní inženýr
ing. Josef Novák	vedoucí výroby
Karel Hauf vedoucí	ekonomických útvarů
Alois Junek	vedoucí PaM
Jan Vokáč	hospodář
František Novák	vedoucí MTZ
Julius Mikula	hlavní mechanik
Jindřich Franče	vedoucí NFP
ing. Karel Bouška	vedoucí PÚ-S



ing. Karel Pohanka	vedoucí PÚ-D
Jaroslav Goll	vedoucí PÚ-Z
Josef Hokův	vedoucí PÚ-L
František Kukla	vedoucí PÚ-Ú
Václav Vilím	předseda CZV KSC
Josef Fojtík	předseda ZV ROH
Slavomír Prokůpek	předseda CZV ČSM

### **19.9.1962 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-800/K-41 po transportu z montážního místa dne 1.9.1962, zahájilo těžbu na 4. skrývkovém řezu. Toto rýpadlo bylo zvláště konstruované pro těžbu v těžko rozpojitelných zeminách.

### **30.9.1962 doprava**

Osádka na ellok č.500 jezdila celý měsíc zkušebně mezi D-800/R-3 a ZD-1800/Z-59 s 13ti vozovou LH soupravou.

### **3.10.1962 skrývka**

Ve 13.10 hod. vznikl v kompresorovně na D-800/R-3 požár. Oheň byl včas uhašen. V 16 hod. bylo rýpadlo opět v provozu.

### **23.10.1962 skrývka**

Na E-7/R-136 byla skončena oprava soustrojí W-L. Hned po zapnutí nastal na namontovaném el. motoru zkrat. Po jeho demontáži bylo v dílně zjištěno, že mezi statorem a rotorem byl šroub. Zpočátku se cela událost šetřila za účasti SNB jako sabotáž. Pak si DJŠ tuto událost došetřil ve své kompetenci.

### **28.10.1962**

Na DJŠ se konala Národní směna, která vyjadřovala solidaritu s kubánským lidem.

### **2.11.1962 skrývka**

Ve 22.40 hod. na D-800/R-3 praskl oboustranně korečkový řetěz. Tato událost byla vyhodnocena jako havárie se škodou cca 33 000 Kčs. Tato havárie byla řešena soudně. Viník zjištěn nebyl, neboť znalecký posudek potvrdil, že tato havárie byla způsobena vadou materiálu.

### **6.11.1962**

V Holešicích se za účasti zaměstnanců DJŠ konal u příležitosti 45. výročí VŘSR lampiónový průvod. Průvod se seřadil u národní školy a došel k pomníku rudoarmějců před Kulturní dům. Po krátkém projevu se konala taneční zábava.

### **7.11.1962**

V Mostě na Mírovém náměstí se konala manifestace k 45. výročí VŘSR, které se zúčastnili i zaměstnanci DJŠ.

### **14.11.1962**

V Kulturním domě v Holešicích se konal vzpomínkový večer u příležitosti 10. výročí založení tohoto kulturního zařízení. Tento Kulturní dům předtím sloužil jako Závodní klub DJŠ.

### **20.11.1962 skryvka**

Skončila likvidace lopatového rýpadla E-7/R-137.

### **30.11.1962 doprava**

PÚ-D zapůjčil dolu Maxim Gorkij v Braňanech na celý prosinec ellok č. 471.

### **20.12.1962**

Na DJŠ se konala veřejná členská schůze KSČ na které byly vyhodnoceným kolektivům předávány tituly "Kolektiv XII. sjezdu KSČ". Zároveň představitel KV KSČ z Ústí nad Labem, předal DJŠ titul "Závod XII. sjezdu KSČ".

### **31.12.1962 doprava**

\* Na DJŠ bylo 39 876 m pevných kolejí včetně 137 jednoduchých a 22 celokřížatkových výhybek.

\* PÚ-D měl k dispozici pro pomocný provoz 3 parlok a 3 lokotraktory.

### **Rok 1962**

V tomto roce byla vydána a expedována kniha „Šachty splněných nadějí“, kterou sepsal Radovan Brychta a kterou vydalo Severočeské krajské nakladatelství (4000 výtisků à 14,30 Kčs). V této knize byly dvě reportáže o DJŠ.

## **1963**

### **1.1.1963**

Od Nového roku 1963 byly uplatněny tyto personální změny:

\* Hlavní inženýr ing. Antonín Míra předal tuto funkci ing. Josefu Novákovi.

\* Vedoucí výroby ing. Josef Novák předal tuto funkci ing. Františku Klabíkovi.

\* Do organizačního členění DVIL n.p. byla připojena Úpravna uhlí Herkules v Záluží u Mostu.

\* Ředitel DVIL n.p. František Ausberger předal tuto funkci Miloslavu Zemanovi.

František Ausberger přešel na funkci ředitele Sdružení SHD v Mostě.

### **1.1.1963 lom**

Vedoucí PÚ-L ing. Fischl Pavel předal tuto funkci Josefu Hokůvovi.

### **3.1.1963**

Na dole Dukla v Modlanech došlo při prudkém výronu důlních plynu k udušení 15ti havířů.

### **6.2.1963**

V okresním deníku Rozvoj v článku "Svítime si na rezervy" bylo v tomto článku mj. uvedeno *"Vždyť třeba na dole Jan Šverma DVIL n.p. bylo objeveno ve skladě za téměř 500 000 Kčs filcových bot."* DJŠ se proti tomuto tvrzení důrazně ohradil a dokázal, že v době uveřejnění tohoto článku měl na skladě 797 párů filcových bot v hodnotě 89 264 Kčs. Také požadoval omluvu za zveřejnění nepravdivých údajů. K tomu však nedošlo.

### **18.2.1963 zakládání**

V prostoru bývalé splavné výsypky nad stále používanou silnicí mezi obcí Komořany a bývalou obcí Ervěnice došlo k průvalu silně zvodnělých zemin. Skluz o objemu cca 50 000 m<sup>3</sup> se blížil k této silnici a hrozil jejím zavalením. Před silnicí se zvodnělý skluz zastavil.

### **23.2.1963**

Na dole Maršál Koněv v Dřínově došlo k výbuchu důlních plynů. Při tomto výbuchu bylo usmrceno osm havířů.

### **28.2.1963**

V ZK v Chomutově začal působit loutkářský soubor "Uhlíček" ze 3. ZDŠ na Příkopech.

### **10.3.1963**

V závodní kuchyni začaly vařit také jedno dietní jídlo pro dietáře.

### **20.3.1963 doprava**

Před hradlem Š-4, přímo pod mostem se stalo k těžké vykolejení Ta soupravy. Průjezdny profil mostu byl zaplněn vykolejenými Ta vozy. Odstraňování následků trvalo do příštího dne do 5.40 hod.

### **28.3.1963 lom**

Ministr paliv a energetiky Oldřich Černík, zaslal brigádýrovi kolesového rýpadla K-1000/K-27 Viktoru Mokryšovi osobní telegram. V telegramu mu poděkoval za rekordní celodenní těžbu ve výši 19 591 tun.

### **31.3.1963**

Hlavní energetik DJŠ Bedřich Konečný předal tuto funkci Ladislavu Svobodovi.

### **1.4.1963**

\* Státní plán v těžbě uhlí, byl ze Sdružení SHD direktivně povýšen o 280 000 tun uhlí. DJŠ, tím z části nahrazoval těžbu za havárie na dole Dukla v Modlanech a na dole Maršál Koněv v Dřínově. Také z části i za VČSA, kde se objevily některé organizační potíže v těžbě uhlí.

\* Na DJŠ byl zaveden nový cyklus v nepřetržitém provozu:

1. směna R12 N12 - - R12
2. směna - R12 N12 - -
3. směna - - R12 N12 -
4. směna N12 - - R12 N12

\* Zrušení zkrácené pracovní doby z 42 na 44 hod. týdně.

### **1.4.1963 lom**

Na PÚ-L byla zahájena pod hradlem Š-4, výstavba nového sociálního zařízení. Pro urychlení výstavby poskytl PÚ-L, stavbařské firmě několik kolejářů.

### **11.4.1963**

Ve velké zasedačce se konala beseda k 2. výročí prvního člověka do vesmíru spojena s filmem.

### **22.4.1963**

Výrobně technický odbor na Sdružení SHD, navrhoval DVIL n.p, aby po vzoru povrchových dolů v NDR, centralizoval kolejářské práce pod jeden závod. Vedení DVIL n.p. tento návrh zdvořile odmítlo.

### **27.4.1963**

Na DJŠ byla vyhlášena soutěž pod heslem "Za vyšší výrobu, vzorný pořádek a kulturu práce". Vyhodnocení bylo provedeno ke Dni horníků.

### **12.5.1963 skrývka**

Dva kolejáři byli posláni do Elektrárny Komořany, na výpomoc při začištění základů pro nový komořanský komín.

### **23.5.1963**

Vojenský útvar v Litoměřicích zapůjčil na dobu deseti dnů na DJŠ pojízdnou zemní vrtnou soupravu i s osádkou.

## 2.6.1963

Na DJŠ se konala celozávodní "Národní směna". Této směny se zúčastnilo přes 500 (pětset) studentů ze všech průmyslových škol v Mostě. Tuto akci řídil zvláštní štáb složený z techniků DJŠ a učitelů z těchto škol.

## 5. a 8.6.1963

Na DJŠ byla zorganizována mimořádná směna jejíž výtěžek byl věnován na konto ztrát v národním hospodářství, které byly způsobeny nepříznivou zimou.

## 30.6.1963

Ve studii "Rozvoj SHD" kterou zpracoval ing. Václav Valášek, byl pro informaci středních techniků uveřejněn přehled životnosti dolů v SHD:

### Povrchové doly:

Obránců míru	do r.2028
Jan Šverma	do r.1998
Čs. armáda	do r.2008
Vrbenský	do r.1972
Ležáky	do r.1992
Most	1967 - 1991
Bylany	1969 - 2023
Polerady	1967 - 1971
Třískolupy	1972 - 1984
Vrbka	1985 - 2000
Slatenice	do r. 1982
Maxim Gorkij	do r. 1990
Merkur II.	do r. 1991
Březno	1969 - 1994
Záhořany	1973 - 2001
Velká Ves	1976 - 2001
Podlesice	1981 - 2006
Nástup	do r. 1980
Barbora II.	do r. 1968
Barbora III.	1967 - 1975
Chabařovice I.	1975 - 2013
Chabařovice II.	2015 - 2030
Antonín Zápotocký	do r. 1982
5.květen	do r. 1967
Petri	do r. 1971
Čs. mládeže	do r. 1968
Košťany	do r. 1966
Julis Fučík	do r. 1974

Pokrok	do r. 1978
<b><u>Hlubinné doly:</u></b>	
Ludmila	do r.1968
Jan Žižka	do r.2000
Běta	do r.1980
Vrbenský	do r.1972
Julius III.	do r.1971
Mistr Jan Hus	do r.1971
Centrum	do r.2025
Zděnek Nejedlý	do r.1972
Rudý sever	do r.1965
Vítězný únor	do r.1974
Kolumbus	do r.1965
Kohinoor	do r.1995
Pluto	do r.1985
Prezident Gottwald	do r.2005
1.máj	do r.1970
Barbora	do r.1965
Mír	do r.1976
Svornost	do r.1973
Jaroslav	do r.1970
Prokop Holý	do r.1963
Maršál Koněv	do r.1965

### **30.6.1963**

DJŠ po celý červen poskytoval několik kolejářů na výpomoc do elektrárny Komořany na výstavbu nového komína.

### **8.7.1963 údržba**

DJŠ měl ve stavu na pokrytí vlastních požadavků v silniční dopravě tento stav vozidel:

- 33 motocyklů
- 2 osobní vozidla
- 4 nákladní vozidla
- 2 sklápěcí vozidla
- 5 speciálních vozidel
- 3 ost. spec. vozidla

### **24.7.1963**

Na dole Jan Žižka v Chomutově zasedala komise ze zástupců DJŠ a VČSA, která připravovala oslavy Dne horníků. Usnesením KV OSZHaE bylo rozhodnuto, že se

tyto oslavy se budou konat pod společným heslem "Mobilizací všech sil a zdrojů za splnění usnesení XII. sjezdu KSČ".

### **29.7.1963 lom**

Ve 3.20 hod. vznikl na E-7/ R-131 požár na el. instalaci. Vyhořela kabeláž pro ovládání rýpadla.

### **1.8.1963**

Měsíc srpen byl na DJŠ vyhlášen jako "Měsíc celkového úklidu".

### **15.8.1963 skrývka**

Při těžbě na řezu "Předskrývka Ervěnice" se při těžbě v prostoru bývalého hřbitova objevovaly pozůstatky starého pohřbívání. Při objevení takového hrobu, musela být těžba zastavena. Na místo nálezů přijel zaměstnanec pohřební služby, aby pozůstatky odstranil. Za tímto účelem, pohřební služba držela na náklady DJŠ, nepřetržitou pohotovost.

### **27.8.1963**

Na DJŠ byla ustavena komise pro vypracování plánu těžby na rok 1964 a výhled těžby na rok 1965.

### **29.8.1963 skrývka**

Při nátrásném odstřelu u D-800/R-3, se vinou nedostatečně uzavřeného bezpečnostního okruhu, staly lehké úrazy u tří procházejících kolejarů. Případ byl řešen soudně.

### **31.8.1963 zakládání**

Před postupující velebudickou výsypkou, byla uzavřena silnice mezi obcemi Skyřice a Židovice.

### **6.9.1963 skrývka**

Osádce rýpadla E-2,5/R-508 a kolejarům byl přiznán příplatek 0.80 hal./hod. za práci v okruhu bývalého ervěnického hřbitova. Proplaceny jim byly jen ty hodiny, které odpracovali v bezprostřední blízkosti neexhumovaných hrobů. Tyto hroby byly pozůstatky po starém pohřbívání v Ervěnicích.

### **7.9.1963**

\* Ve velkém sále Oblastního klubu horníků v Mostě se konalo slavnostní zasedání KV OSZHaE, kterého se zúčastnilo 11 delegátů z DJŠ.

\* V ZK v Chomutově se večer konala hornická veselice.

### **8.9.1963**

Ve velké zasedačce a přilehlých místnostech a prostorách, včetně závodní jídelny se konaly na DJŠ oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Hodnocení hornického roku
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Vyhodnocení nejlepších zlepšovatelů
- 6) Píseň práce

Při těchto oslavách bylo 6ti zaměstnancům předána státní vyznamenání. Odpoledne na náměstí 1.máje v Chomutově pokračovaly oslavy Dne horníků pro širokou veřejnost. Na této organizaci se podílely VČSA, DJŠ a důl Jan Žižka.

### **16.9.1963 skrývka**

V ZK v Chomutově se konal aktiv PÚ-S, kterého se zúčastnilo 76 delegátů.

### **30.9.1963 doprava**

Na důl Maxim Gorkij v Braňanech, byla z DJŠ zapůjčena na celé září, ellok č. 471.

### **30.9.1963**

Na PÚ-L byla provedena kolaudace nového sociálního zařízení, jehož výstavba byla zahájena 1.4.1963. Ihned po kolaudaci se začalo sociální zařízení používat.

### **1.10.1963**

Měsíc říjen, byl vyhlášen jako "Měsíc vzorných těžeb".

### **14.10.1963**

Na DJŠ natáčela čs. televize pořad o rekordních těžbách.

### **24.10.1963**

Většina kolektivů BSP, věnovala jednorodinovou mzdu na zmírnění následků škod po orkánu Flóra na Kubě.

### **30.10.1963 lom**

Ve 2.15 hod. narazil boční skluz na kabelový buben rýpadla K-1000/K-29. Z konstrukce vyrazil samotný buben a silně zdeformoval nosnou konstrukci kabelového bubnu, včetně bubnu. Proto byl vlečný kabel 6 kV vymotán a nabalen na půlměsíc. Takto rýpadlo K-29 těžilo, až do prosince, kdy bylo odstaveno do roční revize. Při této revizi, byly tyto následky odstraněny.



### **31.10.1963 zakládání**

Na PÚ-Z2 byla zorganizovaná rekordní těžba se zakladačem ZD-1800/Z-59 s cílem vytěžit 1,3 miliónů m<sup>3</sup>. Podařilo se vytěžit 1 441 998 m<sup>3</sup>. Tento měsíční výkon nebyl zatím překonán (*statistika k 22.6.1997*).

### **31.10.1963 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-800/K-41 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě zeminy, kdy vytěžilo 660 350 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*)

### **31.10.1963**

Ve velké zasedačce se konal aktiv SČSP, na kterém byly vyhodnoceným kolektivům BSP předávány tituly "Úderka SČSP".

### **1.11.1963 lom**

Vedoucím PÚ-L byl jmenován Josef Kučera, který tuto funkci převzal po ing. Pavlu Fischlovi.

### **2.11.1963**

Ve velké zasedačce se konal aktiv techniků z DJŠ a DVIL k problematice MTZ.

### **6.11.1963**

Na Mírovém náměstí v Mostě se konala manifestace k 46. výročí VŘSR. Na tuto manifestaci byla vyslána část zaměstnanců z DJŠ.

### **15.11.1963**

Na DJŠ byla provedena inventarizace pohyblivého kolejiště:

#### **PÚ-S:**

1.řez	2030 m
2.řez	2680 m
3.řez	3840 m
4.řez	7200 m
sjezd	560 m
R-170	390 m
<u>Z-59</u>	<u>2700 m</u>
Celkem	19400 m

#### **PÚ-L:**

R-131	1200 m
K-27	3000 m
K-29	2970 m
K-34	1340 m
<u>zbytky</u>	<u>430 m</u>

Celkem	8940 m
<b><u>PÚ-Z:</u></b>	
Ruční výsypka	760 m
Z-51	2940 m
Z-55	5510 m
<u>zbytky</u>	<u>550 m</u>
<b>Celkem</b>	<b>9760 m</b>

### **18.11.1963**

Ve velké zasedačce se konal aktiv k 46. výročí VŘSR.

### **28.11.1963**

Ve velké zasedačce se konal aktiv BSP na kterém bylo vyhodnoceno plnění závazků za 3. čtvrtletí 1963.

### **5.12.1963**

DJŠ uzavřel patronátní smlouvu s SPŠS v Mostě.

### **12.12.1963**

Na rok 1964 byla na DJŠ vyhlášeno hnutí "Za splnění akčních úkolů, za vzorný pořádek a kulturu práce".

### **15.12.1963**

\* DJŠ splnil státní plán v těžbě uhlí.

\* V Novém Sedle na hřišti na kopanou, shořely dřevěné kabiny pro hráče. DJŠ přispěl na jejich obnovu.

### **16.12.1963**

\* DJŠ splnil státní plán v těžbě zeminy na stanovený na rok 1963.

\* Na povrchových dolech byl uveden do platnosti nový bezpečnostní předpis ÚBÚ čj. 9500/63 Sb.

### **18.12.1963**

ÚV SČSP zaslal na DJŠ všem kolektivům BSP, které soutěžily o titul "Kolektiv SČSP", blahopřejný dopis ke splnění státního plánu v těžbě zeminy a uhlí za rok 1963.

### **20.12.1963 doprava**

Od poloviny prosince začaly tak silné mrazy, že celková těžba byla velice omezena. Těžba uhlí a hlavně jeho převoz do CHEZA byla tehdy silně ohrožena. Proto vedení dolu vyhlásilo od tohoto dne, vyplacení mimořádné odměny každému strojvedoucímu, který doveze Ta soupravu s uhlím do CHEZA. Po skončení směny

revírník vyplácel tuto mimořádnou odměnu ve výši 100 Kčs těm strojvedoucím, kterým se taková jízda podařila. Tato mimořádná odměna se vyplácela, až do Nového roku. Na těchto odměnách byly zainteresovány také osádky rýpadel na PÚ-L, které těžily uhlí. Pokud osádky vytěžily stanovený směnový limit, byly jim mimořádné odměny vypláceny takto:

<u>K-27</u>	<u>K-29</u>	<u>částka</u>
23.vlak	25.vlak	100 Kčs
24.vlak	26.vlak	120 Kčs
25.vlak	27.vlak	150 Kčs
26.vlak	28.vlak	180 Kčs
27.vlak	29.vlak	200 Kčs
28.vlak	30.vlak	250 Kčs
29.a další	31.a dal.	300 Kčs

### **23.12.1963**

Ve velké zasedačce se konala celopodniková ideologická konference PV KSČ na téma: "Technický rozvoj v dopravě a technologie trhacích prací".

### **28.12.1963**

První tajemník ÚV KSČ a prezident republiky Antonín Novotný přijal na Pražském hradě delegaci horníků z celé vlasti. V 280 členné delegaci za DJŠ byli hlavní mechanik Julius Mikula a řidič stroje K-1000/K-27 Viktor Mokryš.

### **31.12.1963 doprava**

Na důl Maxim Gorkij v Braňanech, byla z DJŠ zapůjčena na celý prosinec ellok č. 471.

### **31.12.1963 lom**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě uhlí, kdy vytěžilo 3 343 990 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

## **1964**

### **1.1.1964**

Na DJŠ byly v evidenci tyto pracoviště:

#### **PÚ - skrývka:**

- \* Předskrývka
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-136
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-133
- \* Lopatové rýpadlo E-2,5/R-170
- \* Lopatové rýpadlo E-2,5/R-508
- \* Lopatové rýpadlo Mb-2/R-393

- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-25
- \* Kolesové rýpadlo K-800/K-41
- \* Korečkové rýpadlo D-800/R-3
- \* Údržba pohyblivých kolejí
- \* Trhací práce
- \* Ostatní + THP

### **PÚ - lom:**

- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-131
- \* Kolesové rýpadlo K-300/K-34
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-27
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-29
- \* Trhací práce
- \* Údržba pohyblivých kolejí
- \* Ostatní + THP

### **PÚ - zakládání:**

#### ***PÚ - Z1:***

- \* Zakladač ZD-1250/Z-51
- \* Zakladač Z-1650/Z-55
- \* Údržba pohyblivých kolejí
- \* Ostatní + THP

#### ***PÚ - Z2:***

- \* Zakladač ZD-1800/Z-59
- \* Pluhová výsypka
- \* Stavební dvůr
- \* Údržba pohyblivých kolejí
- \* Ostatní + THP

### **PÚ - doprava:**

- \* Doprava na skrývce
- \* Doprava v lomu
- \* Údržba pevných kolejí
- \* Pískovna
- \* Lampárna
- \* Ostatní + THP

### **PÚ - údržba:**

- \* Truhlárna
- \* Mechanická dílna
- \* Elektro dílna
- \* Trolejáři
- \* Ellok dílna
- \* LH dílna
- \* Opravna buldozerů

- \* Slaboproudaři
- \* Vulkanizéři
- \* Montážní skupina
- \* Ostatní + THP

### **Povrch a vedlejší výroba:**

- \* Trafostanice
- \* Nákladní autodoprava
- \* Osobní autodoprava
- \* Motocykly
- \* Generální opravy - těžba
- \* IVVR - těžba
- \* IVVR - stavby
- \* Generální opravy - stavby
- \* Prádelna
- \* Koupelny
- \* Ostatní + THP

### **Přidružená výroba:**

- \* Pohotovostní byty
- \* Výstavba nových bytů
- \* Rekreační středisko Pyšná
- \* Rekreační středisko Višňová
- \* Závodní kluby
- \* Závodní jídelna
- \* Hydroponie a žampionárna
- \* Ostatní + THP

### **Celopodniková režie:**

- \* Běžné opravy a údržba DKP
- \* Osobní autodoprava
- \* Výchova učňů
- \* Ochranné pomůcky
- \* Civilní obrana
- \* Lidová milice
- \* Závodní jídelna a kantýny
- \* Závodní kluby
- \* Závodní jesle
- \* Mateřské školky
- \* Ostatní + THP

### **1.1.1964 skrývka**

Funkci vedoucího PÚ-S po ing. Karlu Bouškovi vykonával Jan Franci.

### **17.1.1964**

DJŠ uzavřel patronátní smlouvu s mateřskou školkou v Holešicích.

### **18.1.1964 doprava**

Ve 4.10 hod. u K-1000/K-29 vznikl smrtelný úraz. Po naložení Ta soupravy u K-29, byla pro větší stoupání k hradlu Š-4, nutná přípřež. Při najíždění přípřeže ellok 485 na Ta soupravu ellok 434, se strojvedoucí Roman Šimáček dostal nešťastnou náhodou, při jejich spojování, mezi nárazník ellok a čelo posledního Ta vozu.

### **18.1.1964**

Odbočka SČSP pořádala v ZK v Chomutově "I. společenský ples". Jednou z cen v tombole byl i uhlí, které se vešlo na nákladní auto.

### **20.1.1964**

V tento den se na DJŠ sjeli ředitelé škol z Hořan, Holešic, Nového Sedla a Jirkova. Se všemi školami, uzavřel DJŠ patronátní smlouvu.

### **2.2.1964**

V odpoledních hodinách se strhla v podkrušnohoří velká vichřice. Na DJŠ u jednoho větrného nárazu byla naměřena rychlost 182 km/hod. Na DJŠ však větší škody nevznikly.

### **8.2.1964**

V rekreačním středisku Pyšná se konal zimní karneval spojený s ohňostrojem. Průběh této společenské akce natáčela čs. televize.

### **11.2.1964**

v ZK v Chomutově se konal aktiv o dalším rozvoji DJŠ.

### **12.2.1964**

V týdeníku Rozvoj vyšel článek, "Nejde o spor Šverma kontra Armáda". V tomto článku bylo uvedeno, že DJŠ dosahuje prvenství ve všech soutěžích v revíru na úkor nákladů. Redaktorka uvedla, že při porovnání nákladů na jeden m<sup>3</sup>, jsou na tom jiné doly daleko lépe. Proto navrhovala, aby tato soutěž se ubírala tímto směrem. Vedení DJŠ reagovalo na tuto kritiku. Do redakce zaslalo potřebné podklady, které toto nařčení vyvracelo. Omluva zveřejněna nebyla.

### **12.2.1964**

DJŠ uzavřel další patronátní smlouvu s mateřskou školkou v Bezručové ulici v Jirkově.

### **23.2.1964 lom**

V Praze se konala v období 21. - 23.2.1964 celostátní konference BSP. DJŠ zastupoval na této konferenci brigádýr z kolesového rýpadla K-1000/K-29 Miroslav Feigl.

### **17.3.1964 skrývka**

Na D-800/R-3 se oboustranně přetrhl korečkový řetěz a zároveň se zdeformovalo několik korečeků. Oprava trvala dva dny.

### **17.3.1964**

DJŠ uzavřel první patronátní smlouvu s Čs. státním statkem ve Vršanech.

### **1.4.1964 lom**

Vedoucí PÚ-L Josef Kučera předal tuto funkci Josefu Proškovi.

### **1.4.1964 skrývka**

Do provozu bylo uvedeno lopatové rýpadlo E-7/R-142. Toto rýpadlo bylo odkoupeno z uhelného revíru v Polsku. Při generální opravě byla v ÚDK vyrobena pro tuto "sedmičku" lžíce o objemu 10 m<sup>3</sup>. *(S touto lžící však rýpadlo R-142 dlouho netěžilo, protože se ve svárech na konstrukci podvozku, začaly objevovat velké trhliny).*

### **1.4.1964**

Suterén pod velkou zasedačkou byl přidělen Lidové milici. Předtím v těchto místech bylo měřictví DJŠ.

### **5.4.1964**

ZO ČSCK DJŠ obdržela na konferenci v Litvínově, vlajku "Vzorná skupina ČSČK" s diplomem za zorganizování 238 čestných odběrů krve v roce 1963.

### **13.4.1964 skrývka**

Poblíž kanceláří a sociálního zařízení PÚ-S bylo opět zkolaudováno montážní místo. Na tomto MM bylo postaveno kolesové rýpadlo K-41. Prozatím v této přízemní budově byly sklady PÚ-S.

### **25.4.1964 skrývka**

Při těžbě v noční směně došlo u E-7/R-133 k prasknutí kolébky u nabíracího zařízení. Po podrobné prohlídce stroje byly na konstrukci podvozku objeveny další trhliny. Oprava trvala šest dní.

### **26.4.1964**

V ZK v Chomutově uspořádal filmový kroužek Krajský festival amatérských filmů.

### **30.4.1964**

\* V předvečer májových oslav převzali tři zaměstnanci DJŠ na OV KSC v Mostě medaile "Za zásluhy o výstavbu".

\* DJŠ se na výzvu KNV v Ústí nad Labem přihlásil do soutěže o získání titulu "Závod 20. výročí osvobození ČSSR".

### **2.5.1964 doprava**

Na LH vozech začala rekonstrukce brzdových systémů Knorr na systém Božič. S tím byla spojena i výměna brzdíčů na ellok.

### **16.5.1964**

Big-beatový soubor ze ZK DJŠ v Chomutově se zúčastnil přehlídky těchto skupin při srazu mládeže na hoře Říp. Na této soutěži získal první místo a převzal Zlatou kytaru KV ČSM.

### **18.5.1964**

DJŠ převzal lom VIII patřící lomu Bohumír Šmeral v Čepirohách. S tímto prostorem se předběžně uvažovalo jako s budoucím výsypným prostorem pro ZD-1250/Z-51.

### **19.5.1964**

DJŠ získal za vynikající těžební výsledky v 1. čtvrtletí 1964 "Rudý prapor MP a ÚVOS" s prémie 70 000 Kčs.

### **20.5.1964**

DJŠ navštívil předseda ÚV SČSP. DJŠ byl vyhodnocen jako nejlepší odbočka SČSP v severočeském kraji. Z pracovišť navštívil ZD-1800/Z-59, který dosahoval jako "Kolektiv SČSP", zvláště výrazných výsledků.

### **5.6.1964 skrývka**

V 19.30 hod. se při těžbě utřhl celý nakládací výložník u K-800/K-41 a spadl do LH vozu. Při mírném pootáčení výložníku, praskla konstrukce v místech jeho uložení ve spodní stavbě. Nikdo nebyl zraněn. Mimořádnost byla vyhodnocena jako havárie.

### **6.6.1964 doprava**

Část strojvedoucích z mládežnické směny odjela na exkurzi na důl Bluno v NDR.

### **9.6.1964**

V Mostě na Mírovém náměstí se konala manifestace pod heslem "Za mír - proti revanšismu". Z DVIL n. p. se této akce zúčastnilo povinně přes 2000 zaměstnanců.



*(Na této manifestaci byl mj. přijat protest proti zvolení Bernarda Seeböhma do vlády NSR. Bernard Seeböhm byl potomkem majitele uhelné společnosti Britania do které patřil i důl Robert. Při různých příležitostech si pan Bernard Seeböhm činil nárok na tento majetek v ČSSR).*

### **12.6.1964**

Komise na DJŠ projednávala způsob splnění směrnice vlády č. 86/64, která se týkala snížení počtu zaměstnanců v řídicí sféře. Po úvahách tato komise doporučila zrušit osmnáct administrativních míst.

### **19.6.1964 skrývka**

V 10.15 hod. utrpěl těžké zranění strojník E-7/R-136 Karel Pilař. Při těžbě v místech bývalé obce Ervěnice se ve figuře objevila olovněná trubka. Zraněný vylezl na figuru a chtěl trubku odříznout. Při řezání trubky se utrhla figura a zavalila jej. Byl sice ihned vyproštěn a převezen do mostecké nemocnice. Dne 23.6.1964 podlehl vnitřním zraněním.

### **1.7.1964 zakládání**

Z-1650/Z-55 přesypal silnici mezi obcemi Skyřice a Židovice a začal zasypávat bývalý starý lom Mariana.

### **30.7.1964**

\* Na DJŠ začaly být rušeny tzv. operativní příruční sklady. Každý vedoucí PÚ musel podepsat místopřísežné prohlášení, že si nevytvořil při rušení těchto skladů, žádné jiné zásoby.

\* DJŠ zaplatil Státním lesům poměrný díl z celkové škody způsobených exhalacemi na okolní lesy. Z celkové částky 7 620 812 Kčs, DJŠ zaplatil 199 057 Kčs.

### **1.8.1964 skrývka**

V podnikovém časopise Průkopník, bylo zveřejněno blahopřání k rekordní těžbě PÚ-S. V červenci 1964 PÚ-S vytěžil 1 577 599 m<sup>3</sup>.

### **2.8.1964 skrývka**

V ranní směně u K-1000/K-25 se stala havárie. V okamžiku kdy řidič stroje těžil na planýrce, utrhla se vysoká figura a spadla na špičku kolesového výložníku. Celá špička, včetně kolesové sýpky, byla velmi zdeformovaná. Oprava se prováděla nepřetržitě, tj. i v nočních směnách a trvala 14 dní. Událost byla vyhodnocena jako havárie.

### **26.8.1964 skrývka**

Při těžbě v odpoledních hodinách se při těžbě, vlivem nepozornosti řidiče stroje

D-800/R-3, stala havárie. Řidič stroje narazil vodičem do nevyhrabané figury a tímto nárazem nastala deformace korečkového vodiče v místě jeho uchycení. Oprava trvala šest dní a šetřena jako havárie.

### **8.9.1964**

Ve velké zasedačce se konal aktiv na kterém se projednávala organizace maximálních těžeb v říjnu 1964 na počest 47. výročí VŘSR.

### **13.9.1964**

Ve velké a malé zasedačce, v závodní jídelně a na nádvoří dolu se konaly od 7.00 hod. oslavy Dne horníků. Oslavy měly tento program:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení hornického roku
- 3) Předání "Standarty SHD"
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání diplomů a věcných odměn
- 6) Píseň práce
- 7) Výplata věrnostního přídavku
- 8) Občerstvení a volná zábava

*Při tomto svátku bylo zaměstnancům DJŠ předány tyto vyznamenání:*

*2x Řád Rudé hvězdy práce*

*9x Medaile Za pracovní věrnost*

*9x Medaile Za pracovní obětavost*

*Do trvalého držení, byla DJŠ, zástupcem Sdružení SHD, předána "Standarta SHD" za trvale nejlepší výsledky ve zlepšovatelelském hnutí.*

### **13.9.1964**

Na aktivu v ZK v Chomutově byla vyhodnoceným kolektivům předávány tituly BSP.

### **15.9.1964 skrývka**

V koncových partiích 3. skr. řezu, došlo k velkému skluzu v místech bývalé splavné výsypky. Do pohybu se dala zemina o objemu cca 60 000 m<sup>3</sup>. V době vzniku skluzu, nebyl v těchto místech zasazen žádný dobývací žádný stroj. Pro zabezpečení dalšího postupu D-800/R-3, bylo na odtěžení tohoto skluzu nasazeno rýpadlo K-800/K-41. Osádka K-41 tento mokrý a zbahnělý skluz za velkých obtíží vytěžila.

### **21.9.1964**

Na Novém závodě byla otevřena nová závodní kantýna a jejím dlouholetým vedoucím byl Antonín Dvořák.

## **25.9.1964**

V ZK V Chomutově proběhl II. Krajský festival amatérských filmů. Během tohoto festivalu bylo promítnuto 27 filmů. Organizaci zajišťoval DJŠ.

## **26.9.1964**

Ve dnech 25. - 26.9.1964 navštívila SHD delegace horníků z NDR. První den si prohlédli důl Antonín Zápotocký v Užíně a důl Alois Jirásek v Ledvicích. Druhý den byli na exkurzi na DVIL n.p, kde si prohlédli ÚUK a důl Jan Šverma. Na DJŠ se nejvíce zaujala vnitřní výsypka a kolejová doprava.

## **1.10.1964**

Na DJŠ byla rozvinuta akce "Zelená Marsu". Tato akce se týkala dalšího rozvoje zlepšovatelského hnutí.

## **10.10.1964 doprava**

DJŠ předal dolu Maxim Gorkij v Braňanech parlok č. 52.

## **17.10.1964 doprava**

Důl Maxim Gorkij zapůjčil na DJŠ ellok č. 546 bez osádky do 31.11.1964.

## **20.10.1964**

V bývalé a nevyužívané autobusové čekárně byla zřízena závodní knihovna. Dnes je v těchto prostorách výdejna mražených jídel.

## **26.10.1964**

V rekreačním středisku Pyšná se uskutečnilo setkání s pamětníky z DJŠ. Jejich vzpomínky byly základem pro připravovanou knihu o DJŠ s pracovním názvem "Kapitoly z dějin dolu Jan Šverma". *(Tato kniha zřejmě nebyla vydána. Až v červenci 1967 vyšla publikace o DJŠ s titulem "Cesty z hlubin", kterou napsal Čestmír Cajthaml. - viz 1.7.1967)*

## **1.11.1964 zakládání**

Od uvedení do provozu dne 7.11.1949, tj. po patnácti letech, byl odstaven do generální opravy ZD-1250/Z-51. Při této generální opravě, byly zrekonstruovány pojezdy z šíře 900 mm na 1435 mm. Dále byl upraven pohon korečkového řetězu. Do té doby byl korečkový řetěz poháněn přes koženou řemenici, která byla jeden metr široká. Její životnost se prodlužovala mazáním voskem. Za rok se průměrně spotřebovaly tři takové řemenice. Tento pohon byl zrušen také proto, že sedlák z Nového Sedla, který tyto řemenice uměl vyrábět, zemřel. V blízkém okolí tyto řemenice nikdo vyrábět neuměl. *(Upřesnil František Burda).*

### **1.11.1964 zakládání**

V říjnu 1964 vytvořilo lopatové rýpadlo E-2,5/R-485 na dole Vrbenský světový rekord v těžbě zeminy v objemu 173 510 m<sup>3</sup>. Tento rekord byl pak překonán rýpadly stejného typu. Toto rýpadlo bylo později převedeno na PÚ-Z na DJŠ.

### **2.11.1964 skrývka**

U K-800/K-41 musela být provedena neplánovaná výměna kola a kolesové převodové skříně pro její velké opotřebení v extrémně tvrdé figuře.

### **2.11.1964**

Ředitel Sdružení SHD František Ausberger, zaslal na DJŠ blahopřání k vytvoření rekordu v těžbě skrývky za říjen 1964, kdy bylo vytěženo 1 546 989 m<sup>3</sup> zeminy.

### **4.- 5.11.1964**

Na DJŠ byla provedena prověrka stavu zaměstnanců na všech pracovištích. Cílem prověrky bylo odstranit chybějící počet 99 zaměstnanců, pro najetí na zkrácenou pracovní dobu 44 hod./týdně od 1.4.1965.

### **6.11.1964**

Na Mírovém náměstí v Mostě se konala manifestace k 47. výročí VŘSR. a tuto manifestaci byly z DJŠ vypraveny čtyři autobusy zaměstnanců z DJŠ.

### **23.11.1964**

Důchodce Karel Beneš, bývalý ředitel DJŠ, obdržel u příležitosti jeho 60tých narozenin medaili "Za zásluhy o výstavbu".

### **25.11.1964**

Ve velké zasedačce se konal aktiv k zajištění těžby v prosinci 1964.

### **28.11.1964**

Na DJŠ byla exkurze střelmistrů z dolu Družba u Dolního Rychnova. Tato exkurze se seznamovala s trhací prací velkého rozsahu.

### **1.12.1964 doprava**

Na PÚ-D byla vyhlášena prémie ve výši 300 Kčs za zjištěnou zahřátou, ale nevykolejenou osu na LH a Ta voze.

*(V této době se velmi často stávalo u LH vozů, že došlo k úniku maziva z domku ložiska dvojkolí. Velkým třením při jízdě docházelo k vytavení domku a následnému vykolejení LH vozu s často velkými škodami. Tato prémie měla z části omezit tyto nehody.)*

### **1.12.1964 skrývka**

E-7/R-136 z DJŠ a K-1000/K-22 z VČSA, vytěžily poslední kubíky zeminy, které tvořily přehradu mezi oběma doly. Zároveň v tento den se setkaly obě planýrky 1. skrývkových řezů.

### **1.12.1964**

Automotoklub Svazarmu z DJŠ si zařídil svépomocnou dílnu v Jirkově v ulici 5.května. Tato svépomocná dílna sloužila od 15. do 20. hodiny zaměstnancům DJŠ pro opravy jejich motocyklů a automobilů. Správcem této dílny byl Josef Svoboda.

### **7.12.1964**

DJŠ splnil celoroční státní plán v těžbě skrývky stanovený na rok 1964.

### **8.12.1964**

Z DJŠ byl na ÚV KSČ a MPE ČSSR do Prahy odeslán telegram o splnění státního plánu v těžbě skrývky v objemu 13 125 000 m<sup>3</sup>.

### **7. - 8.12.1964**

Na DJŠ byla provedena opakovaná prověrka stavu všech zaměstnanců na pracovištích. Cílem prověrky bylo doplnit pracoviště o chybějících 10 zaměstnanců pro najetí na zkrácenou pracovní dobu 44 hod./týdně od 1.4.1965. (*viz 7.- 8.11.1964*)

### **11.12.1964 zakládání**

Zakladač Z-2000/Z-78 dosáhl ve své existenci nejvyššího denního výkonu v založení zeminy v objemu 34 184 m<sup>3</sup>. V této době těžil na VČSA. (*statistika k 29.6.1997*)

### **12.12.1964**

Na velké zasedačce se konal aktiv k zajištění těžby v roce 1965. Mj. bylo na tomto aktivu vyhlášeno hnutí na příští rok, "Za splnění akčních plánů, za vzorný pořádek a kulturu práce".

### **29.12.1964**

Na příkaz OV KSČ v Mostě, zpracoval CZV KSČ na DJŠ tzv. "Kádrový pořádek". V tomto dokumentu si stanovil výhradní právo souhlasu nebo zamítnutí ve věci jmenování do technických funkcí a rozhodujících dělnických profesí.

## **1965**

### **2.1.1965 doprava**

Vedoucí PÚ-D ing. František Pohanka předal tuto funkci Miroslavu Liptovi.

### **3.1.1965 skrývka**

PÚ-S předal PÚ-L lopatové rýpadlo E-7/R-133.

### **16.1.1965**

Odbočka SČSP uspořádala v ZK v Chomutově pro zaměstnance dolu "Společenský večírek".

### **18.1.1965 zakládání**

Z VČSA přetransportovalo na PÚ-Z lopatové rýpadlo typu E-3/R-244. Byla zasazeno na ruční výsypku.

### **24.1.1965 skrývka**

Mezi 21. a 22. hod. šel na K-1000/K-25 jako požární hlídka Ignác Vasiljevič. Z nevysvětlitelných důvodů sešel z příchodové cesty. Ve tmě došel na hranu 3. skrývkového řezu a tam z výše asi 10 metrů spadl na planýrku dalšího řez a zabil se.

### **30.1.1965**

Na DJŠ byl dodán první buldozer typu DET-250, který byl vyroben v Čeljabinském traktorovém závodě v SSSR.

### **31.1.1965 skrývka**

Ve 23.30 hod. zjistil klapkař na K-800/K-41 praskliny na konstrukci spodní stavby. Při průběžné kontrole objevil praskliny ve svárech na nosníku, které spojují nakládací výložník s hlavní konstrukcí. Tato mimořádnost byla vyhodnocena jako havárie.

### **1.2.1965 skrývka**

V oblasti bývalého rybníka, před obcí Nové Sedlo se lopatové rýpadlo E-7/R-142 těžce zabořilo do bahna. Jeho vyprošťování trvalo až do 5.2.1965.

### **8.2.1965**

Na DVIL n.p. byla ustavena odbočka VTS. Do této odbočky byly zahrnuty závodové odbočky. Podniková VTS se skládala z těchto odborných skupin:

- \* skupina pro automatizaci
- \* skupina pro provoz elektrických zřízení
- \* skupina pro dopravu
- \* skupina pro provoz strojního zařízení
- \* skupina pro vrtné a trhací práce
- \* skupina pro organizaci práce

### **10.2.1965**

Řz DJŠ Rudolf Vavříčka vydal Příkaz Řz č.3/65 ve kterém stanovil rozšíření raportů

mechaniků o hlášení nutně potřebných materiálů. Provozní úseky v těchto raportech, podle příkazu předhlašovaly, potřebu náhradních dílů a jiného materiálu v intervalech "ihned, do týdne, do 20ti dnů a do 6ti týdnů". Vedoucí MTZ tyto požadavky podchycoval a zároveň vyřizoval.

### **13.2.1965**

V ZK v Chomutově se konal "Ples filmařů", který organizovali zaměstnanci DJŠ ze zájmového filmařského kroužku. V této době patřil tento ples k významným společenským událostem v Chomutově.

*(Popularitu si získal "Ples filmařů" nejen výbornou organizací, ale i filmovými reportážemi z průběhu plesu. Tyto filmové šoty byly o půlnoci s velkým úspěchem promítány. Na tuto dobu se z hlediska zpracování filmu a jeho sestřihání a uvedení, jednalo o nevídanou rychlost.)*

### **18.2.1965 lom**

V 6.10 hod. praskla konstrukce u vyvažovacího výložníku kolesového rýpadla K-300/K-34. Při šetření byla zjištěno, že tato prasklina se vznikla vlivem velkého chvění.

### **23.2.1965 skrývka**

V 7.15 hod. při hrabání planýrky rýpadlem K-1000/K-25 se náraz sesula figura. Velký blok zeminy narazil na kolesovou špičku. Tím došlo k ohnutí hřídele kola, deformaci kolesové špičky, popraskání konstrukce kolesového výložníku a k přetržení zdvihového lana. Mimořádnost byla vyhodnocena jako havárie. Oprava trvala do 6.3.1965.

### **25.2.1965**

V Mostě na Mírovém náměstí se konala manifestace k 17. výročí Vítězného února. Tato manifestace byla spojena s přehlídkou jednotek Lidových milicí. Této přehlídce se zúčastnila i jednotka LM z DJŠ.

### **1.3.1965**

Na DJŠ byly vystaveny nové závodní průkazy.

### **3.3.1965**

Na DJŠ bylo vydáno Politicko-organizační opatření“ pro zabezpečení přechodu na zkrácenou pracovní dobu z 48 na 44 hodin týdně.

### **9.3.1965 údržba**

V Mostě v Domě techniky SHD se konala porada o zkušenostech v zavádění tzv. studené vulkanizace. Za DJŠ se této porady zúčastnil Zdeněk Hruška.

### **20.3.1965**

Ve velké zasedačce se konala výroční konference ZV ROH. Na této konferenci byl mj. schválen pozdravný dopis k vystoupení prvního člověka do kosmického prostoru. Pozdravný dopis byl zaslán na velvyslanectví SSSR do Prahy.

### **22.3.1965**

Od č.22 byl podnikový časopis Průkopník, zasílán předplatitelům do místa bydliště.

### **1.4.1965**

Na DJŠ byla zavedena zkrácena týdenní pracovní doba z 48 hod. za týden na 44. hod. v týdnu.

### **1.4.1965**

Na DJŠ bylo rozvinuto hnutí v pracovních kolektivech k získání titulu "Kolektiv 20. výročí osvobození ČSSR".

### **6.4.1965**

Ve velké zasedačce se konal aktiv techniků, předsedů ZO KSČ, DV ROH a ZO ČSM na téma "Docílení maximálních těžeb na skrývce v dubnu 1965."

### **23.2.1965 zakládání**

Na dole Vrbenský došlo k převrácení lopatového rýpadla E-2,5/R-520 do nezavalené komory. Ta byla mimo jiné i silně zapařena. Zabořenému rýpadlu hrozilo shoření. Vznikající oheň uhasili včas tři požární sbory. Toto lopatové rýpadlo bylo později převedeno na PÚ-Z na DJŠ.

### **29.4.1965**

Předsednictvo KOR v Ústí nad Labem, na svém zasedání rozhodlo, že DJŠ si může natrvalo ponechat titul "Vzorný závod severočeského kraje". Poprvé tento titul získal DJŠ v roce 1962 a každý další rok jej obhajoval.

### **1.5.1965**

DJŠ se přihlásil do soutěže v rámci severočeského kraje k získání titulu "Závod socialistické práce"

### **2.5.1965 lom**

Do 30.4.1965 byl všem zaměstnancům na PÚ-L vydáván jeden litr mléka. Od 1.5. 1965 toto mléko bylo vydáváno pouze zmahačům ohňů a zápar.



#### **4.5.1965 lom**

V koncové partii 6. skrývkového řezu vznikl velký skluz zeminy. Naráz se sesula figura o délce asi 300 m a o šířce cca 100 m. V době vytvoření skluzu v těchto místech žádné rýpadlo netěžilo.

#### **5.5.1965**

V Repre v Mostě byla instalována výstava na téma "20 let osvobozeného severočeského revíru". Výstavu zahajoval generální ředitel SHD František Ausberger.

#### **6.5.1965**

Na DJŠ se konala slavnostní schůze k májovým oslavám. Na této schůzi byla pěti kolektivům BSP předána plaketa a titul "Kolektiv 20. výročí osvobození ČSSR" spolu s dopisem ÚV KSČ, ÚRO a vlády. Dalších 24 kolektivů BSP převzalo diplomy OV KSČ a OOR v Mostě.

#### **20.5.1965**

V ZK na Fortuně v Komořanech se pořádala pro vyhodnocené kolektivy v DVIL n. p. při májových oslavách "Velká estráda". Tuto estrádu uvedl soubor ministerstva vnitra.

#### **29.5.1965 skrývka**

\* Při hasičském cvičení v Holešicích byla vypuštěna voda z koupaliště. Hasiči předpokládali, že voda odeče potrubím do ervěnické elektrárny. Závadou na potrubí se stalo, že všechna voda vytekla na 1. skr. řez před lopatové rýpadlo E-7/R-136. Tam vytvořila menší jezero. Další přitékající voda provalila jeho břehy. Voda prudce přitekla k R-136. Tam podmáčela planýrku, kolejiště a zaplavila všechny odvodňovací rýhy. Tato událost byla velice podrobně okomentována v bleskovce pod titulem "Nemáme své vody dost!"

\* Na DJŠ byla exkurze hudebníků z dechové kapely Amati Kraslice.

#### **31.5.1965 doprava**

Mostní oddělení z ČSD v Ústí nad Labem provedlo prohlídku všech mostů na PÚ-D.

#### **31.5.1965 skrývka**

PÚ-S měl k dispozici tyto buldozery:

1 ks S 80 s navijákem

1 ks S 80 na tahání vlečného skrejpru

1 ks S 80 se zdvihacím zařízením SX-100

10 ks S 80 s radlicí

### **31.5.1965**

V rekreačním středisku Pyšná bylo uspořádáno rozloučení se zaměstnanci, kteří odcházeli v roce 1965 do důchodu.

### **5.6.1965 skrývka**

U K-800/K-41 se v 11.15 hod. utrhl nakládacího výložníku v uložení u horního čepu otoče. K utržení se stalo při těžbě v okamžiku, kdy LH vůz byl naplněn zeminou. Oprava trvala 28 dní.

### **14.6.1965**

ZV ROH sdělil Okresní prokuratuře v Mostě, že na DJŠ bylo od roku 1960 zaměstnancům přiděleno 76 poukazů na automobily.

### **15.6.1965**

Řz DJŠ Rudolf Vavříčka vydal Příkaz Řz č. 9/65, který se týkal zlepšení prvotní evidence zaměstnanců pomocí "píchaček". Tato evidence byla vázána na první počítačové zpracování mezd pomocí holeritu.

### **26.6.1965 skrývka**

Při těžbě v 9.35 hod. se u D-800/R-3 zdeformoval korečkový vodič a 6 ks korečků v takové míře, že na opravu byly ihned pozváni montéři ze ZVIL n.p. z Plzně.

### **29.6.1965 zakládání**

V 8.24 hod. se stal při překlada kabelu 6 kV u E-7/R-149 smrtelný úraz elektrikáři Josefu Badovi. Otevřel svorkovnici, která byla stále pod napětím. Když se naklonil nad svorkovnici, vypadly mu z náprsní kapsy klíče, které měl připevněny k pracovní blůze řetízku.

### **1.7.1965**

V SHD v Mostě byla změna v organizaci řízení. Bylo zrušeno "Sdružení SHD" zřízené 1.4.1958 a byly vytvořeny "Severočeské hnědouhelné doly - oborové ředitelství Most". V podřízenosti této organizace bylo šest důlních podniků:

DVIL	Doly Vladimíra Iljiče Lenina - Komořany
DVÚZ	Doly Vítězného února Záluží
DKG	Doly Klementa Gottwalda
DJF	Doly Julia Fučíka
DNT	Doly Nástup Tušimice
DLM	Doly Ležáky Most

### **1.7.1965**

Na hlavní vrátnici, na PÚ-Ú, PÚ-Z a PÚ-S byly zavedeny nové známkové strojky tzv. píchačky. "Píchat" dle opatření Řz DJŠ nemuseli jen hradlaři z Š-8 a Š-9.

### **3.7.1965**

Na DJŠ byla organizována materiální pomoc na zmírnění následků obrovských záplav na Dunaji.

### **15.7.1965 skrývka**

Z těžby bylo pro prasknutí pouzder a hřídele lanovnice odstaveno lopatové rýpadlo E-7/R-142. Oprava trvala devět dní.

### **23.7.1965**

V pravidelné relaci závodního rozhlasu byly zaměstnanci podrobně seznámeni, jak se léčí malomocenství.

*(Redaktor závodního rozhlasu si článek o léčbě malomocenství vystříhl z lékařského časopisu pro svou informaci. Při odchodu z hlasatelny jej zapomněl u mikrofónu. Ráno se opozdil s příchodem do závodního rozhlasu. Hlasatelka, která přišla včas, považovala tento výstřížek jako dodatek k již připravené závodní relaci na tento den a celý jej přečetla.)*

### **24.7.1965**

V rekreačním středisku Pyšná strávilo 26 dětí zaměstnanců z dolu John Shehr z NDR výměnnou pionýrskou rekreaci.

### **25.7.1965 skrývka**

Ve 4.10 hod. při těžbě v koncové partii 4. skrývkového řezu, zavadil řidič stroje D-800/R-3, špičkou korečkového vodiče o sousední figuru. Tím se korečkový vodič napružil a vlivem příčných sil v konstrukci, vykolejilo rýpadlo na několik podvozků. Následkem tohoto vykolejení byla poškozena také konstrukce korečkového výložníku a pojezdů. Tato mimořádnost byla vyhodnocena jako havárie.

### **29.7.1965**

Ve velké zasedačce se konal aktiv techniků k zajištění těžeb v srpnu 1965.

### **1.8.1965 lom**

Při těžbě uhlí narazilo rýpadlo K-1000/K-29 na těžní jámu a náraziště bývalé jámy Rudolf u bývalých Ervěnic, která byla součástí hlubinného dobývání bývalého dolu Robert. Betonové a cihlové zdi musely být nejprve rozrušeny trhacími pracemi. Potom K-29 pokračovalo v další těžbě.

### **5.8.1965 zakládání**

Na ranní směně se stala u Z-1600/Z-55 k neobvyklá porucha. Naráz vykolejily tři osy u nabíracího zařízení a tím se částečně narušila konstrukce u této části zakladače.

### **6.8.1965**

DJŠ předal Báňským stavbám Most zbylé objekty po bývalém dole Washington v Třebušicích.

### **10.8.1965**

Na DJŠ se konal aktiv všech funkcionářů ze všech politických, společenských a zájmových organizací. Předmětem jednání bylo zajištění účasti na připravované veřejné členské schůze KSČ. Každý předseda si povinně připravil diskusní příspěvek, který byl nejprve CZV KSČ odkonzultován.

### **18.8.1965 lom**

Při těžbě narazilo rýpadlo K-1000/K-27 na komoru bývalé jámy Rudolf. Její poddělávka byla vyzděna asi 10 000 cihlami bez malty. Cihly byly šetrně vyproštěny a odvezeny na povrch dolu k dalšímu použití.

### **22.8.1965 lom**

Těsně před kolesovým rýpadlem K-1000/K-27 se vytvořil skluz, který zavalil asi 50 metrů kolejiště a odvodňovací jímku i s čerpadly.

### **30.8.1965**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Vysoké školy báňské ze Stockholmu. Seznámili se s těžbou uhlí na PÚ-L a na PÚ-Z se zakladačem ZD-1800/Z-59.

### **31.8.1965**

DJŠ navštívila delegace marockých odborářů.

### **1.9.1965**

Na DVIL n.p. byl uveden v činnost program "důsledné centralizace v oblasti MTZ".

### **1.9.1965**

Krajský výbor OSPHE a GŘ SHD zavedly u příležitosti nadcházejících oslav Dne horníků nové vyznamenání "Nejlepší pracovník SHD".

### **4.9.1965**

Za přítomnosti zástupců z ČSD z Chomutova, se na DJŠ řešila opatření, která měla zabránit dalšímu vyjíždění skluzů zeminy ze svahů na trati mezi zastávkami Holešice a Hořany.

## **12.9.1965**

Na DJŠ ve velké a malé zasedačce a v jídelně se konaly od 7.30 hod. oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení hornického roku
- 3) Projev zástupce stranické a vládní delegace
- 4) Projev zástupce z dolu John Shehr z NDR
- 5) Předání vyznamenání
- 6) Předání diplomů a věcných odměn
- 7) Píseň práce

*Při těchto oslavách Dne horníků bylo předáno:*

*3x Řád Rudé hvězdy práce*

*3x Medaile Za pracovní věrnost*

*1x Odznak Nejlepší pracovník ministerstva paliv*

*7x Odznak Nejlepší pracovník SHD*

## **21.9.1965**

V podnikové časopise Průkopník byla provedena bilance v získání hornických ocenění v rámci SHD od roku 1945. V tomto období, bylo závodům a kolektivům v SHD předáno:

8x Standarta Klementa Gottwalda  
28x Rudý prapor sovětských horníků  
15x Rudý prapor vlády a ÚRO  
15x Prapor německých horníků  
13x Prapor čínských horníků  
88x Rudý prapor MP a ÚVSHE

## **29.9.1965**

V Mostě začala výstavba nové nemocnice a poliklinikou. Na tuto stavbu z příkazu OV KSČ v Mostě, DJŠ zapůjčoval na terénní práce některou z určených pomocných mechanizací.

## **2.10.1965**

Na PÚ-Z byl zkušebně založen popílek s nedopalky z Winklerových generátorů z chemických závodů v Záluží. Jejich založení nečinilo žádné potíže. Další jejich zakládání nebylo provedeno z důvodu nedostatečné dopravní kapacity z PÚ-D. CHEZA totiž požadovaly, trvale vyčlenit pro odvoz těchto popílků, tři LH soupravy s ellok. Jedna otáčka této soupravy trvala pět hodin. I když šlo o finančně výhodnou nabídku, tato záležitost nebyla uskutečněna.

#### 4.10.1965 lom

Na K-1000/K-29 se při těžbě přestřihly šrouby podkovy na kolesové špičce. Tím došlo k vychýlení kola z osy. Oprava trvala týden.

#### 15.10.1965

V zachované statistické zprávě, bylo uvedeno toto věkové složení na DJŠ:

<u>Stáří dělníci THP celkem</u>			
16 - 20	65	3	68
21 - 25	155	12	167
26 - 30	170	24	194
31 - 35	169	18	187
36 - 40	191	28	219
41 - 45	181	33	214
46 - 50	100	16	116
51 - 55	151	8	159
56 - 60	89	1	90
<u>60 a dále</u>	<u>8</u>	<u>-</u>	<u>8</u>
celkem	1279	143	1422
průměr	37,9	37,2	37,9

#### 16.10.1965 lom

Na ranní směně, poblíž se K-1000/K-27, stal řidiči buldozeru Karlu Dudovi smrtelný úraz. Při přejíždění koleje v husté mlze neslyšel příjíždějící Ta soupravu. Ta do buldozeru narazila. Karel Duda stačil ještě vyskočit, ale spadl do kolejiště a buldozer byl na něj stále jedoucí Ta soupravou natlačen.

#### 30.10.1965

\* Měsíc říjen se vyznačoval neobvyklým výskytem velmi hustých mlh. Ty měly za následek nesplnění státního plánu v těžbě uhlí i skrývky.

\* VÚHU v Mostě provedl pro DJŠ posouzení stability jednotlivých řezu a určení generálního svahu skrývky.

#### 1.11.1965

Na DJŠ byla ustavena komise pro zpracování dějin dolu v rámci výzvy SHD, která měla název "Úkoly a práce na novodobých dějinách závodů severočeského hnědohelného revíru". Z celé akce se zachovala pouze osnova, podle které, se měla celá práce řídit.

#### 10.11.1965 lom

V ranní směně došlo ke spojení DJŠ a VČSA na uhelných řezech. Padla uhelná hráz

mezi K-1000/K-24 na III. uhelném řezu na VČSA a K-1000/K-27 na I. uhelném řezu na DJŠ.

### **23.11.1965 skrývka**

\* Po vrtání na figuře u D-800/R-3 po dešti, se při vyjíždění ze svahu k převrátila na bok vrtná souprava VV-11-2R.

\* V 6.10 hod. se bočně sesul velký blok zeminy, který narazil na kolesovou špičku K-1000/K-25. Oprava trvala čtyři dny.

### **26.11.1965 lom**

Na 6. skrývkovém řezu při těžbě, našel řidič E-7/R-136 Albín Kraus mezi kameny otisk zkamenělé třetihorní želvy. Tento kamenný otisk byl předán do okresního muzea v Mostě.

### **30.11.1965**

Vedoucí výroby ing. Pavel Fischl, předal tuto funkci ing. Františku Wackerhauserovi.

### **1.12.1965**

Základní organizace Svazarmu automotoklub, zpracoval seznam zaměstnanců, kteří vlastnili osobní automobily. Z 1365 zaměstnanců bylo 122 majitelů, což činilo 9,3% z celkového stavu.

### **4.12.1965**

\* V rekreačním středisku Pyšná byla uspořádána "Mikulášská zábava" na počest 10. výročí založení Horské služby v Krušných horách. V této Horské službě, byli organizováni jako amatéři i zaměstnanci z DJŠ.

\* Odbor ekonomiky provedl jednorázovou hloubkovou kontrolu, aby zjistil rozdíly mezi "pícháním" a "cáčováním". Při rozboru bylo zjištěno, že se údaje rozcházejí ze 40% se skutečností v neprospěch pro "cáčování".

### **4.12.1965**

Vedení DVIL n. p. a PV KSČ uspořádalo v Repre v Mostě "I. společenský večer pracovníků DVIL".

### **13.12.1965 skrývka**

Na DJŠ v přípravě výroby byla vypracována základní studie, týkající se zasazení pasového vozu PV-P-1800. Uvažovalo se s tím, že kolejiště na 2. skrývkovém řezu bude zrušeno. Kolesové rýpadlo na tomto řezu bude těžit na tento pasový vůz, který překlene jeho hranu a klapka bude na 3. skrývkovém řezu. Tam se bude zemina z 2. řezu nakládat do LH souprav.

### **18.12.1965**

Na DJŠ byla provedena kontrola z ministerstva paliv a energetiky. Tato kontrola překvapila dva střelmistry, jak kouřili při vykládání trhavin z nákladního automobilu. Oba míru svého přestupku dovršili tím, že tomuto kontrolnímu orgánu ještě vynadali. Do konce směny ze svých profesí ihned odvoláni. Po krátkém čase oba střelmistři zaslali vedoucímu této kontroly omluvný dopis. Ten v odpovědi na jejich dopis, obě odvolání z profese zrušil.

### **19.12.1965**

Fotokoužek uspořádal v ZK v Chomutově předvánoční výstavu svých fotografií.

### **19.12.1965 zakládání**

Ve 3.30 hod. se stal na PÚ-Z1 těžký úraz. Elektrikář ZD-1250/Z-51 Vladimír Kulda v el. dílně vypil tetrachlór, který byl nalit do láhve do limonády. Okamžitě byl ošetřen a přepraven vrtulníkem do Ústřední vojenské nemocnice v Praze.

### **25.12.1965**

O první svátek vánoční těžil DJŠ od 22 hod. na PÚ-L s K-1000/K-27 uhlí. Na PÚ-S těžily rýpadla K-800/K-41 a D-800/R-3. Na PÚ-Z byl v provozu zakladač Z-1650/Z-59.

### **26.12.1965**

O druhý svátek vánoční, těžil DJŠ nepřetržitě.

### **31.12.1965**

Rýpadlo K-1000/K-27 těžilo nepřetržitě uhlí pro CHEZA.

## **1966**

### **1.1.1966 lom**

PÚ-L těžil od 18 hod. se všemi uhelnými rýpadly pro komořanskou elektrárnu a pro CHEZA.

### **2.1.1966**

Ředitel DJŠ Rudolf Vavříčka zahájil v závodním rozhlase, novoročním projevem, těžbu v roce 1966.

### **11.1.1966**

V komořanské elektrárně vyšel z nového komína první kouř.



### **1.2.1966**

Do velké zasedačky byli svoláni všichni muži od 21 let. Ministerstvo vnitra provádělo mezi nimi nábor do SNB.

### **18.2.1966**

Hlavní inženýr ing. František Wackerhauser stanovil vedoucím směn a dispečerům neobvyklý úkol. Každý z nich měl podle stanovených kritérií, zhodnotit svůj podíl a přístup na tvorbě zisku za rok 1965.

### **21.2.1966**

Na DJŠ proběhly veřejné členské schůze KSC, kde se projednávaly teze XIII. sjezdu KSC.

### **25.2.1966**

Při oslavách 18. výročí Vítězného února převzala jednotka Lidových milicí z DJŠ medaili "Za vynikající práci".

### **27.2.1966 skrývka**

Ve 4.20 se stal na pomocné Š-5 smrtelný úraz. Střelmistr Josef Hradňan z D-800/R-3 pomáhal při nakolejování LH vozu u D-800. Po nakolejení jel se soupravou uložit nakolejovadla ke kolejářské budce na pomocné Š-5. Tam, zřejmě při jejich ukládání nedal pozor na jinou projíždějící soupravu, která jej srazila a usmrtila. Nalezen byl po střídání směn v 8.15 hod.

### **28.2.1966 lom**

Při roční revizi v únoru 1966, byla na K-1000/K-29 provedena zkouška. Nepřetržitou prací tj. ve dne i v noci se mělo zjistit, zda by tímto způsobem nedošlo ke zkrácení ročních revizí.

### **28.2.1966 skrývka**

V tomto měsíci došlo na 4. skrývkovém řezu k výjimečné báňské události. Z důvodu transportů rýpadel na jiné řezy, byly pouze v několika dnech, zasazeny na tomto řezu do těžby i čtyři rýpadla. A to D-800/R-3, K-800/K-41, K-300/K-34 a E-7/R-136.

### **1.3.1966**

Na DJŠ byla zahájena nová metoda měřičských prací pomocí letecké fotogrametrie. Tato akce trvala až do června 1966.

*(Této akce využili přes jisté známosti i kolejáři z PÚ-S k vyhlídkovým letům nad DJŠ. Jednu partu kolejářů pilot letadla AN-2 při vyhlídkovém letu zřejmě nešetřil. Po přistání jich několik doslova vypadlo z dveří letounu na letištní plochu pesvického)*

letiště. Tam bezvládně leželi a jen vzdychali. Dva z nich, který tento let přežili bez úhony, museli uklidit celý vnitřek kabiny v letounu AN-2.)

### **1.3.1966 doprava**

Pod "foukacím kanálem" začala výstavba nových trolejářských dílen.

### **8.3.1966**

V Praze se konal III. sjezd Svazarmu, kterého se zúčastnil jeden delegát této organizace z DJŠ.

### **10.3.1966**

DJŠ se přihlásil do soutěže k získání titulu "Závod XIII. sjezdu KSC".

### **16.3.1966**

\* Na DJŠ byla v období 8. - 16.3.1966 kontrola z OBÚ z Duchcova. Při závěrečném protokolu byla řediteli Rudolfu Vavříčkovi uložena bloková pokuta ve výši 100 Kčs za určitý přestupek na dole. Tuto pokutu odmítl zaplatit. V protokolu bylo poznamenáno, že bude předvolán před komisi tohoto úřadu. *(Také byl před tuto komisi předvolán, ale za přítomnosti Řp DVIL n. p. Tam mu byla uložena pokuta daleko vyšší.)*

\* Na DJŠ byla exkurze studentů z SPŠH z Kladna.

### **28.3.1966 doprava**

Po 14té hod. při cestě na železniční zastávku do Holešic pod holešickou rozvodnou, zemřel na srdeční nevolnost kolejař z PÚ-D Karel Kratochvíl.

### **31.3.1966 údržba**

Na DJŠ byl zkoušen nový druh tzv. lipsoidních pneumatik. Tato pneumatika svou šíří nahradila dvojmontáž pneumatik na zadních nápravách PV3S. Měrný tlak se měl těmito pneumatikami snížit na polovinu. Tyto pneumatiky byly odzkušovány na PV3S, kterou řídil vynikající opravář buldozerů Edvín Vyšín.

### **31.3.1966 skrývka**

Na PÚ-S byl zrušen TC1, který se skládal z rýpadla D-800/R-3 a Z-1650/Z-59 a k tomu několika přidělených ellok s LH soupravami. PÚ-S předal Z-59 na PÚ-Z2.

### **1.4.1966**

\* Na JŠ byl zaveden nový způsob odměňování na tzv. výrobní jednici. To znamenalo vazba části mzdy na nahrabaný, odvezený a vysypaný LH vůz.

\* V nakladatelství politické literatury v Praze vyšla kniha Ilji Bátra "Dny života". Tato kniha byla rozprodána i na DJŠ. (*Tento spisovatel a básník Ilja Bárt napsal knihu o DJŠ pod názvem "Astronauti hlubin".*)

#### **12.4.1966**

DJŠ o druhém velikonočním svátku těžil nepřetržitě.

#### **15.4.1966 lom**

U K-1000/K-27 byla odzkoušena nová vrtná souprava pro odběr vzorků uhlí.

#### **28.4.1966 skrývka**

V 16.15 hod. vznikl oheň na K-1000/K-25 v místech, kde se ráno vyvažovaly vylomené zuby na věnci otoče horní stavby. Oheň se podařilo pracně zlikvidovat. Rýpadlo začalo těžít kolem půlnoci.

#### **2.5.1966**

Mezi obcemi Kyjice a Nové Sedlo začala výstavba vodního díla Kyjické nádrže. (*Později bylo toto místo známo pod názvem Stará kyjická nádrž.*)

#### **3.5.1966**

Do provozu byla uvedena pojízdná kolejová požární cisterna. Tato cisterna byla zrekonstruovaná z vyřazené železniční cisterny. Pro tuto cisternu byl zpracován požární řád a měla svoje zvláštní stání v kolejišti na Novém závodě. (*viz 15.5. 1992*)

#### **24.5.1966**

Závodní odbočka ČSČK rozvinula na DJŠ velkou akci "Daruj krev - zachrániš životy a zdraví svých bližních".

#### **31.5.1966 skrývka**

Na PÚ-S byly v květnu provedeny zkoušky lehkého pásového nákladního vozidla zn. AVIA - RATRAC - SPRYTE. Vozidlo pro vysokou poruchovost neuspělo. Později bylo předáno lyžařskému oddílu na Klínovci.

#### **1.6.1966 skrývka**

\* Začala rekonstrukce montážního místa na PÚ-S, kde bylo předtím postaveno kolesové rýpadlo K-800/K-41. (*Na tomto montážním místě bylo později smontováno i kolesové rýpadlo K-800/K-54.*)

\* V 11.55 hod. došlo na skrývce při překladi kabelu 6 kV mezi manipulankou a elektrikářem k nedorozumění, které mělo šťastný konec. Elektrikář požádal holešickou rozvodnu o vypnutí rýpadla K-1000/K-29. Manipulantka elektrikáři špatně rozuměla a neověřila si jeho požadavek. Proto vypnula rýpadlo K-1000/K-27.

Ani, při zpětném ověřování, nebylo zjištěno toto vzájemné nedorozumění. Elektrikář odešel ke svorkovnici pro rýpadlo K-29. Přezkoušel její beznapěťový stav a pak odpojil kabel 6 kV. Pak tento kabel vyjmul ze svorkovnice a nechal jej ležet na pláni. Když poodešel od této spojovací skříně, nastal na koncovce kabelu na které pracoval, zkrat. Po přešetření tohoto případu se zjistilo, že v době, kdy elektrikář odpojil kabel ze svorkovnice rýpadla K-29, nastal shodou okolností v holešické rozvodně celkový krátkodobý výpad el. energie. Zkratu na koncovce na kabelu k rýpadlu K-29 se stal po znovu zapnutí holešické rozvodny.

### **2.6.1966**

Ve velké zasedačce se konal aktiv techniků, předních dělníků a vedoucích kolektivů BSP.

### **5.6.1966 zakládání**

U ZD-1250/Z-51 se na straně vykládací části zakladače, zlomil kulový čep. Klapkař při zpětném zásypu nevěnoval této činnosti pozornost. Zakládací výložník se opřel o nasypanou hromadu. Tato mimořádnost byla vyhodnocena jako havárie a její odstranění trvalo 2,5 dne.

### **7.6.1966**

DJŠ navštívila dvou členná kambodžská odborářská delegace.

### **11.6.1966**

Na počest návštěvy z družebního dolu John Sheehr u Laubuschu v NDR, byl v ZK v Chomutově uspořádán společenský večer.

### **13.6.1966 údržba**

V pojízdné měničce na PÚ-Z1 vznikl požár ve skříně, kde byly uloženy akumulátory. Oheň byl bez větších následků včas uhašen.

### **17.6.1966**

V tento den, dokončil akademický malíř Vladimír Šavel cyklus obrazů na téma "Mizející Ervěnice".

### **21.6.1966**

V ZK na Fortuně v Komořanech se konal velký aktiv žen z DVIL n. p. Na tomto aktivu bylo přehodnoceno uplatnění žen podmínkách národního podniku. Na závěr bylo přijato usnesení. Jeden z bodů tohoto usnesení ukládal, ustavit na všech provozních úsecích a dílnách funkci "důvěrnici žen". Tyto důvěrnice, měly pak přenášet své připomínky, anebo připomínky žen přímo do ideologické komise při PV KSČ. Tato komise činnost "důvěrnic žen" přímo řídila.

### **2.7.1966**

Na všech provozních úsecích, byla Opatřením Řz DJŠ zavedena Kniha mimořádností. Předtím byla celozávodně vedena na dispečinku.

### **5.7.1966**

Na MV v Holešicích byla za přítomnosti OBÚ v Mostě a zástupců z DJŠ, řešena připomínka obyvatel k trhacím pracím. Z šetření vyplynulo, že některé připomínky občanů jsou oprávněné. Proto bylo na závěr rozhodnuto, že při trhacích pracích na DJŠ se nesmí při jednom odpalu použít více jak 1000 kg trhavin. Do jednoho vývrtnu mohlo být maximálně nabit 40 kg trhavin.

### **28.7.1966**

DJŠ navštívila tří členná hornická delegace z Indie z firmy Chief inspektor of Mines z Dhanband (Bihar).

### **3.8.1966 skrývka**

Během ranní směny mohlo dojít na PÚ-S ke smrtelnému úrazu. Kolejář-palič pracoval v provozním kolejišti D-800/R-3. Nezpozoroval přijíždějící sunutou LH soupravu č. 447, protože k ní stál zády. Tato souprava na něj najela a srazila ho pod LH vozy. Tuto situaci však zahlédl buldozerista, kterému se podařilo tento vlak včas zastavit. Kuriózní na celé této situaci bylo to, že kolejář vylezl z pod LH soupravy na druhou stranu. Obešel ellok a ptal se strojvedoucího a buldozeristy, co se vlastně stalo. Oba mu sdělily, že byl pod soupravu někdo sražen. Proto se tento kolejář zapojil do hledání "postiženého". Krátce na to, si strojvedoucí povšiml, že kolejář je celý oprášený od škváry a má na ruce a obličeji drobné oděrky. Sdělil mu, že oním hledaným je vlastně on. Kolejář, který byl stále v šoku, nechtěl tuto situaci vůbec připustit. Potom se pod LH soupravou našly některé jeho věci, které měl v kapsách. Proto byl okamžitě odvezen k závodnímu lékaři k prohlídce. Ten potvrdil, že mimo šoku, který utrpěl, se mu nic nestalo.

### **9.8.1966**

Ve velké zasedačce se konalo rozloučení se zaměstnanci, kteří jako důchodci odcházeli do starobního důchodu.

### **17.8.1966 skrývka**

Po vystřídání směn na K-1000/K-25, v 5.30 hod. při kontrole našla pasařka Veronika Krajňanská u zpětného pasu, usmrceného pasaře Miroslava Zyku z předchozí noční směny. Ten byl vtažen do vratného bubnu zpětného pasu a mezi jeho konstrukci.

## **20.8.1966**

Na DJŠ byla zavedena pro kolejáře povinnost, nosit v provozu oranžové haleny.

## **23.8.1966 doprava**

Kolem poledne shořel kolejářský útulek u hradla Š-1.

## **1.9.1966 doprava**

Na PÚ-D byl dodán kolejový jeřáb zn. Kirow o nosnosti 60 tun. Jeřáb byl vyroben v NDR v závodě Schwermaschinenbau SM Kirow - Leipzig.

## **11.9.1966**

Ve velké a malé zasedačce a v jídelně se konaly Oslavy dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení výsledků za hornický rok
- 3) Projev zástupce stranické a vládní delegace
- 4) Předání hornických řádů a vyznamenání
- 5) Předání čestných odznaků
- 6) Předání premií zaslužilým pracovníkům
- 7) Zdravice hostů z NDR
- 8) Kulturní pořad divadla z Teplic v Čechách

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány tyto ocenění:*

*1x Řád Rudého praporu práce*

*1x Řád Rudé hvězdy práce*

*3x Medaile Za pracovní věrnost*

*2x Medaile Za pracovní obětavost*

## **14.9.1966 skrývka**

Dopoledne na rýpadle K-800/ K-41 zapouštěli rýpadlovedoucí a elektrikář do soustrojí Ward-Leonard el. motor. Oba stáli na části sejmuté střechy nad tímto zařízením. Tato střešní deska se na ukloněné střeše dala s nimi do pohybu. Oba spadli z výše asi sedmi metrů na pojezdovou pláň. Rýpadlovedoucímu se nic nestalo. Elektrikář utrpěl poranění páteře.

## **26.9.1966 doprava**

Strojvedoucí Jiří Rác utrpěl při manipulaci na elektrickém zařízení v kabině ellok, úraz el. proudem z troleje.

## **27.9.1966**

V ZK VČSA v Jirkově se konal velký aktiv žen. Na tomto aktivu se projednávaly

otázky zaměstnanosti žen v rámci DVIL n. p. z pohledu připravovaného nového zákoníku práce.

### **13.10.1966 skrývka**

V obci Nové Sedlo začaly první demoliční práce. (viz 15.11.1972)

### **18.10.1966**

V souvislosti s pronikáním rozšiřováním hnutí hipies a tzv. "beatlesmáníí", které mj. souviselo s výstředním oblékáním, odlišným názorem na životní hodnoty a v dlouhovasém účesu, byli do velké zasedačky svoláni všichni mladí muži do 25ti let. Zde jim zástupci z CZV KSČ, ZV ROH a CZV ČSM bylo vysvětlováno, že jde o nesprávnou "západní kulturu". Že, tato ideologie je cíleně namířena na podkopání morálky mládeže v socialistických zemích. Na závěr jim bylo tlumočeno stanovisko ONV v Mostě, že mladé muže, kteří se budou takto na veřejnosti projevovat, očekávají je tyto opatření:

- \* přísnější měřítka při zkoušení a známkování na školách
- \* zákaz vstupu na sportovní a kulturní akce
- \* vyloučení z hromadné přepravy osob
- \* v holičstvích jim budou poskytovány služby, jen když požádají o ostříhání
- \* podniky Fotografia jim nebudou poskytovat služby
- \* v krejčovství jim nebudou šít ani provádět výstřední úpravy oděvů
- \* v restauracích a jídelnách nebudou obslouženi
- \* ve zdravotnictví jim budou poskytovány služby, až po ostříhání vlasů.

### **4.11.1966**

Na DJŠ byla kontrola ze Státní dřevařské inspekce z Prahy, která kontrolovala stav v hospodaření s dřevěnými pražci.

### **15.11.1966 lom**

Při těžbě se u E-7/R-133 při těžbě zlomila násada. Při prohlídce bylo zjištěno, že šlo v místě lomu o vadu materiálu.

### **29.11.1966**

Na dole Vrbenský-hlubina byl ve 13 hod. vyvezen poslední vůz s uhlím. Tím na tomto dole skončila hlubinná těžba, která byla zahájena 3.5.1886.

### **30.11.1966 skrývka**

Vedoucí PÚ-S Jan Francl předal tuto funkci ing. Arnoštu Foldynovi.

### **30.11.1966 doprava**

Na PÚ-D byl v období listopadu zkoušen petrolejový řezák kolejnic RK-62. Tento

řezák dostal DJŠ darem z SSSR. Zařízení bylo nedokonalé a nesplňovalo řadu bezpečnostních norem. Proto bylo uloženo do skladu a po čase bylo zrušeno.

### **8.12.1966**

Závodní odbočka ČSČK zorganizovala hromadný odběr krve pod heslem "Krev pro bojující Vietnam".

### **11.12.1966 doprava**

Pod "foukacím kanálem" skončila výstavba nové trolejářské dílny.

### **28.12.1966 lom**

PÚ-L předal PÚ-S lopatové rýpadlo E-7/R-133.

## **1967**

### **2.1.1967 údržba**

Na DJŠ zahájila nepřetržitou činnost poruchová strojní četa. *(Tato strojní poruchová četa byla vytvořena ze provozních zámečníků, kteří předtím byli zařazeni ve směnových osádkách na rýpadlech a zakladačích. O tyto profese byly osádky zkráceny. Ve směnových osádkách prozatím zůstal provozní elektrikář. Vytvoření této čety se setkalo i s částečným odporem některých zaměstnanců i techniků.)*

### **7.4.1967**

Na DJŠ byla ukončena Osobní prokurátorská prověrka z Okresní prokuratury v Mostě. Tato prověrka byla zaměřena na dodržování Zákoníku práce na oblast provádění kárného řízení. Zde bylo objeveno několik závažných chyb v administrativní části.

### **10.4.1967**

Na DJŠ byla vydáno obsáhlé Organizační opatření k zabezpečení májových oslav.

### **11.4.1967 zakládání**

Z montážního místa poblíž hradla Š-3 vyjel do provozu nový zakladač typu ZD 2100/Z-73. Zakládání zeminy zahájil na 2. výsypkové etáži.

### **27.4.1967**

Na DJŠ byla ukončena druhá Osobní prokurátorská prověrka z Okresní prokuratury v Mostě. Tato prověrka byla zaměřena na dodržování Zákoníku práce na oblast šetření pracovních úrazů.



### **30.4.1967 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-25 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě zeminy v celkovém objemu 538 250 m<sup>3</sup>. *(statistika k 12.9.1997)*

### **2.5.1967 zakládání**

Z montážního místa vyjelo rekonstruované lopatové rýpadlo typu E-7/R-149. Rýpadlo bylo zasazeno na ruční výsypku pod 1. výsypkovou etáž. *(Toto rýpadlo bylo zakoupeno jako starší stroj z Polska. Po částech bylo převezeno nejprve do ÚDK, kde bylo rekonstruováno. Pak bylo převezeno na DJŠ a smontováno.)*

### **10.5.1967 skrývka**

Z montážního místa vyjelo nové kolesové rýpadlo typu K-800/ K-54. Po krátkém transportu zahájilo těžbu na 2. skrývkovém řezu. *(Z montážního místa poblíž sociálního zařízení PÚ-S, kde bylo toto rýpadlo postaveno, se stalo šrotiště. V přízemní budově byla zřízena dílna slaboproudářů v nepřetržitém provozu.)*

### **11.5.1967**

Od hořící trávy v prostoru hradla Š-5 se vzňala i cívka s kabelem na dřevěném bubnu.

### **16.5.1967**

DJŠ navštívila tří členná sovětská delegace.

### **18.5.1967**

Na DJŠ došel vzájemně projednaný pokyn, jakým způsobem proběhne likvidace obce Nové Sedlo. Tato likvidace byla rozdělena do dvou etap:

1.etapa: likvidace kostela, pomníku, hřbitova a 57 popisných čísel.

2.etapa: likvidace zbývajících 53 popisných čísel.

### **19.5.1967**

DJŠ navštívila pěti členná sovětská delegace.

### **29.5.1967**

DJŠ navštívil jeden francouzský odborář

### **1.6.1967**

Ve funkci asistenta hlavního inženýra DJŠ začal pracovat Jan Franci, který ji převzal od ing. Jiřího Racka.

### **15.6.1967 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-800/K-54 ukončilo zkušební provoz a byl vydán pokyn k normálnímu provozu.

### **15.6.1967**

Na DJŠ byla exkurze studentů z VŠB v Ostravě.

### **21.6.1967**

DJŠ navštívila odborářská delegace z Německé demokratické republiky.

### **27.6.1967**

Na Fortuně v Komořanech se konala tzv. „Tribuna aktualit“, která se zabývala posílením pravomocí dílenských výborů ROH. Jistou zajímavostí bylo, že účastníci byli vyzváni, aby se na toto jednání dostavili především svými soukromými osobními automobily a tím pomohli s rozvozem jiných účastníků po skončení této akce. Tohoto jednání se zúčastnilo 21 zástupců z DJŠ.

### **30.6.1967 zakládání**

Na PÚ-Z skončilo na ruční výsypce svou těžební činnost lopatové rýpadlo E-2,5/R-244. Toto rýpadlo byla nahrazeno lopatovým rýpadlem E-7/R-149.

Uspořádání zakládací strany na vnitřní výsypce bylo následující:

ruční výsypka	E-7/R-149
1. výs. etáž	ZD-1800/Z-59
2. výs. etáž	ZD-2100/Z-73
3. výs. etáž	ZD-1200/Z-50 (tato etáž patřila VČSA)

### **30.6.1967 doprava**

Kolem 11.50 hodin na hradle Š-5 k vykolejila drezína. Její řidič přehlédl výkolejku. Jeden z kolejářů z drezíny vypadl a utrpěl komplikované zlomeniny na obou nohách. Úraz byl klasifikován jako těžký.

### **30.6.1967**

Na závodech DVIL n. p. byla zrušena funkce ředitele. Dosavadní ředitel DJŠ Rudolf Vavříčka byl převeden do technické funkce na SHD. Pravomoce ředitelů vykonávali hlavní inženýři. Na DJŠ jím byl ing. František Wackerhauser.

### **1.7.1967 údržba**

Na PÚ-Ú byla vytvořena elektro poruchová četa na stejném principu jako strojní poruchová četa.

### **1.7.1967**

V Severografii Most byla dotištěna kniha o DJŠ s titulem "Cesty z hlubin". Sepsal ji Čestmír Cajthaml, obálku navrhl akademický malíř Bohdan Kopecký. Tuto brožovanou knihu vydala Komise pro dějiny. Redakčně ji připravil kolektiv podnikového časopisu Průkopník. Ještě v tomto měsíci byla distribuována na DJŠ.

### **11.7.1967**

V malé zasedačce se konal Místní lidový soud, složený ze zaměstnanců DJŠ. Tento soud se zabýval řešením porušení pracovní kázně u 9ti zaměstnanců.

### **12.8.1967 skrývka**

Ve 22.15 hod. se stala na K-800/K-54 havárie. Při těžbě se utrhla zadní část prstence kola, která se vzpříčila mezi zbylý prstenec a koleso. Tím došlo k částečné deformaci kolesové špičky. Oprava trvala deset dní.

### **13.8.1967 skrývka**

Vedoucí úseku ing. Arnošt Foldyna oznámil vedení závodu, že od 1.10.1967 odchází na vojenskou základní službu z úseku skrývka celkem 8 pasažů. Odchod těchto profesí významně ovlivnil složení osádek na rýpadlech. Zároveň poukázal na to, že z úseku odchází na nový úsek CÚ všichni elektrikáři, kteří mohli být nouzově využity pro výkon této profese. Požadoval přijetí dalších nových 12 pasažů na úsek.

### **28.8.1967**

V malé zasedačce se konal Místní lidový soud, složený ze zaměstnanců DJŠ. Tento soud se zabýval řešením porušení pracovní kázně u 6ti zaměstnanců.

### **31.8.1967**

Vedení DJŠ spolu s CZV KSČ provedlo pohovory s mladými zaměstnanci, kteří měli středoškolské vzdělání a pracovali v dělnických profesích. Při těchto pohovorech jim byla nabídnuta možnost získání výučního listu v oboru zámečnick nebo el. montér. Pak jim bylo slíbeno zařazení na přední dělnická místa. Ani jeden z nich tuto nabídku nepřijal.

### **31.8.1967 skrývka**

Na PÚ-S bylo 25 km pohyblivých kolejí.

### **1.9.1967**

Traťová distance v Chomutově oznámila DJŠ a MNV v Holešicích, že od 3.9.1967 bude železniční přejezd u Kulturního domu v Holešicích obsazen pouze od 7.00 do 17.00 hod. Jinak budou závory staženy. Toto rozhodnutí platilo do 1.11.1967, kdy byl tento přejezd trvale zrušen.

### **10.9.1967**

Ve velké a malé zasedačce, v závodní jídelně a na nádvoří dolu se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

1) Hymna

- 2) Zahájení
- 3) Slovo hlavního inženýra DJŠ
- 4) Referát zástupce SHD
- 5) Předání vyznamenání
- 6) Předání věcných odměn
- 7) Závěr a ukončení
- 8) Volná zábava

*Při těchto oslavách bylo zaměstnancům DJŠ předáno:*

*1x Řád Rudého praporu práce*

*3x medaile Za pracovní věrnost*

### **1.10.1967 údržba**

V souvislosti se vznikem úseku centralizovaná údržba, bylo do tohoto úseku převedeno 52 elektrikářů z jiných úseků.

### **1.11.1967**

Se souhlasem vedení ČSD Severozápadní dráhy v Praze, byl trvale zrušen železniční přejezd u Kulturního domu v Holešicích. Stanoviště „šraňkaře“ později po jistý čas sloužilo kolejářům na 1. skrývkovém řezu PÚ-S jako pomocné skladiště kolejového materiálu.

### **1.12.1967 zakládání**

Ve funkci vedoucího PÚ-Z začal pracovat Jaroslav Goll, který ji převzal od ing. Jaroslava Vaculíka.

### **1.12.1967**

Na DJŠ byla provedena s platností od 1.1.1968 delimitace stavu techniků. Celkový stav byl snížen o 26 techniků. Devět techniků bylo převedeno přímo na DVIL n. p. Ostatních 17 techniků pracovalo dále na DJŠ, s tím rozdílem, že byli ve stavu DVIL n. p.

## **1968**

### **20.1.1968 lom**

Ve 2.50 se stal na I.uhelném řezu u E-7/R-131 smrtelný úraz strojníkovi Jaroslavu Vinšovi. Při nakolejování se na něj převrátil LH vůz.

### **27.2.1968**

DJŠ navštívila jugoslávská delegace z dolu Rabač - Istra.

### **9.4.1968**

CZV KSČ se na svém mimořádném zasedání zabývalo závěry ÚV KSČ z 5.4.1968 na

kterém byla přehodnocována politická situace v ČSSR. CZV KSC zároveň přehodnotil i politický stav na DJŠ. V usnesení bylo konstatováno, že DJŠ je politicky konsolidován a celá politická situace je pod kontrolou.

#### **25.4.1968**

DJŠ navštívila dvou členná sovětská delegace.

#### **17.5.1968**

DJŠ navštívila dvou členná jugoslávská delegace z podniku Trepča - Evečan.

#### **19.6.1968**

V Praze-Ruzyni se sešel aktiv Lidových milicí na kterém byly tvrdě kritizovány některé demokratizační procesy v ČSSR. Především pak útoky na Lidové milice. Tohoto aktivu se zúčastnili i zástupci Lidových milicí z mostecku. Po tomto aktivu jezdili delegáti po závodních jednotkách na mostecku a informovali úzký okruh příslušníků Lidových milicí o celkové situaci. Totéž bylo provedeno i na DJŠ.

#### **26.6.1968**

DJŠ navštívila 17ti členná sovětská delegace.

#### **1.7.1968 skrývka**

v předpolí DJŠ začalo odčerpávání důlních vod těžní jámou z bývalého a za topeného dolu Lobkowitz.

#### **9.8.1968 skrývka**

V 19.50 hod. se u K-1000/K-25 se na 3.skrývkovém řezu sesul boční svah a zasypal kolesovou špičku. Velké bloky zeminy poškodily tuto kolesovou špičku i sýpku. Oprava trvala 12 dní.

#### **11.8.1968 doprava**

V 17.15 hod. se mezi hradly Š-8 a Š-9 na prázdné koleji za slatenickým přejezdem smrtelný úraz strojvedoucímu Václavu Váchalovi. Usmrtil jej el. proud z troleje. Opravoval boční sběrač aniž si stáhl hlavní sběrače.

#### **21.8.1968**

V noci došlo ke vstupu vojsk pěti států Varšavské smlouvy na území ČSSR. V této souvislosti byl v noci v předpolí dolu zjištěn bloudící sovětský terénní automobil, jehož osádka hledala dávno zlikvidovanou obec Ervěnice. Zřejmě šlo o průzkumné vozidlo, které zajišťovalo rychlý postup sovětských jednotek na Prahu. Čerpař v předpolí jim podal informace o správném směru. Považoval toto vozidlo za součást jakéhosi vojenského cvičení.

## **14.9.1968**

V ZK v Chomutově se konaly na DJŠ oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Slovo hl. inženýra
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Poděkování za vyznamenané
- 6) Závěr
- 7) Organizační
- 8) Volná zábava

*Na těchto oslavách byl zaměstnancům DJŠ předán jeden Řád Rudého praporu práce, čtyři medaile Za pracovní věrnost a tři medaile Za pracovní obětavost.*

## **15.10.1968 doprava**

Před hradlem Š-11 ujela strojvedoucímu nedostatečně zajištěna ellok č. 566. Ze svahu dlouhého cca 2 km sjížděla vysokou rychostí k hradlu Š-10. Před hradlem Š-10 se nacházela táhlá levotočivá zatáčka. Ellok č. 566 vlivem vysoké rychlosti pokračovala v jízdě v přímém směru. Asi po dvaceti metrech jízdy po planýrce s postupným zabořováním se její samostatná jízda zastavila. Její vyprošťování a nakolejování trvalo šest dní. Při opravě této ellok, škvára a hlína, která se vlivem nárazu vpěchovala do různých konstrukčních prohlubní a mezer na lokomotivě, musela být vysekávána ručně i sbíjecími kladivy.

## **21.11.1968**

OBÚ v Mostě vydal zákaz jakéhokoliv kolejového provozu za ellok a LH dílnou na Novém závodě. Většina vagónů byla odstavena v rozporu s dopravními předpisy.

# **1969**

## **2.1.1969 doprava**

Zahájení provozu v pískovně, kdy začalo sušení písku strojním způsobem tj. fluidním hořením. Předtím se písek sušil ručním způsobem tj. v kotli.

## **15.1.1969 skrývka**

Ve 3.40 hod. se stala na 4. skrývkovém řezu u korečkového rýpadla D-800/R-3 havárie. Při těžbě se utrhly šrouby u zajištění lanovnice urovnávače, který spadl na planýrku a zdeformoval se.

## **10.2.1969 zakládání**

Ve zprávě o strojním stavu lopatového rýpadla E-2,5/R-244 stálo, že toto rýpadlo bylo dříve poháněno na parní pohon. Pak bylo zrekonstruováno na elektrický pohon,

tím, že ze zrušeného rýpadla E-2,5/R-170 byla na toto rýpadlo přesazena jeho horní stavba.

### **10.3.1969**

Na základě jednání 8. pléna ÚV ČSM v Praze ukončil, dne 5.3.1969 svou činnost Československý svaz mládeže. Vznikl Svaz mladých, později přejmenovaný na Leninský svaz mladých. V tento den byla tato svazácká organizace ustavena i na DJŠ.

### **7.3.1969**

Ve dnech 4.- 7.3.1969 se konal v Praze VII. všeodborový sjezd ROH, kterého se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

### **1.4.1969 skrývka**

Zasazení rýpadel na PÚ-S bylo následující:

1. skr. řez E-7/R-142 a R-136
2. skr. řez K-800/K-54
3. skr. řez K-1000/K-25
4. skr. řez K-800/K-41
5. skr. řez D-800/R-3
6. skr. řez E-7/R-136

Poznámka: 6. skrývkový řez patřil PÚ-L. Lopatové rýpadlo R-136 patřilo PÚ-S a provádělo odtěžování hřebenů vzniklých po D-800/R-3.

### **2.5.1969**

V obci Nové Sedlo začala ve východní části obce demolice prvních obytných domů směrem na Vysokou Pec.

### **14.6.1969**

V období 13.- 14.6.1969 se konal IV. celostátní sjezd Svazarmu, kterého se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

### **16.7.1969**

Z americké kosmické rakety Apollo 11 se oddělil modul, který se dvěma kosmonauty přistál na Měsíci. Americký kosmonaut Niel Armstrong jako první člověk, uskutečnil první procházku po mimozemském povrchu. CZV KSC a ZV ROH vydaly pokyny, aby k této události nebyla vyvíjena žádná aktivita ani propagace.

### **19.8.1969**

V některých městech ČSSR se konaly tzv. protisocialistické revolty. Pomocí armády, SNB a Lidových milicí byly tyto revolty potlačovány. Jednotka Lidových milicí Z DJŠ byla v období 19.- 21.8.1969 byla vyslána okresním štábem z OV KSC v Mostě

na potlačování těchto nepokojů do Liberce. Žádné akce se však nezúčastnila. V určeném prostoru před Liberцем vyčkávala jako pouze záložní jednotka na další pokyny a pak se vrátila zpět na důl.

### **1.9.1969 skrývka**

Na PÚ-S byl pro nadměrný výskyt spodních a důlních vod, ustanovena funkce revírník odvodnění. Do této funkce byl jmenován Jan Burda. Do jeho prvních povinností patřil dozor nad odvodňování skrývkových řezů a dozor nad ověřovacími vrty v předpolí. Také i odčerpávání důlních vod ze zatopeného bývalého hlubinného dolu Lobkowitz.

### **14.9 1969**

Ve všech prostorách ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev hlavního inženýra DJŠ
- 3) Projev zástupce OV KSC v Mostě.
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání věcných odměn
- 6) Zdravice hostů
- 7) Závěr
- 8) Volná zábava

*Při těchto oslavách byl předán zaměstnanci DJŠ jeden Řád Rudé hvězdy práce.*

### **13.9.1969**

V třebošických garážích, kde parkoval pouze autobus z DJŠ, se stal smrtelný úraz. Řidiče Miloslava Srba přejel špatně zajištěný autobus, když vleže pod ním opravoval závadu na podvozku.

### **1.10.1969 skrývka**

V předpolí DJŠ byla uvedena do provozu první odvodňovací bariera pomocí pěti odvodňovacích vrtů. Tyto vrty byly označeny OV-1 až OV-5. K těmto vrtům patřil ještě vrt OV-6. Ten však nebyl uveden do provozu. Při jeho vrtání se utrhlo vrtné nářadí, které se nepodařilo vyprostit. Tyto vrty byly situovány v ose mezi obcemi Holešice a Nové Sedlo.

### **2.11.1969**

DJŠ navštívila dvou členná sovětská delegace.

### **21.11.1969 lom**

Při prohlídce stavu odvodňovacích chodeb na PÚ-L vydal OBÚ v Mostě okamžitý



zákaz vstupu do těchto důlních děl. Vstup byl povolen až po výměně popraskané výdřevy. Její výměnu provedla HBZS v Mostě.

## **1970**

### **6.4.1970**

Při demolici Nového Sedla byla zrušena silnice z této obce do Vysoké Pece.

### **2.5.1970**

CZV KSČ na DJŠ zahájil v souladu se směrnicí ÚV KSČ tzv. "pohovory", které souvisely s výměnou členských legitimací KSČ. Při těchto pohovorech byla přehodnocena celková činnost každého komunisty. Každému byla na závěr pohovorů položena zásadní otázka, a to zda souhlasí se vstupem vojsk Varšavské smlouvy do ČSSR. Pokud na tuto otázku při pohovoru komunista odpověděl záporně, byl z KSČ "vyškrtnut" nebo "vyloučen". Tento závěr se projevil především u techniků, kteří byli členy KSČ. Ti byli v některých případech ze svých funkcí ihned nebo později odvoláni. V mírnějších případech, byli přeřazeni na méně odpovědná technická místa. Dalších devatenáct let se při posuzování práce každého technika, bral na zřetel výsledek tohoto pohovoru. Záporný výsledek těchto pohovorů, měl vždy i záporný pohled na jeho celkovou práci. CZV KSČ se ke všem hodnocením techniků i některých dělníků vyjadřoval jako poslední s neodvolatelným stanoviskem.

### **1.6.1970**

Do funkce hlavního inženýra DJŠ byl jmenován ing. Miroslav Vlasák. Předchozí HI ing. František Wackerhauser přešel Doly Nástup Tušimice.

### **17.6.1970**

V katastru obce Nové Sedlo byl ukončen archeologický průzkum.

### **1.8.1970**

Na základě požadavku DJŠ provedl VÚHU v Mostě zpracoval "Odborný posudek ke zhoršení stabilitních poměrů 5.skrývkového řezu". Na tomto řezu těžilo korečkové rýpadlo D-800/R-3. Závěr tohoto posudku zněl, že provoz tohoto rýpadla v těchto poměrech na 5. skrývkového řezu je rizikový z hlediska některých silně zvodnělých partií.

### **6.8.1970**

V rámci demolice Nového Sedla byla zbourána dlouho nepoužívaná železniční zastávka.

### **11.8.1970 údržba**

V holešické rozvodně utrpěl v 6.20 hod. smrtelný úraz el. napětím 1500 V provozní elektrikář Karel Kozlík. Při prohlídce el. zařízení se dotkl usměrňovacích nádob.

### **20.8.1970 skrývka**

Na DJŠ začala výstavba zkušebního kolejiště z nových typů pražců, které byly zhotoveny z ocelových desek a to v této metráži:

1. skr. řez	500 m
4. skr. řez	1500 m
<u>odstavná kolej na Novém závodě</u>	<u>170 m</u>
celkem	2170 m

### **31.8.1970**

CZV KSČ ukončil na DJŠ pohovory s členskou základnou související s výměnou členských legitimací. Výsledky těchto pohovorů se nedochovaly.

### **14.9.1970**

v ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Píseň práce
- 2) Zahájení
- 3) Zhodnocení hornického roku
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání odznaků ministra a SHD
- 6) Předání věcných odměn
- 7) Závěr

*Při těchto oslavách bylo zaměstnancům DJŠ předáno:*

*2x Řád Rudé hvězdy práce*

*2x Medaile Za pracovní věrnost.*

### **25.9.1970 skrývka**

VÚHU v Mostě zpracoval pro DJŠ "Odborný posudek ke zhoršení stabilitních poměrů na 5. skrývkového řezu". Jednalo se o skluzy, které se vytvářely ve figuře rýpadla D-800/R-3, které někdy zasahovaly až pod provozní kolejiště. Tím ohrožovaly bezpečnost těžby tohoto korečkového rýpadla. Závěr zněl, přetransportovat rýpadlo D-800/R-3 na VČSA, kde byla stabilita skrývkových řezů nesporně bezpečnější.

### **27.9.1970 skrývka**

V 15.15 hod. došlo při těžbě u E-7/R-133 k ukroucení výsunové hřídele. Oprava trvala čtyři dny.

### **13.10.1970**

DJŠ navštívila stranická a vládní delegace, kterou vedl první tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák a předseda vlády Lubomír Štrougal. Provázeli je hlavní inženýr DJŠ ing. František Wackerhauser. Delegace navštívila PÚ-L, kde odborný výklad podal vedoucí úseku Josef Prošek. Na závěr oba představitelé státu diskutovali s vybranými zaměstnanci DJŠ ve velké zasedačce. Téma diskuse se vedlo v obecné rovině s nezávaznými závěry. *(Při této návštěvě se stala menší neplánovaná událost. Stala se, když kolona terénních automobilů s celou delegací dojížděla z Nového závodu k železničnímu přejezdu u Š-1 u Starého dispečinku. Z křoví vystoupil předák kolejářské čety Čeněk Leden. V jedné ruce červený praporek a v druhé kytici polních kvítí. Celou kolonu před přejezdem zastavil. Z některých aut vyskákala ochranka prezidenta a ihned obklíčila Čenka Ledna. Bylo totiž zajištěno, že po dobu návštěvy prezidenta na dole, nebude provozována železniční doprava a přes všechny železniční přejezdy bude zajištěn volný průjezd. Čeněk Leden stál před železničním přejezdem. V jedné ruce držel červený praporek a v druhé ruce kytici. Na otázku, co to má znamenat, kterou mu položila prezidentova ochranka, se zeptal nekompromisně ve kterém autě sedí prezident a zároveň trval na tom, že za kolejářský kolektiv musí osobně pozdravit prezidenta. Když velitel ochranky viděl, že Čeněk Leden rozhodně trvá na svém požadavku, tak ustoupil. Před tím než mu velitel ochranky řekl ve kterém autě prezident sedí, pečlivě prohlédl jeho kytici a pak ukázal na auto s Gustávem Husákem. Čeněk Leden okázale a s výrazem nesmírné důležitosti přistoupil k autu již s otevřenými dveřmi. Předal kytici prezidentovi s blahopřáním. Pak obřadně přišel k přejezdu. Pak se vrátil k přejezdu, důležitě se rozhlédl, zda nejede vlak. Pak vydal červeným praporkem signál, že kolona má volný průjezd. Celou projíždějící prezidentskou kolonu zdravil vojenským pozdravem.*

### **22.11.1970 doprava**

V obvodu hradla Š-2 na celokřížovátové výměně došlo v 11.15 hod. ke smrtelnému úrazu. Zabezpečovací mechanik Bruno Eckert, chtěl před odchodem do důchodu, uvést celý obvod hradla Š-2 do naprostého pořádku. Proto na zmíněné výměně prováděl drobnou opravu. Přehlédl však příjíždějící soupravu, která ho srazila a na místě usmrtila.

## **1971**

### **1.1.1971**

Po Novém roce se začalo projevovat štěpení hlavní uhelné sloje. Sloj se postupně rozdělovala na sloj svrchní o průměrné mocnosti 4 - 7 metrů a na hlavní sloj o průměrné mocnosti 18 - 22 metrů. Zároveň se mezi těmito slojemi začaly vyskytovat zvodnělé písky, tzv. kuřavka.

### **18.1.1971 lom**

Poblíž sociálního zařízení PÚ-L se stal ve 13.45 hod. smrtelný úraz. Revírník Josef Vilímek byl přejet couvajícím skříňovou PV3S. Řidič tohoto vozidla vyjel od sociálního zařízení do kopce k železničnímu přejezdu mezi hradly Š-3 a Š-5. Tam chtěl zastavit a dát přednost přijíždějící vlakové soupravě. Vozidlo, ale začalo ze svahu couvat. Revírník Josef Vilímek se toho ulekl a vyskočil ze zadních dveří skříňe. Spadl pod kola couvajícím PV3S a byl usmrcen. *(Upřesnil revírník Josef Cita)*

### **31.3.1971 skrývka**

V období 1.2. - 31.3.1971 byly používány při demoličních pracích v Novém Sedle výhradně trhací práce. Především na bývalé tvrzi, sladovně a na základech kolem objektu bývalé vodárenské věže. Likvidace těchto objektů výrazně zpomalovala těžbu na 1. skrývkovém řezu.

### **8.4.1971**

DJŠ navštívil generální sekretář Světové odborové federace horníků, francouz Attilio Francini.

### **23.4.1971 skrývka**

V rámci demolice Nového Sedla, byla zrušena státní silnice z této obce do Kyjic.

### **30.4.1971**

V odboru vývoje a perspektivního plánování DVIL n.p, byla zpracována zpráva „Zvýšení těžeb v 5. pětiletém plánu 1971 – 1975“, kde bylo zdůvodněno zvýšení hrubých těžeb v rámci podniku o 3,5 miliónů m<sup>3</sup>.

### **29.5.1971**

V Praze se v období 25.- 29.5.1971 konal XIV. sjezd KSČ, kterého se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

### **31.5.1971 skrývka**

Z Nového Sedla byly z kostela odvezeny různé církevní památky. Oltář a morový sloup byly odvezeny do Kadaně. Obecní kronika byla uložena v muzeu v Chomutově.

### **1.6.1971**

Do funkce ředitele DJŠ byl jmenován Josef Hlavsa. *(Od 30.6.1967 po odchodu Řz DJŠ Rudolfa Vavříčky na OŘ SHD v Mostě, byla funkce ředitele zrušena. Pravomoce ředitele vykonával v kumulované funkci nazvané koordinátor, hlavní inženýr ing. František Wackerhuser. Od 1.6.1970 pak hlavní inženýr ing. Miroslav Vlasák.*

### **14.6.1971 doprava**

Odbor důlní dopravy na DVIL n. p. svolal na VČSA poradu všech vedoucích PÚ-D a vedoucích dopravních provozů. Cílem této porady bylo projednat způsob zprovoznění nových typů ellok 26 Em1 o hmotnosti 180 t. Za DJŠ se této porady zúčastnili vedoucí PÚ-D Jiří Havlůj a vedoucího dopravního provozu PÚ-D Václav Srbecký. *(Na této poradě ještě nikdo netušil, jaké problémy přinese provozování těchto ellok po stávajícím kolejišti typu T-49 a S-50, kterým bylo osazeno veškeré kolejiště na DJŠ. Pod novými ellok tyto koleje praskaly a způsobovaly jejich velice časté vykolejování.)*

### **1.7.1971 zakládání**

Do funkce vedoucího PÚ-Z byl jmenován Günter Kindiger za Jaroslava Golla, který přešel do funkce směnového revírníka na PÚ-S.

### **29.7.1971 skrývka**

Překročení těžební hranice mezi hranou 1. skrývkového řezu a odvodňováním předpolí z důvodu technologické nekázně, došlo ke skluzu, který způsobil havárii. Tento skluz způsobil, že došlo k přetržení přívodní el. linky 6 kV a narušení výtlačného potrubí k vrtu OV č.1. Za přítomnosti VÚHU, BSM a DVIL byl řešen další postup 1. skrývkového řezu, aby nedošlo k dalšímu narušení dalších odvodňovacích vrtů.

### **10.8.1971 skrývka**

Trhací prací byla v Novém Sedle zbořena vodárenská věž, která tvořila dominantu této obce.

### **31.8.1971 skrývka**

V tomto měsíci při těžbě v Novém Sedle nastaly vážné potíže. Lopatové rýpadlo E-7/R-142 i při použití trhacích pracích, těžce zdolávalo základy bývalého Lobkowitzkého pivovaru.

### **11.9.1971**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Píseň práce
- 2) Zahájení
- 3) Zhodnocení hornického roku
- 4) Projev zástupce KV KSČ
- 5) Předání vyznamenání s odznaků
- 6) Předání věcných odměn
- 7) Závěr
- 8) Volná zábava

*(Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány čtyři medaile Za pracovní věrnost.)*

### **23.9.1971**

Vedení DVIL n. p. vyhlásilo havarijní stav pro zajištění odvodňování DJŠ prostřednictvím těžní jámy bývalého dolu Lobkowitz. Z této jámy se stále čerpaly ve velkém množství důlní vody. Postup 1. a 2. skrývkového řezu však hrozil po 15.1.1972 narušit tento objekt. Předtím už byly BSM pověřeny vyražením odvodňovací chodby z horizontu III. uhelného řezu do bývalé těžní jámy, aby odvodňování DJŠ mohlo být prováděno z paty hlavní sloje. Vlivem různých geologických anomálií, došlo při ražbě této chodby ke zpoždění. BSM potvrdilo termín proražení do jámy k 28.2.1972. Proto byl za přítomnosti VÚHU, BSM a DVIL řešen postup 1. a 2. skrývkového řezu tak, aby nedošlo k narušení této jámy.

### **12.11.1971 lom**

Nedaleko sociálního zařízení PÚ-L se stal v 6.40 hod. buldozeristovi Josefu Vondruškovi smrtelný úraz. Při vyjetí z místa pro pomocnou mechanizaci, sjížděl s buldozerem DET-250 ze svahu. Buldozer se mu samovolně rozjel. Když chtěl řídicí a brzdicí pákou zpomalit rychlou jízdu ze svahu, strhl buldozer mimo cestu. Ten se ihned převrátil na střechu kabiny, která se zdeformovala a řidiče usmrtila. *(upřesnil revírník Josef Cita)*

### **22.11.1971 zakládání**

ZD-2100/Z-73 byl odstaven do roční revize nad hlavní čerpací stanicí PÚ-L. Na kolejišti tohoto zakladače byla zahájena velká přestavba. Celá přestavba byla směřována k nově postavenému zakladači Z-2000/Z-78 na montážním místě pod hradlem Š-3. Tento zakladač patřil VČSA. Na DJŠ byl postaven z důvodu nedostatku vhodného místa pro jeho montáž na tomto dole.

### **28.11.1971 zakládání**

Odbor hlavního mechanika z VČSA, protokolárně převzal na montážním místě na DJŠ, nový zakladač Z-2000/Z-78.

### **1.12.1971 zakládání**

Z-2000/Z-78 zahájil transport z montážního místa pod hradlem Š-3 po připraveném kolejišti, které patřilo ZD-2100/Z-73, na demarkaci s VČSA. Na DJŠ byl tento zakladač Z-78 smontován pro VČSA. Na tomto dole nebyly v tomto období vhodné prostory pro výstavbu montážního místa. Náročný transport tohoto zakladače řídil revírník PÚ-Z Josef Cita.

### **1.12.1971**

Na n.p. DVIL byl zpracován „Sborník opatření k programu XIV. sjezdu KSČ k 5. pětiletému plánu“, kde pro DJŠ byly stanoveny významné úkoly z hlediska zvyšování těžeb, tak i zvyšování investiční výstavby.

## **1972**

### **6.2.1972**

\* Vlivem seismických otřesů po trhacích pracích velkého rozsahu na I. uhelném řezu u K-1000/K-27, se zavalila část právě ražené odvodňovací chodby z paty III. uhelného řezu. V době tohoto odstřelu náhodou v této chodbě nikdo nepracoval. Pro provádění dalších trhacích prací, byla vymezena oblast, a to od 3. skrývkového řezu, až na patu III. uhelného řezu, kde tyto trhací práce nesměly být prováděny.

\* Na ONV v Chomutově proběhlo předběžné jednání o stavební uzávěře pro obec Pohlody.

### **18.1.1972 lom**

V 19.40 hod. došlo při těžbě u K-1000/K-27 k popraskání ložiska kola. Oprava trvala čtyři dny.

### **28.1.1972 doprava**

Strojvedoucímu ellok č. 514 ujela ellok se soupravou od pískovny do kusé koleje pod hradlem Š-1. Strojvedoucí si nedostatečně zajistil soupravu proti ujetí, když odešel na okamžik do skladu pro hygienické prostředky. Ujetá vlaková souprava prorazila zábranu na konci kusé koleje ze které vyjela a spolu s ní tři LH vozy.

### **31.1.1972**

Na DVIL n.p. byla zpracována "Studie objektivizace pracovních sil na závodech DVIL n.p." se zaměřením na údržbářskou základnu a na stav osádek na velkostrojích.

### **1.2.1972**

Při inventuře za rok 1971 bylo zjištěno, že na DJŠ ze skladů byl vydáván neúměrný počet různého pomocného materiálu (mýdla, úterky, kancelářské potřeby apod.) Hlavní ekonom proto vydal příkaz, že výdej tohoto materiálu bude povolovat pouze hospodář DJŠ.

### **24.1.1972**

Z podnětu PV ROH z DVIL n.p. byla na DJŠ iniciovaná akce "1% z platu pro Vietnamskou demokratickou republiku". Získaná částka byla předána na fond pro výstavbu elektrárny ve Vietnamu.

### **6.3.1972 lom**

Ve 20.20 hod. se u K-300/K-34 při těžbě zlomila osa kola. Oprava trvala deset dní.

### **31.3.1972**

Skončilo čerpání důlních vod z bývalé těžní jámy dolu Lobkowitz. Toto čerpání bylo zahájeno 30.7.1968.

### **1.5.1972**

Na DJŠ došlo k těmto personálním změnám:

- \* Günter Kindiger ved. PÚ-Z byl převeden do funkce vedoucího PÚ-S, kterou mu předal ing. Miroslav Borovský.
- \* ing. František Jánský z DVIL n.p. byl převeden do funkce vedoucího PÚ-Z
- \* ing. Aleš Burian z DVIL n.p. byl převeden do funkce vedoucího výroby DJŠ.

### **4.5.1972 lom**

Ve 12.30 hod. došlo při těžbě u E-7/R-133 ke zlomení násady na nabíracím zařízení.

### **6.5.1972**

Z příkazu PV KSČ a CZV KSČ, byl na základě únorového plenárního zasedání ÚV KSČ, zpracován "Pracovní program DJŠ na rok 1972".

### **16.5.1972**

Po odstrojení čerpacího zařízení z těžní jámy bývalého hlubinného dolu Lobkowitz, byla tato jáma uzavřena ocelovou deskou. (*Čerpání důlních vod touto jámou začalo 30.7.1967 a bylo skončeno 31.3.1972.*)

### **22.5.1972 lom**

V 15.10 hod. se u K-1000/K-29 při těžbě zadřelo ložiska kola. Oprava trvala devět dní.

### **31.5.1972**

Ve velké zasedačce se konal aktiv techniků a vedoucích BSP na kterém byl projednán "Pracovní program DJŠ na rok 1972".

### **15.6.1972**

V Praze se v období 12. - 15.6.1972 konal VIII. všeodborový sjezd, kterého se zúčastnil jeden delegát z DJŠ.

### **20.6.1972 lom**

V období 16.- 20.6.1972 připravila ÚUK podmínky pro povinnou exkurzi všech řidičů rýpadel z DJŠ, které těžily uhlí. Především jim byla předvedena pracoviště, kde



se prováděl výklop Ta vozů, tzv. rošty. Tam řidiči rýpadel viděli jakou námahu museli vynaložit zaměstnanci, kteří zde pracovali při odstraňování natěžených velkých kusů. Údajně tato exkurze splnila svůj účel. Velké kusy uhlí se v Ta vozech objevovaly velmi zřídka.

### **30.6.1972 skrývka**

Na PÚ-S byl dodán mostový překladač kolejí č. 49.

### **15.7.1972 skrývka**

Podruhé ve své existenci bylo korečkové rýpadlo D-800/R-3 otočeno pro dovrchní těžbu a to v koncové partii 4. skrývkového řezu. První otočení tohoto rýpadla bylo provedeno v roce 1959. *(Tímto těžebním záměrem bylo provedení přípravy transportní trasy pro předání D-800/R-3 v závěru roku na VČSA.)*

### **17.7.1972 lom**

DJŠ si objednal u VÚHU v Mostě vypracování studie těžby v oblastech 5. a 6. skrývkového řezu, kde byly silné rypné odpory a převyšovaly řeznou sílu rýpadel. Měření bylo provedeno na K-1000/K-27.

### **31.7.1972**

Na DVIL n.p. byla zrušena výroba ocelových pražců z ocelovoplechových desek. Tyto pražce se v báňském provozu neosvědčily.

### **15.8.1972 skrývka**

Z montážního místa pod hradlem Š-3, zahájilo transport nové kolesové rýpadlo typu KU-300/K-63. Těžbu zahájilo na 6. skrývkovém řezu, který patřil PÚ-L a kterému bylo toto rýpadlo později předáno. Úkolem tohoto rýpadla bylo nahradit těžbu lopatových rýpadel E-7, které vytěžovaly vzniklé hřebeny po D-800/R-3. *(Zvláštností na tomto typu rýpadla byla nejen netradiční konstrukce, ale i způsob pohonu kola, který byl řešen středovou drážkovou hřídelí. Na tuto hřídel bylo koleso navléknuto. I přes projevenou nedůvěru k tomuto druhu pohonu kola, bylo vedení DVIL n.p. i DJŠ, Uničovskými strojírnami neustále ubezpečováno, že tento pohon kola předpokládané vysoké rypné odpory bez problémů vydrží. Po zasazení na 6. skrývkový řez, kde se vyskytovaly pelosideritické proplástky a čočky se začaly vyskytovat četné poruchy na rýpadle, právě z titulu pohonu kola. Vše vyvrcholilo tím, že při těžbě, při jednom rázovém rypném odporu, se značně nastříhly drážky na hřídeli. Protože tato hřídel byla již jednou vyměněna, bylo nekompromisně přikročeno k rekonstrukci kolesové špičky. Rekonstrukce spočívala v klasickém způsobu pohonu kola, tj. pomocí obvodového věnce. Další rýpadla pro DJŠ z řady KU-300 již byla vyrobena s tímto způsobem pohonu kola.*

### **18.8.1972 lom**

V 7.40 hod. nahráblo kolesové rýpadlo K-300/K-34 nosnou kladku od korečkového rýpadla D-800/R-3. Tím se poškodila kolesová převodová skříň. Oprava trvala dva dny.

### **29.8.1972 skrývka**

Na 5. skrývkovém řezu se sešla komise, složená z techniků DVIL n. p. a DJŠ, která zhodnotila provoz a stav zkušební kolejiště. Jednalo se o kolejiště o rozchodu 1435 mm, postavené na počátku srpna 1970 v délce 1500 metrů, které bylo sestavené z plochých ocelových desek. Závěr byl jednoznačný, že tento typ kolejiště není pro báňské podmínky vyhovující. Jako důvody byly uvedeny, obtížná výměna desek, technické potíže při kolejových přestavbách, špatná stabilita kolejiště při déletrvajícím deštivém počasí a časté vykolejování vlakových souprav. Dne 22.9.1972 bylo vedle tohoto kolejiště postaveno 1500 metrů normální koleje z pražců. Zkušební kolej z těchto ocelových desek bylo odpojeno a rozebráno do šrotu.

### **1.9.1972**

Do funkce hlavního mechanika DJŠ byl jmenován ing. Milan Samek, který předtím pracoval v technické funkci na DVIL n.p.

### **10.9.1972**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Píseň práce
- 2) Zahájení
- 3) Zhodnocení těžby
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání věcných odměn
- 6) Závěr
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány dvě medaile "Za pracovní věrnost" a dva tituly "Průkopník socialistické práce".*

### **19.9.1972 skrývka**

Při demolicích obce Nové Sedlo byl zrušen provoz po státní silnici do Vrskmaně.

### **20.9.1972 doprava**

Na DJŠ byly dodány nové ellok typu 26 Em1 s těmito čísly:

575 576 577 578  
581 582 583 584  
585 586 587 596  
597 598

### **22.9.1972 údržba**

U Š-10 byla zrušena kolejová rozvodna a usměrňovací vagóny byly převezeny na odstavnou kolej u Š-1.

### **22.9.1972**

Hlavní inženýr ing. Miroslav Vlasák s oddělením důlní dopravy DVIL n.p. rozhodly, že zkušební kolejiště postavené z ocelových desek bude zrušené. (viz 20.8.1970)

### **26.9.1972 skrývka**

Tohoto dne bylo dokončeno otočení D-800/R-3 do původního postavení tj. pro úpadní těžbu.

### **28.9.1972**

Na DJŠ ve velké zasedačce se konalo výjezdní zasedání pléna KV KSČ z Ústí nad Labem spojené i s prohlídkou báňského provozu.

### **30.9.1972 skrývka**

Ve tomto měsíci se odstěhovalo z Nového Sedla posledních 16 rodin. Obec Nové Sedlo, definitivně zanikla.

### **30.9.1972**

Ve dnech 27.- 30.9.1972 se v Praze konal I. sjezd Socialistického svazu mládeže (SSM). Tohoto sjezdu se zúčastnili dva delegáti z DJŠ.

### **1.10.1972**

Na DJŠ byla posuzována jedna varianta projektu pro zabudování provozu pro homogenizaci uhlí. *Tato varianta projektu uvažovala s vybudováním zásobníků na uhlí v prostoru proti hradlu Š-2. Odtud pasové dopravníky měly přepravit uhlí do drtičů, které měly být zabudovány za hradlem Š-1. Od drtičů se mělo uhlí přepravit pomocí pasového mostu přes kolejiště do prostoru před hradlo Š-1. Zde se počítalo s vybudováním prostoru pro uložení 120 - 150 000 tun energetického uhlí pro komořanskou elektrárnu. Na této meziskládce měly být dva kolesové nakladače, které by podle potřeb nakládaly toto energetické uhlí na soustavu pasových dopravníků, které měly vést ke kotlům do komořanské elektrárny. Po přehodnocení dalších variant byla varianta na DJŠ zamítnuta.*

### **1.10.1972**

V rámci DVIL n.p. byla potvrzena dělnická funkce pro těžební stroje - "brigádýr".

### **7.10.1972 doprava**

První dopravní nehoda s ellok typu 26 Em1 se stala u ZD-1250/Z-51 na PÚ-Z1. V 10.10 hod. strojvedoucí ellok č. 597 při zajíždění s loženou soupravou do kusé koleje, kde již byla zajeta prázdná souprava ellok č. 469, neubrzdil svou soupravu a narazil na její poslední LH vůz. Došlo pouze k promáčknutí čelního plechu.

### **21.10.1972 doprava**

Na DJŠ byly dodány další ellok typu 26Em1 s těmito čísly:

599 600 601 602

603 604 605 606

### **25.10.1972 doprava**

Na ellok č. 484 vznikl na el. zařízení požár, který se podařilo uhasit. Vznikla škoda ve výši cca 50 000 Kčs.

### **26.10.1972 skrývka**

Kolem osmé hodiny v ranní směně se začaly v místě těžby D-800/R-3 vytvářet trhliny v planýrce pod "bagrovými" kolejemi. Řidič stroje tyto včas zpozoroval. Odjel z tohoto místa do nové figury. Tam po odtěžení několika vlaků opět zpozoroval další nové trhliny pod "bagrovými" kolejemi. Některé trhliny se začaly objevovat i pod provozními kolejemi pro vlakové soupravy. Proto se rozhodl opět změnit postavení D-800 a začal transportovat do další figury. Po zdvižení korečkového vodiče zahájil transport. V tomto okamžiku za kabelovým vozem vyjel velký skluz zeminy a figura se začala zatrhávat směrem k rýpadlu. Proto řidič rýpadla zvolil nejvyšší transportní rychlost směrem na VČSA. Elektrikář během transportu vyřadil všechny koncové vypínače, které měly vliv na transport D-800. Při tomto pojíždění D-800 se neustále za rýpadlem vytvářely další a další nové skluzy. Korečkové rýpadlo v koncové partii 4. skrývkovém řezu zajelo až na neposunutou kolej. Tam došlo k vytržení kabelu 6 kV ze svorkovnice z kabelového bubnu a D-800 zůstal stát. Shodou okolností se za rýpadlem přestaly vytvářet nové trhliny a skluzy. Za rýpadlem směrem k hradlu Š-5 zůstala figura v délce 650 metrů s množstvím trhlín a vyjetých skluzů. Tato mimořádnost byla jedním s dalších signálů pro urychlenou záměnu korečkového rýpadla D-800/R-3 za kolesové rýpadlo K-1000/K-23 z VČSA.

### **30.10.1972**

DJŠ si objednal u VÚHU v Mostě provedení stopové zkoušky pomocí tritia. Předmětem této zkoušky bylo zjistit, zda už jednou vyčerpaná důlní voda do staré Kyjické nádrže se opět neprosakuje do DJŠ.

#### **4.11.1972**

Na DJŠ se konala celozávodní "Národní směna" u příležitosti 55. výročí Velké říjnové socialistické revoluce.

#### **6.11.1972**

V Mostě se konala velká manifestace k 55. výročí VŘSR. Na tuto manifestaci byli uvolněni zaměstnanci bydlící v Mostě.

#### **11.11.1972 skrývka**

Při úpravě montážního místa pro opravu rýpadla K-800/K-54 se stal úraz el. proudem. Dva členové osádky tohoto rýpadla, kteří pracovali s autojeřábem si nevšimli blízké troleje. Při jedné z manipulací se vázací lano jeřábu dotklo troleje. Oba zaměstnanci byli el. proudem z troleje zasaženi. Po okamžité lékařské prohlídce mohli pracovat dále.

#### **15.11.1972 skrývka**

V prostoru bývalé obce Nové Sedlo skončily demoliční práce. Obec Nové Sedlo definitivně fyzicky zanikla.

#### **17.11.1972**

Na DVIL n.p. se konala slavnostní schůze k 55. výročí VŘSR. Za DJŠ se jí zúčastnili vybraní technici a vedoucí BSP.

#### **6.12.1972 lom**

Při ražení odvodňovací chodby do jámy Lokowitz byl vyhlášen havarijní stav. Při ražbě této chodby se v uhelné sloji objevila jílová rozsedlina, která výrazně zpomalila předpokládané postupy. Tento stav vážně ohrožoval program odvodňování DJŠ.

#### **8.12.1972**

Na DVIL n. p. se konal aktiv k zabezpečení těžby v roce 1973, kterého se zúčastnili také zástupci z DJŠ.

#### **13.12.1972 skrývka**

Začaly přípravy na předání korečkového rýpadla D-800/R-3. Toto předání spočívalo v propojení provozního kolejiště mezi DJŠ a VČSA. Dále pak v přípravě administrativních podkladů. Potom byly provedeny pohovory s osádkou D-800, které se týkaly jejich převodu na VČSA. *(Z celé osádky čítající 15 zaměstnanců, zůstalo na DJŠ pět zaměstnanců.)*

#### **19.12.1972**

V Mostě se konal okresní aktiv Brigád socialistické práce. Na tento aktiv bylo z DJŠ vysláno dvanáct vedoucích BSP.

### **22.12.1972 skrývka**

Z VČSA na PÚ-S přetransportovalo kolesové rýpadlo K-1000/K-23 a zůstalo stát na demarkaci.

### **29.12.1972 skrývka**

Korečkové rýpadlo D-800/R-3 přetransportovalo z PÚ-S DJŠ na VČSA a zůstalo stát za demarkací.

### **30.12.1972 skrývka**

Začalo zprovoznění druhé etapy odvodňování DJŠ, pomocí další série odvodňovacích vrtů OV-7 až OV-14. Tyto vrty byly situovány v jedné linii pod bývalou obcí Nové Sedlo.

### **31.12.1972**

Na DJŠ byla provedena inventarizace stavu pohyblivých kolejí. Stav těchto kolejišť po jednotlivých úsecích byl následující:

PÚ-S 28 925 m

PÚ-L 14 620 m

PÚ-Z 14 220 m

Celkem 57 765 m

## **1973**

### **1.1.1973 skrývka**

Na PÚ-S bylo zahájeno provozování nového střediska odvodňování. Jeho vedoucím byl jmenován ing. Zdeněk Zatloukal a mechanikem byl určen Jan Burda. Organizačně toto středisko podléhalo stále PÚ-S.

### **2.1.1973**

Na DJŠ byla zahájena tzv. 3. stavba DJŠ. Byla realizována po jednotlivých skupinách a byla skončena v prosinci 1976. Při této stavbě bylo realizováno:

#### 1.skupina:

\* Výstavba nového pevného a pohyblivého kolejiště typu R-65 v délce cca 65 km.

\* Výstavba cechu montáží pod hradlem Š-3.

#### 2.skupina:

\* Výstavba nového kolejiště na připravovaný PÚ-Z3.

\* Přeložka státní silnice v ose Třebušice a Vršany.

#### 3.skupina:

\* Rozšíření velebudické výsypky včetně nového el. napájení zakladačů a trolejí.

#### 4.skupina:

\* Přeložka pevného kolejiště mezi hradly Š-1 a Š-10 včetně přemostění DPD z lomu Vršany.

\* Zrušení hradla Š-9 včetně likvidace zbylého kolejiště.

#### **2.1.1973 skrývka**

Mezi DJŠ a VČSA proběhlo vzájemné administrativní předání rýpadel D-800/R-3 a K-1000/K-23.

#### **11.1.1973 skrývka**

Vedoucí PÚ-S z DJŠ a vedoucí PÚ-S z VČSA se dohodly o rozdělení zbylého kolejiště po D-800/R-3.

#### **20.1.1973 doprava**

Na PÚ-D bylo zprovozněno nové Š-8A, které bylo umístěno v blízkosti bývalého hradla Š-8. Toto hradlo zabezpečovalo těžbu pro PÚ-Z3, které ještě nebylo v této době zprovozněno.

#### **31.1.1973 zakládání**

Skončila dobývací činnost na dole Vrbenský.

#### **1.2.1973 zakládání**

PÚ-Z převzal lokalitu bývalého dolu Vrbenský, která dostala pojmenování PÚ-Z3. Zakládání zeminy se začalo s lopatovými rýpadly E-2/R-444 a E-2,5/R-494. Zástupcem vedoucího zakládání pro PÚ-Z3 byl jmenován Jiří Frydrych.

#### **22.2.1973 lom**

U buldozeru DET-250/1383 vyhořela el. kabeláž.

#### **28.2.1973**

V projekčních plánech Báňských projektů z Teplic v Čechách se v jedné variantě uvažovalo s výstavbou nového montážního místa pro stavbu TC-2 pro DJŠ v areálu bývalého dolu Bětau Okořina.

#### **5.3.1973**

Odbor výroby z DVIL n.p. zjišťoval možnost zapůjčení razícího kombajnu PK-3 na dole Jan Žižka v Chomutově. Tento důl však neměl volný kombajn pro zapůjčení. Uvažovalo se se zasazením tohoto kombajnu při ražbě odvodňovací chodby na DJŠ, která se výrazně zpomalila.

### **10.3.1973 údržba**

V 19.45 hod. vznikl požár na 70 kusech kabelů u vývodu z holešické rozvodny. Oheň vznikl vlivem průrazu kabelu 6 kV důsledku porušení pancéřového obalu a olověného pláště působením bludných proudů.

### **23.3.1973**

Ze zachovaného seznamu techniků vyplývá, že ve vedení DJŠ pracovali:

\* ředitel DJŠ: Josef Hlavsa

\* hlavní inženýr: ing. Miroslav Vlasák

\* vedoucí výroby: ing. Aleš Burian

\* hlavní měřič: ing. Oldřich Moravec

\* geolog: Jan Mikeščík

\* hlavní mechanik ing. Milan Samek

\* vedoucí směny: Černý Jaromír, Němec Jiří, Kučera Josef, Solnař Ferdinand.

\* dispečeri: Černý Miloslav, Slíž Justýn, Hausner Josef, Uher Miroslav, Hudec Zbyněk.

\* vedoucí PÚ:

PÚ-S Günter Kindiger, zástupce Kalista Václav

PÚ-L Prošek Josef, zástupce Koutský Miroslav

PÚ-Z ing. František Jánský, zástupce Peroutka Vladimír

PÚ-D Havlůj Jiří, zástupce Václav Srbecký

PÚ-Ú Krahulík Jaroslav

### **31.3.1973 skrývka**

Do provozu bylo postupně uváděno 23 ks odvodňovacích vrtů tzv. západní bariéry. Ty pracovaly pod označením A-1 až A-17. K nim patřilo také šest tzv. zahušťovacích vrtů pod označením A-1a až A-6a. Tato západní bariéra byla situována v přímé ose mezi obcí Kyjice a bývalou obcí Nové Sedlo.

### **31.3.1973**

Z rozboru stavu kolejářů na pohyblivých kolejích vyplynulo, že jednotlivé PÚ měly tyto počty:

PÚ-S 57 kolejářů

PÚ-L 30 kolejářů

PÚ-Z 53 kolejářů

DJŠ 140 kolejářů

### **1.4.1973**

Do funkce vedoucího přípravy výroby nastoupil ing. Václav Mulka.



#### **2.4.1973 lom**

Ve 13.20 hod. došlo na buldozeru S-100 č. 1380 k vznícení motoru. Vzniklý oheň uhasili hasiči z ÚUK.

#### **2.4.1973**

Na DJŠ se konal aktiv BSP. Brigadýr kolesového rýpadla K1000/K-25 vznesl návrh, aby na toto rýpadlo bylo instalováno bezkomorové koleso. Hlavní mechanik ing. Milan Samek tento návrh z finančních důvodů zamítl.

#### **3.4.1973 zakládání**

Redakci časopisu "Horník a energetik" došel z DJŠ anonymní dopis, který poukazoval na závažné nedostatky v organizaci práce na PÚ-Z. Redakce tohoto časopisu, zaslala kopii anonymního dopisu na vedení DVIL n.p. i na DJŠ. Po určitých jednáních byl tento dopis projednáván i na výrobních poradách se závěrem, že obsah dopisu není pravdivý a psaní anonymních dopisů není důstojné člověka žijícího v socialismu.

#### **16.4.1973**

Na DJŠ byla exkurze studentů z NDR.

#### **30.4.1973 doprava**

Na DJŠ byly dodány další nové ellok č. 608, č. 609 a č. 610.

#### **16.5.1973**

Báňské projekty z Ostrova nad Ohří po kontrolním fárání, upozornili vedení DJŠ na porušování bezpečné vzdálenosti hrany 1.skr. řezu od právě budované odvodňovací bariéry.

#### **31.5.1973 doprava**

Na DJŠ byly dodány další ellok s těmito čísly:

613	614	615	616	617
618	619	620	621	622
623	624	625	626	

#### **1.7.1973**

DJŠ převzal do své režie odvodňování dolu. Do 30.6. 1973 financoval toto odvodňování DVIL n.p.

#### **18.7.1973**

VÚHU v Mostě zpracoval studii "Zhodnocení současného a výhledového ohrožení DJŠ z titulu vniknutí povrchových a důlních vod do lomu". Ve studii bylo

jednoznačně konstatováno, že DJŠ se nachází na hranici bezpečnosti z hlediska možného nekontrolovatelného zavodnění dolu.

### **31.7.1973 doprava**

Na DJŠ byly dodány nové ellok s těmito čísly:

607, 611, 627, 628, 629, 630, 631, 632 a 633.

### **10.8.1973 údržba**

U holešické rozvodny došlo k požáru při kterém shořela kabelová lávka i s kabely.

### **9.9.1973**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Slovo ředitele DJŠ
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Závěr
- 6) Volná zábava

(Při této oslavě Dne horníků DJŠ se na dole v ranní směně netěžilo. Noční směna jela na plný provoz.)

### **21.9.1973 zakládání**

Zakladač Z-1650/Z-55 dosáhl ve své existenci nejvyššího denního výkonu v založení zeminy v objemu 25 020 m<sup>3</sup>. (*statistika k 29.6.1997*)

### **30.9.1973**

Na DJŠ byl proveden odběr těžného písku ke keramicko-technologickým zkouškám. Tyto zkoušky měly prokázat, zda písek z DJŠ je vhodný pro výrobu keramických hmot v ZSK Fortuna.

### **1.11.1973 zakládání**

Do funkce vedoucího PÚ-Z byl jmenován Vladimír Peroutka. Předchozí vedoucí PÚ-Z ing. František Jánský byl převeden na DVIL n. p.

### **8.11.1973 skrývka**

Mezi OŘ SHD a Federálním ministerstvem dopravy bylo provedeno jednání o nutnosti vybudovat malou železniční přeložku mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň. Důvodem tohoto jednání bylo zpomalení výstavby ervěnického koridoru.

### **11.11.1973**

V Praze zemřel Ilja Bárt, vl. jménem Julius Batrošek "básník českého severu". Napsal řadu knížek a básní mj. i knihu o DJŠ pod názvem Astronauti z hlubin.

### **1.12.1973 doprava**

Do provozu byla uvedena v prostoru hradla Š-1 rozmrazovací stanice Ta vozů. Toto pracoviště bylo známo pod názvem "tryskáč". Pro ohřev a uvolňování nálepů v Ta vozech, byly používány horké výfukové plyny z tryskového motoru.

### **10.12.1973 lom**

Na DJŠ proběhlo schvalovací řízení týkající se uvedení do provozu nového kolesového rýpadla typu KU-300S/K-69.

### **11.12.1973 skrývka**

Mezi náměstky FMD a FMPE byla podepsána dohoda o nutnosti vybudování malé železniční přeložky mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň.

### **11.12.1973**

VÚSTE Praha provedl na DJŠ měření seismických účinků na odvodňovací vrty, které vznikají při trhacích pracích velkého rozsahu.

## **1974**

### **18.1.1974 skrývka**

Na základě dohody mezi FMPE a FMD bylo na OŘ SHD při jednání s DJŠ bylo předběžně stanoveno, že malou železniční přeložku, čili zářez, mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň, budou hloubit dvě lopatová rýpadla E-7/R-133 a E-7/R-142.

### **19.2.1974 lom**

Do zkušebního provozu bylo zasazeno nové kolesové rýpadlo KU-300S/ K-69 na dobu 28 dnů.

### **28.2.1974**

V předpolí DJŠ bylo ukončeno čerpání vody z první hydrodynamické bariéry, které se provádělo pomocí série ověřovacích vrtů pod označením OV-7 až OV-14. Tyto vrty pak sloužily jako pozorovací vrty.

### **13.3.1974 zakládání**

Na DJŠ se konalo jednání při němž se zvažovala možnost zasadit na PÚ-Z2 zakladač Z-67 z dolu Šmeral.

### **18.3.1974 lom**

Po zkušební těžbě se vrátilo na montážní místo KU-300S/K-69 k odstranění garančních závad.

### **17.4.1974**

V rekreačním středisku v Boleboři se konal pro DVIL n.p. "Den nové techniky vrtacích prací", který pořádalo OŘ SHD.

### **1.5.1974 lom**

Po odstranění garančních závad vyjelo z montážního místa do těžby kolesové rýpadlo KU-300S/K-69. Bývalé montážní místo se začalo upravovat pro potřeby PÚ-Ú a vznikal zde "cech montáží".

### **10.5.1974 skrývka**

Na základě rozhodnutí OŘ SHD, předložily Báňské projekty z Teplic v Čechách, úvodní projekt pro hrubé zemní práce na zářezu.

### **27.5.1974 lom**

Pro velmi neutěšené hydrogeologické poměry na DJŠ byla ražba odvodňovací chodby, která se začala razit na patě III. uhelného řezu, vyhlášena jako "havarijní". Chodbu razily BSM n.p.

### **11.6.1974 lom**

V 6.15 hod. se stal na PÚ-L k těžký úraz. Kolejář, který se zdržel v úsekové kantýně si zkrátil cestu přes kolejiště Š-4. Šel v 5. koleji, kde ho dojela sunutá prázdná Ta souprava s ellok č. 623. Sunutý vlak jej srazil a přejel mu levou nohu pod kolenem a pravou nohu nad kotníkem.

### **13.6.1974**

Na poradě vedoucích PÚ byl dohodnut způsob střídání osádek takovým způsobem, aby docházelo co k nejmenším časovým ztrátám při těžbě.

### **4.7.1974 skrývka**

Ve 12.50 hod. došlo na 2. skrývkovém řezu k bočnímu skluzu z kterého se vykutálel velký blok zeminy. Ten narazil do kabiny řidiče stroje K-800/ K-54 a poškodil celou její konstrukci.

### **12.7.1974**

Na DVIL n. p. se konalo jednání o další budoucnosti kolejové dopravy na DJŠ. Při toto jednání bylo také mj. dohodnuto, že na DJŠ bude zřízen dopravní dispečink.

### **17.7.1974 zakládání**

V prostoru nad hlavní čerpací stanicí byla zřízena meziskládková Vp uhlí o kapacitě 100 - 150 000 t.

### **2.8.1974 skrývka**

V 8.45 došlo na PÚ-S k těžkému úrazu tří kolejařů. Na 5. skrývkovém řezu stavěli trolejové sloupy a zapomněli si nechat vypnout proud v troleji. Při vztyčení sloupu s výložníkem se jeho horní část dotkla trolejového vodiče a všichni byli zasaženi el. proudem.

### **19.8.1974 lom**

Při jízdě ložené LH soupravy č. 576 od KU-300S/K-69 na hradlo Š-4, se na II. uhelném řezu v 10.15 hod. naráz při vykolejení převrátilo devět LH vozů na bok.

### **14.9.1974**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev zástupce z OŘ SHD
- 3) Zhodnocení těžby za hornický rok
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání věcných odměn
- 6) Zdravice hostů
- 7) Organizační
- 8) Volná zábava

Jiné podrobnosti se nezachovaly.

### **16.9.1974 zakládání**

V souvislosti s dalším rozšiřováním velebudické výsypky byla zrušena obec Kamenná Voda, kde žilo 31 obyvatel v 11 domech.

### **1.10.1974**

Pro pohotovostní účely a pro zajištění střídání osádek v nepřetržitém provozu bylo vyčleněno osobní terénní vozidlo GAZ M-69. Jeho činnost řídil dispečink DJŠ.

### **28.10.1974 skrývka**

Ve 12.10 hod. se stala na K-1000/K-29 na 5. skrývkovém řezu havárie. Při těžbě se zborčila konstrukce horní stavby, která držela kolesový výložník a kabinu řidiče stroje. V době zřícení této konstrukce měl řidič stroje kabinu asi ve výšce 10ti metrů. Při dopadu kabiny na pojezdovou pláň, utrpěl řidič K-29 úraz na páteři.

### **1.11.1974**

Do funkce ředitele DJŠ byl uveden ing. Josef Vrána. Předchozí ředitel DJŠ Josef Hlavsa přešel na DVIL n. p.

### **9.11.1974**

V Mnichově Hradišti se konalo slavnostní shromáždění k uctění památky národního hrdiny Jana Švermy za přítomnosti tajemníka ÚV KSČ Oldřicha Švestky a jeho doprovodu. Za DJŠ se tohoto slavnostního shromáždění zúčastnili čtyři političtí funkcionáři, kteří zastupovali KSČ, ROH, Svaz žen a SSM.

### **4.12.1974**

Na poradě inspektorů OBP na DVIL n.p. při ZV ROH bylo rozhodnuto, že zaměstnanec, kterému se stane pracovní úraz, nebude v různých zprávách o bezpečnosti práce uváděn pod iniciálami, ale bude v nich uváděn plným jménem i s pracovištěm, kde tento úraz utrpěl. Porada došla k názoru, že se tímto opatřením zvýší výchovný účinek a sníží se úrazovost na pracovištích DVIL n.p.

### **13.12.1974 lom**

V 8.45 hod. došlo u K-1000/K-27 na I. uhelném řezu k havárii. Čelní skluz poškodil špičku kolesového výložníku.

### **30.12.1974**

Obsazení dispečinku bylo následující:

1.směna:	
vedoucí směny	Solnař Ferdinand
dispečer	Uher Miroslav
2.směna:	
vedoucí směny	Černý Jaromír
dispečer	Hausner Miroslav
3.směna:	
vedoucí směny	Kučera Josef
dispečer	Černý Miroslav
4.směna:	
vedoucí směny	Němec Jiří
dispečer	Slíž Justín

## **1975**

### **1.1.1975 skrývka**

Ke středisku odvodnění, které bylo součástí PÚ-S, bylo přičleněno středisko vrtných a trhacích prací z PÚ-L. Tato centralizace souvisela s předběžnou možností vytvoření nového PÚ, který by se zabýval odvodňováním a trhacími prací.

### **2.1.1975 skrývka**

Federální ministerstvo zemědělství vydalo souhlas k vynětí pozemků z půdního zemědělského fondu, nutných pro výstavbu malé železniční přeložky čili zářezu, mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň.

### **10.1.1975**

Prokuratura z Mostu prověřovala na DJŠ stav v oblasti bezpečnosti práce.

### **20.1.1975 doprava**

V 18.00 hod. byla uvedena do provozu vlečka do elektrárny Počerady, odbočující z kolejiště na velebudickou výsypku v prostoru hradla Š-9.

### **20.1.1975**

ONV v Chomutově vydal pro obec Pohlody stavební uzávěru. Skrývkové řezy z DJŠ se blížily k této obci.

### **21.1.1975**

V Repre v Mostě se konal aktiv vedoucích techniků z DVIL n.p. k zabezpečení těžeb v roce 30. výročí osvobození ČSSR Sovětskou armádou.

### **25.1.1975 skrývka**

Na 5. skrývkovém řezu se konalo předvedení nové vrtné soupravy TC-110 Böhler z Rakouska. Tohoto předvedení se zúčastnili i technici ze sokolovského revíru.

### **1.2.1975**

Do funkce hlavního inženýra DJŠ byl uveden ing. Josef Arnold. Tuto funkci převzal po ing. Miroslavu Vlasákovi.

### **1.2.1975 zakládání**

Na PÚ-Z3 začala těžba zbytkových zásob uhlí v prostoru před bývalou obcí Třebušice s postupem na bývalou obec Hořany. Tato lokalita měla název Šverma 2. Nejprve se provedlo odtěžení malé mocnosti nadložních zemin a pak začala vlastní těžba uhlí. Nejprve bylo uhlí nakládáno do Ta souprav. Při douhlování byla odváženo nákladními auty z ČSAD Litvínov.

### **25.2.1975**

Ve velké zasedačce se konal aktiv k 27. výročí Vítězného února.

### **1.3.1975 skrývka**

Ve 22.15 hod. došlo na 3. skrývkovém řezu při zajíždění K-1000/K-25 na montážní

místo k provedení generální opravy k těžkému zaboření. Rýpadlo se nebezpečně naklonilo.

### **3.3.1975 skrývka**

Při dalších manipulacích se zabořeným rýpadlem K-1000/K-25, došlo k jeho dalšímu nebezpečnému náklonu od osy o 11,7%. Vlivem tohoto náklonu, nastal radiální posun horní stavby a otočové háky byly opřeny o otočový věnec. Proto konstrukce horní stavby byla pomocí ocelových lan sesvorkována s konstrukcí dolní stavby. Jedno lano bylo vytaženo na 2. skrývkový řez. Toto napnuté lano bylo zavěšeno za stojící buldozer DET-250, který tak částečně jistil stabilitu horní stavby. Pak byly prováděny velké zemní práce. Vyhrnovalo se bahno od pojezdových housenic pod které se ukládaly staré dřevěné pražce z bývalého kolejiště po D-800/R-3. Tuto havárii také dozoroval OBÚ v Mostě, který ji kvalifikoval jako "havárii".

### **4.3.1975**

V zasedačce na ÚUK se konala porada vedoucích techniků, politických a odborových funkcionářů DVIL n. p. k dalšímu zvyšování těžeb.

### **5.3.1975**

Výrobní náměstek DVIL n. p. Jaroslav Kratochvíl jmenoval odborovou komisi k vyproštění zabořeného rýpadla K-1000/K-25, složenou z techniků DJŠ a DVIL n. p. Zároveň požádal vojenský útvar v Žatci o výpomoc při vyprošťování K-25 za pomoci vyprošťovacích tanků. Pro vyproštění zabořeného rýpadla K-25 byl vypracován zvláštní technologický postup. Za jeho dodržení byl odpovědný vedoucí PÚ-S Günter Kindiger.

### **7.3.1975 skrývka**

Tohoto dne byly ukončeny přípravné práce související s vyproštěním zabořeného rýpadla K-1000/K-25. Za dodržení zvláštních opatření a za pomoci vyprošťovacích tanků, vyjelo rýpadlo K-25 ze zabořeného prostoru a dojelo na montážní místo k provedení generální opravy.

### **16.3.1975 zakládání**

Na PÚ-Z1 byl zakladač ZD-1250/Z-51 otočen na pravostranné sypání LH vozů.

### **31.3.1975 doprava**

Na DJŠ bylo dodáno dalších 14 nových ellok s těmito čísly: 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649 a 650.



### **3.4.1975**

V malé zasedačce se konal aktiv brigadýrů ze všech rýpadel a zakladačů. Na tomto aktivu se řešily nedostatky v těžbě a především další možnosti jejich zvýšení.

### **4.4.1975**

Ve velké zasedačce se konala technickoekonomická konference, která se zabývala otázkami týkající se dalšího zvyšování těžeb s ohledem na hospodárnost.

### **9.4.1975**

Na DJŠ bylo první tzv. "velké fárání" za přítomnosti Řp DVIL n.p, všech vedoucích techniků DVIL n.p, vedení DJŠ a všech vedoucích PÚ, tj. celkem 41 techniků.

### **4.5.1975 zakládání**

V prostoru PÚ-Z1 byla uzavřena silnice mezi obcemi Židovice a Kamenná Voda z důvodu dalšího postupu velebudické výsypky.

### **30.4.1975**

DJŠ navštívila 20ti členná delegace účastníků vlaku Družby ze SSSR.

### **28.5.1975**

Obyvatelé rodinného domku z Vrskmaně, který susedil s hranicí dobývacího prostoru DJŠ si podali stížnost, že otřesy z trhacích prací jim poškodilo zdivo. Po odborných prohlídkách byla stížnost shledána jako oprávněna a rodinný domek byl vykoupen. (viz 14.4.1976)

### **30.5.1975**

DJŠ navštívila 13ti členná delegace ze sovětské armády z Milovic.

### **31.5.1975 doprava**

\* Na DJŠ byly dodány nové ellok s čísly 651 a 652.

\* Na DJŠ byl v tomto období velice citelný nedostatek drobného kolejového materiálu, který byl dovážen z Polska.

### **1.6.1975 údržba**

Po kolaudaci byla uvedena do užívání nová dílna pro opravy pomocné mechanizace (OPP) nazývaná také "housenkárna".

### **3.6.1975**

Před čtrnáctou hodinou došlo v ZSK Fortuna k požáru v důsledku prasknutí přírodního potrubí s přehřátým mazutem. Požár se rychle rozšířil na celou výrobní halu. Přes okamžitý zásah hasičů došlo po necelé hodině k zborcení ocelové střešní

konstrukce na strojní zařízení v hale. Škoda byla odhadnuta přes 100 miliónů Kčs. ZSK Fortuna již další provoz neobnovil. DJŠ dodával do ZSK vybrané keramické jíly z určených partií na skrývkových řezech.

### **9.6.1975**

Z důvodů zavádění nové mezinárodní soustavy měrových jednotek SI byla pro jejich aplikaci na DVIL n.p. ustavena komise. Za DJŠ byl v této komisi vedoucí strojního provozu Josef Háša.

### **11.6.1975**

V 10.00 hod. byly na nádvoří dolu soustředěny všechny služební motocykly. U motocyklů byla provedena technická prohlídka, která souvisela s připravovanou centralizací autodopravy na DVIL n.p. od 1.1.1976.

### **17.6.1975**

V 8.00 hod byly na nádvoří dolu soustředěny všechny traktory na kterých byla také provedena technická prohlídka. (viz 11.6.1975)

### **18.6.1975 lom**

V období 16.- 18.6.1975 byl na E-7/R-131 vyměněn 4x zdvihový el. motor. Po každé bylo zjištěno, že porucha byla zapříčiněna nekvalitní opravou ze strany KSK n. p. Stížnost z DJŠ byla dořešena personálními změnami na dotyčném pracovišti.

### **25.6.1975**

V Mostě v Repre se konal celorevírní aktiv o bezpečnosti práce. Z DJŠ se tohoto aktivu zúčastnilo 12 zástupců.

### **26.6.1975 skrývka**

Při jednání vedoucích techniků z DJŠ, DVIL n.p, Vrbenský a SSŽ Teplice bylo dohodnuto, že na zářezu budou těžit místo lopatových rýpadel typu E-7, lopatová rýpadla E-2,5/R-508 a E-2,5/ R-520.

### **1.7.1975 údržba**

Po kolaudaci byly dány do užívání nové koupelny.

### **1.7.1975 skrývka**

PÚ-S předal PÚ-L kolesové rýpadlo KU-300/K-63. Tento převod souvisel s budoucí koncepcí další výstavby kolesových rýpadel řady KU-300 pouze pro PÚ-L.

### **1.7.1975 lom**

PÚ-L předal PÚ-S kolesové rýpadlo K-1000/K-29.

### **1.7.1975**

Do provozu byl uveden dopravní dispečink, zatím v ranních 12ti hod. směnách. (viz 18.12.1975)

### **1.7.1975**

Na příkaz Řp DVIL n.p, vyčlenil DJŠ na období 1.7.- 31.12.1975, trvale dva zaměstnance pro výstavbu bytovek v Jirkově.

### **1.7.1975**

DJŠ navštívila 5ti členná delegace z družebního okresu města Muromu ze SSSR.

### **12.7.1975**

DJŠ navštívilo 31 učitelů z Exkurzně vzdělávací základny v Chomutově.

### **25.7.1975**

V tento den úředně zanikla obec Nové Sedlo na Bílinou, kterou DJŠ 1. skrývkovým řezem začal odtěžovat.

### **31.7.1975**

Ve velké zasedačce se konaly pohovory se zaměstnanci se kterými se uvažovalo pro převod na nový PÚ-OSP.

### **31.7.1975 zakládání**

V souvislosti s rozšiřováním velebudické výsypky došlo k likvidaci obce Stránce s šesti domy.

### **1.8.1975 skrývka**

\* Na DJŠ byl vytvořen nový prozatímní PÚ-OSP, zatím ve stálé podřízenosti PÚ-S. Vedoucím střediska OSP byl jmenován František Houška.

\* Do nepřetržitého provozu byla uvedena vrtná souprava Böhler.

### **5.8.1975**

V objektech hlubinného dolu Běta u Okořína se sešla komise, která posuzovala další možné využití tohoto areálu pro potřeby DJŠ.

### **31.8.1975 skrývka**

\* Ve výrobním odboru byla zpracována technická zpráva o malé železniční přeložce mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň.

\* PÚ-L převedl středisku OSP, všechny základní prostředky související s vrtnýma a trhacíma pracema.

\* Do prostoru budoucího zářezu, byly dovezeny některé části lopatového rýpadla E-2,5/R-520. V dokumentaci tohoto rýpadla stálo, že jako úplně nové, provádělo různé práce nakládací práce na překladišti v Čierné nad Tisou. (viz 10.6.1976)

### **14.9.1975**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení těžby
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Poděkování za vyznamenané
- 6) Organizační
- 7) Volná zábava

*Na oslavách Dne horníků byly zaměstnancům DJŠ předány:*

*1x Rád Rudé hvězdy práce*

*1x medaile "Za pracovní obětavost"*

*1x medaile "Za pracovní věrnost".*

### **30.9.1975**

V Mostě byl zahájen unikátní přesun děkanského chrámu a to na vzdálenost 841,1 metru. Přesun trval 500 hod. a 1 minutu skončil 27.10.1975.

### **30.9.1975 lom**

PÚ-L převedl na PÚ-S lopatové rýpadlo E-7/R-133.

### **1.10.1975 doprava**

Všechny LH soupravy byly doplněny o 2 LH vozy a skřívkové ellok začaly tahat 12 LH vozů.

### **6.10.1975**

Vedoucí OPZF Josef Šípek zaslal HI ing. Josefu Arnoldovi dopis s výtkou, že kolesové rýpadlo KU-300/K-63 je zasazeno na nevhodném řezu. Uvedl, že např. v noční směně dne 25.9.1975 bylo zaznamenáno 1150 případů odlehčení lan a mj. byl zjištěn velký počet uvolněných nýtů na konstrukci. Žádal o provedení transportu rýpadla na jiný řez, kde jsou odpovídající mechanické vlastnosti zemin.

### **10.10.1975 skřívka**

V 6.45 hod. utrpěl smrtelný úraz kolejíř PÚ-S Ladislav Pošvanc. Na 2. skřívkovém řezu prováděl samostatně na prázdné koleji ke K-800/K-54 opravu kolejového styku. Přijíždějící LH soupravu přehlédla a ta jej přejela a na místě usmrtila.

### **14.10.1975**

Na základě směrnice Řp DVIL n. p. se v zimním období začal zaměstnancům v báňském provozu vydávat cukr a čaj.

### **15.10.1975**

Na DJŠ se uskutečnilo tzv. "velké fárání". Na kontrole bylo 23 techniků z DVIL n. p, které doprovázelo 15 techniků z DJŠ.

### **27.10.1975**

V Mostě skončil přesun děkanského chrámu na vzdálenost 841,1 metrů a tím byly uvolněny nové uhelné zásoby pro Doly Ležáky Most (*viz 30.9.1975*).

### **29.10.1975**

V restauraci „Luna“ v Mostě se konala konference BSP, kterou organizovalo OŘ SHD. DJŠ na této konferenci zastupovala osádka ze zakladače ZD-1800/Z-59.

### **30.10.1975**

Na MNV v Mostě proběhlo jednání s vedením DVIL n.p. a DJŠ o výstavbě nového branně sportovního areálu na úpatí kopce Reslu a v prostoru výsypek bývalého dolu Vrbenský. Úvodní projekt předpokládal, že v tomto prostoru bude vybudován:

- \* závodní automobilový okruh
- \* cvičiště Civilní obrany
- \* cvičiště pro výcvik branců
- \* kynologické cvičiště
- \* střelnice pro ruční zbraně
- \* šatny, klubovny, kanceláře
- \* údržbářská základna

K této výstavbě byly stanoveny základní úkoly. Tento areál měl spravovat Svazarm Most.

### **1.11.1975 skrývka**

PÚ-Ú uvolnil velkou místnost v sifonárně u holešické rozvodny, která sloužila jako sklad elektro materiálu. PÚ-S ji přeměnil na zasedací místnost.

### **3.11.1975**

Ve velké zasedačce se konal aktiv všech politických, odborových a svazáckých funkcionářů a všech techniků k zajištění těžeb v roce 1976.

### **5.11.1975**

Řz DJŠ ing. Josef Vrána navrhoval ve svém dopise Řp DVIL n.p, aby kolejáři po pětileté praxi a vykonané odborné zkoušce, mohly trvale získat 6. kvalifikační třídu.

### **6.11.1975**

MNV v Holešicích zaslal na DVIL n. p. stížnost, že trhací práce velkého rozsahu se pozitivně projevují na obytných domech v obci. DVIL n. p. slíbil, že obci zajistí seismické měření a na základě výsledků budou přijata další rozhodnutí.

### **18.11.1975 skrývka**

Železniční přeložka mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň, byla usnesením č. 326/75 zařazena jako závazný úkol vlády ČSSR.

### **12.12.1975**

Na DJŠ byl vydán nový Soubor technologických postupů s čísly 1. - 62.

### **18.12.1975**

Na DJŠ byl uveden po personálním obsazení do nepřetržitého provozu dopravní dispečink. (*viz 1.7.1975*)

### **20.12.1975 skrývka**

V plánovacích těžebních mapách DVIL n. p. bylo nadále uvažováno s tím, že hlavními dobývacími stroji na malé železniční přeložce mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň, budou lopatová rýpadla E-7/R-133 a E-7/R-142. S lopatovými rýpadly E-2,5 bylo opět uvažováno jako s náhradním řešením.

### **31.12.1975 zakládání**

Zakladač ZD-1800/Z-59 dosáhl ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v založení zeminy v objemu 6 718 260 m<sup>3</sup>. (*statistika k 29.6.1997*)

### **31.12.1975**

Kolesové rýpadlo K-800/K-41 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě uhlí a to v objemu 1 042 548 tun (*statistika k 22.6. 1997*)

### **31.12.1975**

Z inventarizace pohyblivého kolejiště vyplynulo, že na DJŠ je:

PÚ-S	35 560 m
PÚ-L	23 740 m
<u>PÚ-Z</u>	<u>20 370 m</u>
DJŠ	79 670 m

# 1976

## **1.1.1976**

"Severočeské hnědouhelné doly, oborové ředitelství Most" zřízené 1.7.1965 bylo zrušeno a nástupnickou organizací se staly "Severočeské hnědouhelné doly, koncern Most" s těmito podniky:

- \* Doly Vladimíra Iljiče Lenina (DVIL k.p.)
- \* Doly Julia Fučíka (DJF k.p.)
- \* Palivový kombinát Antonína Zápotockého (PKAZ k.p.)
- \* Doly Nástup Tušimice ( DNT k.p.)
- \* Doly Ležáky Most (DLM k.p.)
- \* Doly Vítězného února Záluží (DVÚZ k.p.)
- \* Báňské stavby Most (BSM k.p.)

dále s těmito koncernovými účelovými organizacemi:

- \* Báňské projekty Teplice v Čechách (BPT k.ú.o.)
- \* Výzkumný ústav hnědého uhlí (VÚHU k.ú.o.)
- \* Uhlozbyt k.ú.o.
- \* Výpočetní technika k.ú.o.
- \* Inženýrská koncernová účelová organizace Most (IKÚOM)
- \* Správa školských zařízení k.ú.o
- \* Rekultivace a výsadba Most (RVM k.ú.o.)

## **1.1.1976**

\* Úpravna uhlí Herkules byla začleněna do organizační struktury DVIL k.p. jako součást Úpravny uhlí Komořany.

\* Na DVIL k.p. byla provedena centralizace autodopravy.

## **1.1.1976 OSP**

Na DJŠ vznikl nový provozní úsek "Odvodnění a střelných prací" (PÚ-OSP). První vedení PÚ-OSP pracovalo v tomto složení:

- |   |                   |
|---|-------------------|
| * vedoucí PÚ-OSP:                         | František Houška  |
| * zást. vedoucího PÚ-OSP a str. mechanik: | Jan Burda         |
| * revírník odvodnění předpolí:            | Václav Matějovský |
| * revírník odvodnění řezů:                | Bohumil Karfiol   |
| * elektro mechanik:                       | Jaroslav Goll     |
| * technický vedoucí odstřelu:             | Zdeněk Kavan      |

## **1.1.1976 skrývka**

PÚ-S předal PÚ-L 5. skrývkový řez z důvodu přípravy zahájení těžby na malé železniční přeložce.

### **1.1.1976 údržba**

Pro zvýšení časového fondu na těžbu, byly 12ti hodinové revize plánovány tak, aby byly každý čtvrtý týden před závěrem měsíce vynechány.

### **1.1.1976 doprava**

Na výpomoc byla na PÚ-D vyčleněna jedna četa vojáku z ČSLA z vojenské posádky v Mostě. Ve výjimečných případech pracovali i na jiných provozních úsecích.

### **17.1.1976 skrývka**

V 6.15 hod. při zajištění narazila sunutá ellok č. 583 s LH soupravou na 5. skrývkovém řezu do klapky K-800/K-41. Najíždějící LH vůz urazil kalhotovou výsypku.

### **27.1.1976 skrývka**

Při prohlídce K-800/K-54 byl zjištěn na spodní stavbě jeden prasklý hlavní nosník. Rýpadlo těžilo s určitým omezením do roční revize, která byla plánovaná v březnu.

### **2.2.1976 OSP**

Retenční nádrž Zaječice byla v tento den napuštěna na kótu 289,8 m nad mořem. Zaječická nádrž byla vybudována jako ochrana před zaplavením DJŠ před "stoletou vodou". Byla schopna zadržet 150 000 m<sup>3</sup> přívalových vod. Dohled nad touto nádrží měl PÚ-OSP, kterou později předal Povodí Ohře.

### **9.2.1976**

Na DJŠ došel opis Sdělení ze SNB v Komořanech, kde bylo sděleno, jakým způsobem se musí vyčíslvat škoda vzniklá závodu z důvodu přečinu proti porušení pracovní kázně jako byly nehody, neomluvená absence apod. To bylo nutné pro zahájení trestného řízení.

### **26.2.1976**

Na DJŠ se konala ve velké zasedačce beseda se sovětskými horníky z Donbasu. Hosté si po besedě prohlédli dobývací řezy a výsypkové etáže. *(Nástup č. 8 – 26. února 1976)*

### **31.3.1976 OSP**

Zrušení užívání novosedelské vodní nádrže.

### **31.3.1976 lom**

Vedoucí PÚ-L Ferdinand Solnař předal tuto funkci Miroslavu Koutskému.



### **31.3.1975**

Z inventarizace pohyblivého kolejiště vyplynulo, že na DJŠ je:

PÚ-S 35 560 m

PÚ-L 23 740 m

PÚ-Z 20 370 m

DJŠ 79 670 m

### **1.4.1976**

Měsíc duben byl vyhlášen měsícem bezpečné práce.

### **1.4.1976 údržba**

Po kolaudaci byla dána do užívání "rozvodna lom".

### **3.4.1976**

Na DJŠ byla zorganizována mimořádná pracovní směna na počest konání XV. sjezdu KSČ.

### **12.4.1976**

V den zahájení XV. sjezdu KSČ byla na DJŠ zorganizována mimořádná rekordní těžba, která se nepodařila. CZV KSČ se na svém zasedání zabýval příčinami tohoto neúspěchu.

### **14.4.1976**

Posudek VÚSTE z Prahy, který provedl seismologické měření na základě stížnosti MNV v Holešicích (*viz 28.5.1975*) potvrdil, že trhací práce velkého rozsahu na DJŠ, nemohou narušovat obytné domy v obci.

### **28.4.1976**

Na celém dole začala intenzivní rekonstrukce kolejišť z typu S-50 a T-49 na nový typ R-65. (*Celá rekonstrukce kolejiště skončila v průběhu roku 1981*)

### **1.5.1976 skrývka**

V tento den měla být zahájena těžba na malé železniční přeložce mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň. Z organizačních důvodů byla zahájena 1.7.1976.

### **15.5.1976**

DJŠ navštívila čtyř členná delegace mládežnické organizace z Německé demokratické republiky.

### **18.5.1976**

Ve velké zasedačce se konala slavnostní schůze k 55. výročí založení KSČ.

### **19.5.1976**

Na DJŠ se konalo tzv. "velké fárání" 18ti techniků z DVIL k. p, které doprovázelo 12 techniků z DJŠ.

### **1.6.1976 zakládání**

Zaměstnanci z dolu Vrbenský z úseku Souš I. byly převedeni na PÚ-Z3.

### **2.6.1976**

DJŠ navštívil velvyslanec Vietnamské demokratické republiky a ředitel jeho kanceláře.

### **10.6.1976 skrývka**

Do prostoru budoucí těžby na zářezu byly navezeny další části lopatového rýpadla E-2,5/R-520. Po týdnu se začalo rýpadlo sestavovat. (viz 31.8.1975)

### **13.6.1976 skrývka**

Na 4. skrývkovém řezu bylo zjištěno, že se v pojezdové pláni vyplavují vodonosné písky. Při vyplavení těchto písků vznikl v planýrce kráter hluboký 1,5 - 5 metrů a šířce 0,5 - 1 metrů, který se ihned zaplnil vodou. Na první pohled tato hladina vody na planýrce se jevila jako bezvýznamná louže. Na celou záležitost se přišlo jednostranným zapadnutím buldozeru do takovéto louže při úpravě planýrky za K-1000/K-25. Proto byla ohledána celá pojezdová pláň na 4. a 5. skrývkovém řezu a těchto kráterů bylo nalezeno celkem dvanáct. Z tohoto důvodu byl vydán zákaz chůze všem zaměstnancům po planýrkách těchto řezech. Při deštích byly tyto krátery nezjistitelné a mezitím se vytvářely další. Tyto jevy ustaly až po odhrabání těchto částí řezů. Tyto zvláštnosti souvisely s neutěšenými hydrogeologickými poměry na DJŠ.

### **16.6.1976 skrývka**

Pro zářez byl vypracován tzv. Režim stavby.

### **30.6.1976**

V Ústí nad Labem se konala krajská konference o bezpečnosti práce, které se zúčastnily dva zástupci z DJŠ.

### **1.7.1976**

V tento den úředně zanikla obec Dřínov.

### **1.7.1976 OSP**

Dokončení stavebních úprav ve skladu trhavin, které souvisely s jeho rozšiřováním a tím zvýšení skladovací kapacity.

### **1.7.1976 skrývka**

Na zářezu byly dokončeny zemní práce související s navážením náspu, stavby nového kolejiště a betonování mostních patek pro přemostění tratě ČSD.

### **5.7.1976 doprava**

V prostoru starého dispečinku začala kolem 16té hod. hořet stará tráva. Oheň se rozšířil i k místu, kde byly uskladněny cívky s kabely, které shořely.

### **12.7.1976 lom**

Pro vážné strojní závady bylo odstaveno z těžby rýpadlo KU-300/K-63. Při hrabání docházelo ke značnému kymácení horní stavby z důvodu opotřebované kulové dráhy a prasklin ve svárech na některých hlavních nosnících na spodní stavbě.

### **14.7.1976 skrývka**

Na zářezu byla za přítomnosti techniků z ČSD provedena zatěžkávací zkouška mostu přes trať ČSD. O této zkoušce byl sepsán protokol, který povoloval používání tohoto přemostění.

### **21.7.1976 skrývka**

Na zářezu, lopatové rýpadlo E-2,5/R-520 přetransportovalo ke kolejišti a zůstalo stát. Dokončovala se výstavba kolejiště na přemostění kolejí ČSD a na náspu k tomuto mostu.

### **31.7.1976**

Na DJŠ byl vytvořen denní rekord v těžbě uhlí. Za 24 hod. bylo vytěženo 41 268 tun uhlí. (*statistika DJŠ k 22.6.1997*)

### **1.8.1976 údržba**

Na bývalém montážním místě po kolesových rýpadlech KU-300/K-63 a KU-300S/K-69 před hradlem Š-4, byl do užívání uveden "cech montáží".

### **2.8.1976**

Na příkaz OV KSČ v Mostě vyčlenil DJŠ pět zaměstnanců pro zabezpečení sklizně slámy v JZD v Holešicích.

### **11.8.1976**

DJŠ navštívila tří členná delegace z vlaku Družby ze SSSR.

### **27.8.1976 skrývka**

Ve 14.00 hod. zahájilo lopatové rýpadlo E-2,5/R-520 těžbu na malé železniční přeložce mezi stanicemi ČSD Vrskmaň a Holešice.

### **30.8.1976 skrývka**

Na zářezu došlo v 17.30 hod. v oblasti slaboproudé techniky k mimořádnosti mezinárodního rozsahu. Při těžbě byl lopatovým rýpadlem E-2,5/R-520 přetržen mezinárodní telefonní kabel, který měl částečně i vojenský charakter. Tento kabel mj. propojoval některá vojenská stanoviště v rámci Varšavské smlouvy. Na zářez se urychleně dostavilo několik vysokých techniků z telekomunikací a dva důstojníci z generálního štábu ČSLA z Prahy. Na opravě kabelu se začalo ihned pracovat a trvala pět dní.

### **31.8.1976 zakládání**

V souvislosti s rozšiřování velebudické výsypky byla zrušena obec Židovice s 62 domy.

### **31.8.1976 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-800/K-54 dosáhlo ve své existenci v srpnu 1976, nejvyšších měsíčních výkonů v těžbě zeminy i uhlí. Na zemině se podařilo vytěžit 574 912 m<sup>3</sup> a na uhlí 585 559 tun. (*statistika DJŠ k 22.6.1997*)

### **1.9.1976 OSP**

PÚ-OSP se s vedením i zaměstnanci přestěhoval do nového buňkoviště na druhou stranu dolu pod nádraží ČSD obce Vrskmaň. Předtím vedení tohoto úseku sídlilo v prostorách kantýny PÚ-S.

### **1.9.1976 zakládání**

Z dolu Vrbenský přetransportovalo na PÚ-Z3 lopatové rýpadlo E-2,5/R-508.

### **1.9.1976 skrývka**

PÚ-S předal na důl Obránců míru lopatové rýpadlo E-7/R-133.

### **1.9.1976 lom**

PÚ-L předal VČSA na demarkaci lopatové rýpadlo E7/R-149.

### **1.9.1976**

Tajemník OV KSČ osobně blahopřál kolektivu kolesového rýpadla K-800/K-54 k překonání socialistického závazku k překonání těžebního rekordu za srpen 1976 ve výši 584 727 kubíků.

### **6.9.1976 skrývka**

Ve 14.15 hod. přecházela pasařka, náhle spadanou zeminu na ochoze hlavního pasu na rýpadle K-1000/K-23, kterou chtěla odklidit. Na hromadě uklouzla, přepadla přes zábradlí a z výše asi 8 metrů spadla na planýrku. Při pádu si poranila hlavu a obě zápěstí.

### **6.9.1976 skrývka**

Na zářezu byla ve večerních hodinách dokončena oprava přetrženého mezinárodního telefonního kabelu. (*viz 30.8.1976*)

### **11.9.1976**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev Řz DJŠ
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Organizační
- 6) Volná zábava

*Při těchto oslavách bylo vyhodnoceným zaměstnancům DJŠ předáno:*

*3x medaile Za pracovní věrnost*

*1x medaile Za Pracovní obětavost.*

### **17.9.1976**

DJŠ navštívila tří členná odborářská delegace z Japonska.

### **26.9.1976 skrývka**

Na zářezu se začaly objevovat silné přítoky spodních vod.

### **28.9.1976 doprava**

V obvodu hradla Š-4 došlo k těžkému vykolejení ellok. Při nakolejování bylo poprvé použito hydraulické zařízení zakoupené pro tyto účely pro různé havárie v kolejové dopravě v rámci DVIL k.p. Toto zařízení se osvědčilo.

### **1.10.1976 skrývka**

PÚ-S převzal z ÚUH lopatové rýpadlo E-2,5/R-447, které bylo po částech převezeno na zářez, kde bylo smontováno.

### **4.10.1976 skrývka**

Ve 20.25 hod. došlo při těžbě na zářezu k druhému přetržení mezinárodního telefonního kabelu lopatovým rýpadlem E-2,5/R-520. Opakovaly se obdobná opatření, související se stejnou událostí jako ze dne 30.8.1976.

### **11.10.1976 skryvka**

Na zářezu došlo dopoledne k třetímu přetržení mezinárodního telefonního kabelu. Následujícím šetřením bylo prokázáno, že DJŠ tuto mimořádnost nezavinil.

### **15.10.1976 skryvka**

V 11.00 hod. na zářezu zahájilo těžbu druhé lopatové rýpadlo E-2,5/R-447. Zároveň s tím, začalo být trvale obsazováno koncové hradlo Š-42.

### **17.10.1976**

Na příkaz OV KSČ v Mostě uvolnil DJŠ šest kolejářů na řepnou kampaň.

### **19.10.1976**

Na náměstí v Mostě se konala předvolební manifestace. DJŠ na tuto manifestaci vyslal 160 zaměstnanců. Z toho bylo 31 vlajkonosičů.

### **21.10.1976**

Ve dnech 22.- 23.10.1976 se ČSSR konaly volby do všech stupňů zastupitelských orgánů. Ředitel DJŠ ing. Josef Vrána, uložil na poradě vedoucích PÚ, aby revírníci a mistři sledovali, jak se jejich podřízení zúčastnili voleb. Pokud by bylo zjištěno, že se některý zaměstnanec voleb nezúčastnil, měl být ihned odvezen k odvolení do volebního střediska do místa jeho bydliště.

### **22.10.1976**

Směnoví revírníci měli mj. i během noční směny z 22. na 23.10.1976 zjišťovat, jak se jejich podřízení zúčastnili voleb do zastupitelských orgánů dne 22.10.1976. Zároveň jim měli tuto "vlasteneckou povinnost" připomenout.

### **24.10.1976 zakládání**

V severozápadní části výsypky na PÚ-Z3 (Vrbenský) se začalo s dotěžováním zbytkového uhlí s nakládáním do Ta souprav. Jednalo se o místo v prostoru před bývalou obcí Třebušice.

### **26.10.1976**

Z DVIL k. p. došel na vedení závodu dopis ve kterém bylo víceméně direktivně stanoveno využití velkoprostorových nákladních automobilů zn. BELAZ. Jednalo se o „obří“ automobily, které zbyly po zemních pracích na ervěnickém koridoru. DJŠ tyto automobily i přes direktivu odmítl.

### **31.10.1976 doprava**

Od tohoto dne začaly všechny ellok, které převážely natěžené uhlí, tahat 10 Ta vozů.

### **1.11.1976 skrývka**

\* OBÚ v Mostě stanovil na PÚ-S bezpečnostní vzdálenost, kam až může být posunuta hrana 1. skrývkového řezu při těžbě od železniční tratě ČSD mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň.

\* Řz DJŠ ing. Josef Vrána, vydal dodatečně příkaz č. 15/76 "Provádění báňských prací na zářezu přeložky ČSD kolejí". Podklady vypracoval HI DJŠ ing. Josef Arnold.

### **4.11.1976**

DJŠ navštívila tří členná delegace z Mnichova Hradiště, rodiště Jana Švermy.

### **5.11.1976**

Na DJŠ se konala mimořádná porada, které se zúčastnili všichni vedoucí PÚ včetně funkcionářů politických, odborových, společenských a svazáckých organizací. Na této poradě byly vyhodnoceny těžební výsledky za leden až říjen 1976. Zároveň byly projednány podmínky zabezpečení těžby do konce roku s cílem splnit a překročit státní plán v těžbě.

### **11.11.1976 doprava**

DJŠ odprodal přes zprostředkovatelskou organizaci do Holandska 6500 ks starých dřevěných železničních pražců.

### **11.11.1976 skrývka**

Při těžbě na zářezu, narazilo lopatové rýpadlo E-2,5/R-447 na neoznačené potrubí. Rýpadlo bylo ihned odstavené z těžby. Krátce po tomto nález, bylo potvrzeno, že se jedná o zrušené plynové potrubí.

### **12.11.1976 lom**

Na II. uhelném řezu u KU-300S/K-69 se objevila tektonická porucha sloje, která byla nazvaná "Lobkowitzký skok". Tato porucha se nacházela v bývalém dolovém poli bývalého hlubinného dolu Lobkowitz.

### **15.11.1976 zakládání**

Na příkaz Řz DJŠ ing. Josefa Vrány převedl PÚ-Z na zářez čtyři kolejáře.

### **1.12.1976 zakládání**

Při dotěžování zbytkového uhlí na PÚ-Z3 (viz 24.10. 1976) bylo použito nákladních automobilů. Kolejiště pro Ta soupravy bylo zrušeno.

### **17.12.1976**

Z důvodu zabezpečení těžebních úkolů, zakázal Řz DJŠ ing. Josef Vrána udělovat do konce roku všem technikům dovolenou.

### **23.12.1976 skrývka**

Mezi 18. a 19. hod. šel na rýpadlo K-800/K-41 pasař, který přišel později do práce. Na přejezdu v prostoru staré jídelny přehlédl příjíždějící LH soupravu. Ta jej srazila. Protože souprava jela pomalu, dostal se z jejího ohrožení. Utrpěl však několik zlomenin, vnitřní zranění a četné odřeniny. Pasař zůstal v šoku sedět u tohoto přejezdu, kde jej našel, kolem 21té hod. směnový revírník.

### **29.12.1976**

V ZK v Chomutově se konalo společné zasedání vedení a orgánů, kde se projednávala těžba za rok 1976 a těžební úkoly na rok 1977.

### **30.12.1976**

Na DJŠ byla ukončena tzv. 3. stavba DJŠ zahájena 2.1. 1973. (*viz tamtéž*).

### **31.12.1976 skrývka**

\* Kolesové rýpadlo K-800/ K-54 dosáhlo ve své existenci, nejvyššího ročního výkonu v těžbě těžných hmot v objemu 4 949 692 m<sup>3</sup>. Zároveň dosáhlo nejvyššího ročního výkonu v těžbě uhlí ve výši 1 069 998 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

\* Kolesové rýpadlo K-1000/K-25 také dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě uhlí i zeminy. Na uhlí vytěžilo 1 250 144 tun a na zemině 4 237 243 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6. 1997*)

### **31.12.1976 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300S/K-69 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě zeminy a těžných hmot. Na zemině vytěžilo 909 408 m<sup>3</sup> a v těžných hmotách 2 718 492 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

## **1977**

### **13.1.1977 skrývka**

V předpolí zářezu byla dokončena přeložka mezinárodního telefonního kabelu. Jednalo se o důvěrnou akci, protože tento telefonní kabel byl využíván i pro vojenské účely varšavské smlouvy.

### **9.3.1977 skrývka**

Při vyjždění naložené LH soupravy ze zářezu od lopatového rýpadla E-2,5/R-447 si strojvedoucí nevšiml, že mu vykolejil jeden LH vůz. Ten natáhl až ke koncovému



hradlu Š-42, kde se na výhybce převrátil. Nechybělo mnoho a tento LH vůz se mohl z mostu zřítit na kolejiště ČSD, kde byl velmi hustý provoz.

### **21.3.1977 skrývka**

Při jízdě Ss soupravy se škvárou, strojvedoucí přehlédl návěst a přetlačil čtyři Ss vozy přes konec koleje. Všechny tyto Ss vozy byly značně poškozeny.

### **31.3.1977 skrývka**

U lopatových rýpadel E-7 byly provedeny zkoušky s používáním betonových matrací. Po zkouškách byly shledány jako nevyhovující. Často se stávalo, že při jejich položení na nerovnou část planýrky se z matrací rýpadlo sesmeklo. Také při prudším přibrzdění otoče se celé rýpadlo i s housenicemi na matracích pootáčelo.

### **27.4.1977 OSP**

Ministerstvo národní obrany povolilo na podnět DJŠ, používat na DVIL k. p. el. roznětu normální odolnosti (NO) při trhacích pracích.

### **30.4.1977**

Skončila těžba na dole Běta v Okoříně DNT k. p.

### **5.5.1977**

DJŠ navštívila tří členná delegace ze SSSR.

### **29.5.1977**

V období 25.- 29.5.1977 se v Praze konal IX. všeodborový sjezd ROH, kterého se z DJŠ zúčastnil jeden delegát.

### **30.5.1977 doprava**

U pískovny přejet a usmrcen vlakem neznámý člověk, který nebyl zaměstnancem DJŠ. Zřejmě náhodně zabloudil do této části DJŠ.

### **11.6.1977**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Litvínově. V kategorii družstev nad 35 let se umístili na 3. místě.

### **8.7.1977**

DJŠ navštívila 21ti členná učitelů z Exkurzně vzdělávací základny z Chomutova.

### **11.7.1977**

ČBÚ v Praze povolil DJŠ používat k trhacím pracím sovětskou kumulativní nálož typu ZKP 100 OR a ZKP 200 OR.

### **20.7.1977**

DJŠ navštívila 26ti členná delegace učitelů z Exkurzně vzdělávací základny z Chomutova.

### **31.7.1977 lom**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě v těžných hmotách a to v objemu 395 726 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

### **7.8.1977 zakládání**

Na PÚ-Z3 byla ukončena zbytková těžba uhlí v severozápadní části výsypky po bývalém dolu Vrbenský nazvaná Šverma 2.

### **28.8.1977 skrývka**

V období 23. - 28.8.1977 nastaly na severu Čech velké a dlouhotrvající deště. Těžba na zářezu byla už po prvních dnech dešťů zcela zastavena. Osazenstvo zářezu bylo rozděleno do kolejářských čet, aby se zvládly následky těchto dešťů na skrývkových řezech. I přes tyto opatření, byla na několik dní, vždy na některém ze skrývkových řezů těžba zcela zastavena. Po celé toto období byla těžba úplně zastavena na 1. skrývkovém řezu, kde nebylo vůbec možné zajistit kolejový provoz.

### **31.8.1977 zakládání**

Z dolu Vrbenský v Souši přetransportovalo na PÚ-Z lopatové rýpadlo E-2,5/R-140.

### **1.9.1977**

Z funkce Řz DJŠ byl odvolán ing. Josef Vrána. Jeho funkci převzal Miloslav Vrána.

### **10.9.1977**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Úvodní slovo Řz DJŠ
- 3) Projev zástupce z OV KSČ v Mostě
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání věcných odměn
- 6) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům předány tyto řády a vyznamenání:*

*1x Řád Rudé hvězdy práce*

*3x medaile Za pracovní obětavost.*

*1x medaile Za pracovní věrnost.*

### **14.9.1977**

V Kyjicích se konala občanská schůze, jejímž tématem byla další budoucnost obce z hlediska dalších těžeb DJŠ. Na této schůzi zastupoval DVIL k.p. ing. Josef Novák a DJŠ Jan Burda. Občanům vysvětlili, že jejich obec nespadá do likvidačních záměrů. To podložili důlními mapami na kterých byly naplánovány těžební postupy do roku 2000. *(Paradoxem na celé této záležitosti bylo, že v září 1978 nestál v Kyjicích ani jeden dům. Obec byla zrušena z důvodu urychlené výstavby vodní nádrže Újezd-Kyjice. Tato nádrž měla zachycovat stoletou vodu ze strany od obce Jirkov.)*

### **30.9.1977 odvodnění**

V předpolí DJŠ byly uvedeny do provozu vrty tzv. jihovýchodní bariéry. Tato bariéra byla situována pod tratí ČSD mezi obcemi Po-hlody a Vrskmaní. Nepřinesla však požadovaný efekt. Za dobu provozování, tj. 07/77 do 12/78 bylo vyčerpáno pouze 33 832 m<sup>3</sup> vody. Tyto vrty pak sloužily jako pozorovací ve kterých se sledoval průběh snižování hladiny vody v podložních pískách ve střední části porubní fronty.

### **30.9.1977 skrývka**

Vedoucí PÚ-S Günter Kindiger byl převeden na DVIL k. p. Jeho funkci převzal Miroslav Šuta.

### **1.10.1977**

Z funkce hlavního inženýra DJŠ byl odvolán ing. Josef Arnold. Jeho funkci převzal ing. Pavel Fischl.

### **22.10.1977 skrývka**

Ve 20.45 hod. praskl u lopatového rýpadla E-2,5/R-447 čep, který držel krakorec. Oprava trvala pět dní.

### **28.10.1977 lom**

Na DJŠ se na jednom z geologických vrtů na 6. skrývkovém řezu se uskutečnila praktická instruktáž o používání gama-gama karotáže.

### **21.11.1977 skrývka**

V období 9. - 21.11.1977 nastaly na severu Čech dlouhotrvající deště. Ty způsobily vážné potíže při údržbě kolejíšť, což se odrazilo ne celkové těžbě. Na zářezu vlivem těchto dešťů, došlo k nahromadění několika tisíc m<sup>3</sup> vody v části ze směru od stanice Vrskmaň. Vytvořilo se zde jezero o rozměrech cca 250m x 40m o průměrné hloubce asi 2m. Toto velké množství vody zadržovala náhodně nevytěžená hráz. DJŠ zapůjčil této organizaci čerpadla k odčerpání této nahromaděné vody. Počínaly si však při této činnosti zcela neodborně. Proto odčerpání těchto vod provedl PÚ-OSP z DJŠ.

### **31.12.1977 skrývka**

\* Kolesové rýpadlo K-800/K-54 dosáhlo ve své existenci, nejvyššího ročního výkonu v těžbě zeminy v objemu 4 333 591 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6.1997)*

\* Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě těžných hmot, a to v objemu 3 483 055 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6. 1997)*

### **31.12.1977 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300S/ K-69 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu při těžbě zeminy a to v objemu 909 408 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6.1997)*

### **31.12.1977 zakládání**

\* Zakladač Z-1650/Z-55 dosáhl ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v založení zeminy o objemu 5 212 780 m<sup>3</sup> *(statistika k 22.6.1997)*

\* Zakladač ZD-2100/Z-73 dosáhl ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v založení zeminy o objemu 6 449 551 m<sup>3</sup> *(statistika k 22.6.1997)*.

## **1978**

### **2.1.1978 zakládání**

\* PÚ-Z obdržel dispozice, které se týkaly praktické realizace sypání a tvarování Ervěnického koridoru, včetně hrubých terénních úprav.

\* V 0.15 hod. se u zakladače ZD-1800/Z-59 odtrhl spojovací most.

\* Na PÚ-Z3 byla otevřena další douhlovací lokalita nazvaná Šverma 3. Jejím záměrem bylo dotěžení zbytkových zásob uhlí v prostoru pod bývalou obcí Hořany. Zpočátku se vytěžené uhlí nakládalo do Ta souprav. Douhlování se provedlo nakládáním uhlí na nákladní automobily z ČSAD Pardubice, které je odváželo do ÚUK.

### **13.1.1978 doprava**

V 18.05 hod. ujel z depa u Š-1 z 3.koleje neobsazený lokotraktor D 202, který byl nedostatečně zajištěný proti ujetí. Při samostatné jízdě nejprve "řízl" výhybku č. 105 a projel hradlem Š-1. Pak pokračoval v jízdě kolem váhy. Před hradlem D-8 "řízl angličák" a u tohoto hradla zastavil.

### **3.2.1978 lom**

V 19.45 hod. došlo na 6. skrývkovém řezu u rýpadla K1000/K-29 k bočnímu skluzu. Skluz se zatřhl, až pod kolejiště na 5. skrývkovém řezu pro K-800/K-41. Těžba musela být u tohoto rýpadla zastavena. Druhý den bylo toto kolejiště posunuto od hrany skluzu. Sesulo se přibližně 50 000 m<sup>3</sup> zeminy.

### **13.2.1978 skrývka**

Ve 20.20 hod. při těžbě do mírného svahu na 5. skrývkovém řezu "vystřelila" z pojezdů E-7/R-131 základka. Rýpadlo sjelo z matrací. Potom ještě jelo asi dvacet metrů po planýrce a zabořilo se. Zůstalo stát ve velmi nebezpečném náklonu.

### **22.2.1978 doprava**

Z depa u Š-1 ujelo pět nedostatečně zajištěných LH vozů. Tyto vozy projely přes hradlo Š-1 a zastavily se u hradla D-8.

### **28.2.1978 skrývka**

V období 24. - 28.2.1978 provedl DJŠ v předpolí v prostoru zářezu přerušení bývalého plynového potrubí. Tuto práci měla provést Správa dálkového plynovodu z Ústí nad Labem.

### **2.3.1978**

U příležitosti kosmického letu prvního československého kosmonauta, byl z DJŠ zaslán na MNO v Praze pozdravný telegram.

### **3.3.1978**

Na DJŠ začala za pohotovostními garážemi směrem u silnice na PÚ-S, výstavba nového areálu pro Lidové milice.

### **20.3.1978 skrývka**

Na zářezu ve 21.40 hod. praskl u lopatového rýpadla E-2,5/R-447 čep držící krakorec. Oprava trvala čtyři dny.

### **25.3.1978 skrývka**

Lopatové rýpadlo E-2,5/R-520 na zářezu navyšovalo hráz, aby nedošlo k přelití velkého množství zadržené vody. (viz 21.11.1977)

### **26.3.1978 skrývka**

Na zářezu došlo k ujetí severního svahu v takové míře, že zde byl zastaven kolejový provoz až do 31.3. 1978. Tato situace byla klasifikována jako havárie.

### **27.3.1978 zakládání**

V 8.05 hod. u Z-1650/Z-55 na velebudické výsypce se stal smrtelný úraz výklopnímu Juraji Bárníkovi. Při vyklápění LH vozu se přes jeho hranu převalil velký kus zeminy, který mu spadl na hlavu a na jej místě usmrtil.

### **31.3.1978 skrývka**

Podle plánovacích map DVIL k. p, měla být na zářezu ukončena hrubá těžba. V těžbě se pro zpoždění pokračovalo nadále.

### **15.4.1978 skrývka**

V období 1.- 15.4.1978 měly SSŽ z Teplic provádět sanaci svahů na zářezu. Protože SSŽ stále neprováděl ani přípravné práce, provedl DJŠ tuto sanaci ve své režii.

### **20.5.1978**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Litvínově, kde získali 3. místo.

### **2.6.1978 skrývka**

HI DJŠ ing. Pavel Fischl svolal poradou techniků z PÚ-S. Nejprve technikům vysvětlil další těžební záměry a zároveň poukázal na nedostatky, související s technologickou nekázní při těžbě. Potom vyslovil vedoucímu PÚ-S Miroslavu Šutovi nespokojenost s řízením prací na tomto úseku.

### **23.6.1978 lom**

Ve 22.10 hod. byla při kontrole rýpadla KU-300/K-63 nalezena větší trhлина na konstrukci horní stavby. Po prohlídce odbornými techniky byla těžba rýpadla povolena s velkým omezením a to do nejbližší revize.

### **27.6.1978 zakládání**

Na PÚ-Z3 byl zasypán prostor bývalého dolu Saxonia u Třebušic.

### **1.7.1978 skrývka**

SSŽ z Teplic v Čechách zahájily přípravné práce na zářezu pro stavbu kolejiště pro ČSD.

### **2.8.1978 údržba**

Elektrikář z poruchové čety při překladu kabelu 6 kV si omylem odemkl jinou svorkovnici, která byla pod napětím. Sáhł do svorkovnice montážním klíčem a byl zasažen el. proudem. Utrpěl vážné popáleniny na rukou, prsou a obličej. Tento úraz se stal v 11.05 hod.

### **30.8.1978 doprava**

V 9.50 hod. se snažil strojvedoucí z ellok č. 604 přimáchnout boční sběrač k troleji pomocí dřevěné násady. Při této činnosti byl zasažen el. proudem z troleje. Spadł z ochozu ellok na zem a při dopadu si vážně poranil páteř.

### **1.9.1978**

Do funkce hlavního energetika DJŠ byl jmenován ing. Miloslav Kubica.

### **13.9.1978**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev ředitele DJŠ
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům předány:*

*1x Řád Rudé hvězdy práce*

*2x Medaile Za pracovní obětavost.*

### **22.9.1978 skrývka**

PÚ-S předal SSŽ v Teplicích prvních 100 metrů zářezu ze směru žel. stanice Vrskmaň.

### **26.9.1978 doprava**

Mezi hradly Š-8 a Š-10 bylo v 18.00 hod. zprovozněno nové kolejiště na velebudickou výsypku. Prozatím ložené soupravy jezdily po novém kolejišti. Prázdné soupravy se vracely ještě přes staré kolejiště kolem hradla Š-9 u Slatenic. Později bylo toto kolejiště také zrušeno a sneseno.

### **30.9.1978 skrývka**

V tento den byla dokončena likvidace obce Kyjice. *(viz 14.9.1977)*

### **1.10.1978 skrývka**

PÚ-S předal SSŽ v Teplicích dalších 150 metrů zářezu. *(viz 22.9.1978)*

### **2.10.1978 zakládání**

V 8.40 hod. utrpěli zástupce vedoucího PÚ-Z Karel Černoch a revírník PÚ-Z Zdeněk Kolařík nedaleko hradla Š-3 v koleji č.2 smrtelný úraz. Tuto kolej předtím na hradle vyloučili a pak v koleji pokračovali pěšky do provozu. Hradlařka vzápětí tuto kolej využila pro posun LH soupravy. Zajiždějící sunutá ellok s LH vozy oba techniky kráčejí v kolejišti, dojecha, srazila a usmrtila.

### **5.10.1978 skrývka**

PÚ-S předal SSŽ v Teplicích dalších 500 metrů zářezu. *(viz 1.10.1978)*

### **7.10.1978 skrývka**

PÚ-S předal SSŽ v Teplicích opět dalších 200 metrů zářezu. (*viz 5.10.1978*)

### **10.10.1978 doprava**

Ve 22.45 hod. strojvedoucí ellok č.652 zabránil v sebevražedném úmyslu jednomu muži. Při vyjíždění z PÚ-Z3 zahlédl, jak v prázdné koleji u hořanského přejezdu leží jakýsi předmět. Soupravu včas zastavil a tohoto muže zajistil.

### **10.10.1978 skrývka**

PÚ-S předal SSŽ v Teplicích zbytkovou metráž zářezu. Na tomto zářezu, PÚ-S prováděl dotěžování tzv. zbytkové kubatury, demontáž kolejiště a celkový úklid.

### **21.10.1978 skrývka**

Lopatové rýpadlo E-2,5/R-520 odtransportovalo na demontážní místo. Po částech bylo převezeno na PÚ-Z2 a tam opět bylo smontováno.

### **4.11.1978 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-800/K-54 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžených hmotách, kdy vytěžilo 24 154 m<sup>3</sup>/24 hod. (*statistika k 22.6.1997*)

### **30.11.1978 skrývka**

Podle vládního usnesení ČSSR měla být v tento den uvedena do provozu malá železniční přeložka mezi stanicemi Vrskmaň a Holešice. Na trati se prováděly dokončovací práce.

### **7.12.1978 údržba**

V Praze se období 7. - 9.12. 1978 konal VI. sjezd Svazarmu, kterého se z DJŠ zúčastnil jeden delegát.

### **9.12.1978 zakládání**

V obvodu hradla Š-11 v 10.15 hod. prováděli myslivci část svého honu. V loveckém zápalu stříleli zvěř bez ohledu na projíždějící vlakové soupravy. Nedbali ani upozornění revírníka, že se v tomto prostoru také pracuje. Teprve přivolaná hlídka SNB je z tohoto místa vykázala.

### **13.12.1978 zakládání**

Obvodní báňský úřad v Mostě povolil Severočeským keramickým závodům z Mostu těžbu bentonitu, křemenců a křemencových jílu v lokalitě bývalé obce Stránce, která se nacházela ve výsypkovém prostoru DJŠ.



## 15.12.1978 skryvka

V 9.30 hod. se uskutečnila první slavnostní zkušební jízda prvního osobního vlaku na malé železniční přeložce mezi stanicemi Vrskmaň a Holešice. Této jízdy se zúčastnil i ministr dopravy ČSSR. Paradoxem na celé slavnosti bylo, že na tuto oslavu organizátoři opomněli pozvat zástupce z DVIL k. p. a DJŠ, kteří vlastně zajišťovali nejnáročnější část této stavby. *(Od tohoto dne také začal pravidelný železniční provoz na této trati. Necelý měsíc vlaky ČSD jezdily směrem na Most přes zářez. Zpět do Chomutova jezdily přes starou trať.)*

## 1979

### 2.1.1979

Na DJŠ pracovali ve vybraných funkcích tyto technici:

- \* ředitel DJŠ: Vrána Miloslav
- \* hlavní inženýr: ing. Fischl Pavel
- \* vedoucí výroby: ing. Zatloukal Zdeněk
- \* inspektor výroby: ing. Mulka Václav
- \* hlavní měřič: ing. Moravec Oldřich
- \* geolog: Mikeščík Jan
- \* hlavní mechanik: ing. Menčl Miroslav
- \* hlavní energetik: ing. Kubica Miloslav
- \* vedoucí směny:
  - Němec Jiří
  - Černý Jaromír
  - Kučera Josef
  - Solnař Ferdinand
  - Slíž Justín
  - Rollinger Antonín
- \* výrobní dispečeri:
  - Černý Miloslav
  - Šíma Otakar
  - Hausner Miroslav
  - Pail Petr
- \* dopravní dispečeri:
  - Klement Ladislav
  - Heřmánek Jan
  - Svoboda Jan
  - Rameš Ladislav
- \* vedoucí PÚ-S Šuta Miroslav
  - zást. ved. PÚ-S Pelc Josef
- \* vedoucí PÚ-L Koutský Miroslav
  - zást. ved. PÚ-L Šafář Viktor

- \* vedoucí PÚ-Z Peroutka Vladimír  
zást. ved. PÚ-Z1 Zedník Josef  
zást. ved. PÚ-Z2 Adam Miroslav  
zást. ved. PÚ-Z3 Frydrych Jiří
- \* vedoucí PÚ-Ú Krahulík Jaroslav  
zást. ved. PÚ-Ú ing. Helebrant František a Lébr Josef
- \* vedoucí PÚ-D Havlůj Jiří  
zást. ved. PÚ-D Srbecký Václav
- \* vedoucí PÚ-OSP Houška František  
zást. ved. PÚ-OSP Burda Jan

## 2.1.1979

Na DJŠ podle provedené inventarizace byl tento stav pohyblivého kolejiště:

### \* Skrývka:

1. skr. řez	4756 m
2. skr. řez	6923 m
3. skr. řez	7706 m
4. skr. řez	6505 m
5. skr. řez	6175 m
<u>odbočky</u>	<u>905 m</u>
celkem	32970 m

### \* Lom:

6. skr. řez	5997 m
I. uhelný řez	6015 m
II. uhelný řez	5813 m
III. uhelný řez	1011 m
<u>odbočky</u>	<u>262 m</u>
celkem	20398 m

### \* Zakládání:

#### PÚ-Z1:

Z-51	5667 m
Z-55	5592 m
<u>čistírna</u>	<u>549 m</u>
celkem	11808 m

#### PÚ-Z2:

Z-59	6957 m
Z-73	6459 m
čistírna	702 m
<u>redepo</u>	<u>667 m</u>

celkem	14785 m
<u>PÚ-Z3:</u>	
provoz	11478 m
<u>DJŠ celkem</u>	<u>91439 m</u>

### **8.1.1979**

DJŠ navštívil pplk. Pelčák (náhradní kosmonaut ČSSR) z vojenské posádky v Žatci s kterou měl DJŠ navázán vzájemný patronát.

### **25.1.1979**

Ve velké zasedačce se konala porada zástupců ze všech povrchových dolů z SHD. Na této poradě, kterou řídili zástupci z FMPE z Prahy, byla projednána zpráva "Speciální generální prověrka velkostrojů provozovaných u GR koncernu SHD Most".

### **26.1.1979 skrývka**

V 8.40 hod. utrpěl předák kolejářů Karel Kohout těžký úraz na který krátce po převozu do nemocnice zemřel. Na 4. skrývkovém řezu prováděl pomocí buldozeru vyprošťování zasypaných kolejnic pod patou řezu. Při vytahování jedné kolejnice stál proti napružené straně. Špatně zavěšená kolejnice se z vázacího lana uvolnila a zasáhla jej do hlavy. Na následky tohoto zranění zemřel.

### **29.1.1979**

Federální vláda ČSSR zavedla vzhledem k kritické energetické situaci novou proměnlivou úpravu pracovní doby. DVIL k.p. se tyto úpravy netýkaly.

### **8.2.1979 lom**

V 16.35 se stal raziči chodeb BSM závodu 02 Jaroslavu Moravcovi smrtelný úraz. Při čištění počvy se z boku ražené odvodňovací chodby vyvalil velký kus zeminy. Ten jej zasáhl do hlavy a na místě usmrtil.

### **1.3.1979 doprava**

Do funkce vedoucího PÚ-D byl jmenován ing. Luboš Minář. Tuto funkci mu předal Jiří Havlůj.

### **2.3.1979 odvodnění**

V 15.20 hod. provedli střelmistři trhací práce na železničním přejezdu u lomové rozvodny. PÚ-D si objednal tyto trhací práce s cílem, odstranit těžkou práci při výměně přejezdu. Po odstřelu bylo v lomové rozvodně tlakovou vlnou rozbito 26 oken a železniční přejezd zůstal neporušený.

### **17.4.1979 zakládání**

V 15.50 hod. došlo na PÚ-Z3 ke smrtelnému úrazu. Předák kolejářů Tibor Makula se zdržoval pod svahem, kde konal „velkou potřebu“ Řidiči buldozeru DET 250 to neoznámil. Ten nahrnutou zeminu přetlačil přes hranu výsypky a ta jej zavalila a usmrtila.

### **31.5.1979 skrývka**

V tento den byla dokončena likvidace obce Holešice. Z celé obce zůstala stát škola, kterou BSM využívaly jako kanceláře. Dále zůstala stát stodola, která stála těsně u bývalého hostince U ranního slunce. Tento objekt využíval PÚ-S jako garáže pro PV3S. *(V tomto roce projížděla přes Strupčice a bývalou obec Holešice jedna z etap cyklistického Závodu míru, která končila na autodromu v Mostě. Při těchto závodech byla také vyhlášena soutěž o "Nejlepší etapové město". Proto si MNV v Mostě a OV KSČ vytkly za cíl, získat tuto cenu. Proto od hranic okresů Most a Chomutov byla upravena trasa po které peloton Závodu míru jel. Na tuto akci bylo určeno několik miliónů korun. Např. od hranic okresů Most - Chomutov, byl až do Třebušic položen nový živičný koberec, ačkoli měla být tato silnice za necelý půlrok zrušena. Týden před příjezdem Závodu míru do Mostu kontroloval stav prací tajemník pro průmysl z OV KSČ. Při jízdě od hranic okresů za Strupčicemi do Mostu si všiml staré stojící stodoly v bývalých Holešicích. Přestože neznal její nouzové poslání, poručil, aby byla zbořena. Tato stodola sloužila jako nouzové garáže pro PÚ-S. Vedoucí PÚ-S Josef Pelc proto nechal její čelní zdi upravit a nabílit. Den před průjezdem etapy Závodu míru si ale průmyslový tajemník OV KSČ jel opět prohlédnout etapovou trasu. Při jízdě kolem zmíněné stodoly si vzpomněl, že vydal příkaz k jejímu zboření. Velice se zlobil, že nejsou plněny jeho příkazy. Na zboření stodoly bylo ale pozdě. V určený den projela etapa Závodu míru kolem této stodoly aniž si někdo něčeho všiml. Přesto však tajemník OV KSČ vytkl předsedovi PV KSČ a podnikovému řediteli DVIL k.p. Krátký čas se tato "neposlušnost" na úrovni podniku a závodu přetřásala. Stodola však zůstala stát a plnila delší čas svoje poslání.)*

### **4.6.1979 skrývka**

Kolem půlnoci si hradlačka z Š-5 všimla, že poblíž sociální budovy PÚ-S se objevila jakási záře. Byl to požár, který vznikl ve starém vagóně, který sloužil jako příruční sklad. Hasiči z DVIL k.p. jej rychle zlikvidovali.

### **17.6.1979**

Požární družstvo DJŠ se zúčastnili požární soutěže pořádané v Litvínově a umístilo se v kategorii nad 35 let na 2. místě.

### **19.7.1979 skrývka**

V koncových partiích skrývkových řezů se sesuly naráz první tři řezy, které byly

velmi zvodněné. Šetřením bylo zjištěno, že do těchto míst ve dnech 17. a 18. 7. 1979 nateklo velmi mnoho srážkové vody. Žádné škody nebyly způsobeny.

### **27.7.1979 lom**

OBÚ z Mostu provedl kontrolu stavu odvodňovací chodby na III. uhelném řezu. Tuto chodbu razily BSM a měla délku přes 700 metrů.

### **18.8.1979 skrývka**

V podkrušnohoří na komořansku se strhla v 16.30 hod. průtrž mračen a krupobití, které odstavilo noční těžbu na celé skrývce. Těžba v uhelném lomu byla zabezpečována s krajním vypětím.

### **2.9.1979 lom**

V 11.50 hod. došlo na E-7/ R-152 k prasknutí vzduchového potrubí k pístu spojky zdvihu. Tím se uvolnila spojka v okamžiku, kdy byla lopata se zeminou byla nad LH vozem. Tato lopata spadla na LH vůz, který převrátila a poškodila jej. Zároveň s tím se zamotaly zdvihové lana.

### **10.9.1979**

ČBÚ z Prahy provedl na DJŠ specializovanou prověrku měřičské agendy, stability svahů a odvodnění dolu.

### **13.9.1979**

V ZK VTŽ v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení hospodářských výsledků za hornický rok
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány:*

*3x Řád Rudé hvězdy práce*

*1x medaile Za pracovní obětavost.*

### **1.10.1979**

Ředitel DJŠ Miloslav Vrána byl jmenován ředitelem DVIL k. p. Funkci ředitele DJŠ převzal ing. Miroslav Král.

### **3.10.1979 skrývka**

Ve 13.10 hod. se stal na železničním přejezdu nad skladem trhavin hromadný úraz. Řidič PV3S Jan Hanák vyvážel z pracoviště 19 věžňů a jednoho hlídače. Řidič zřejmě na tomto přehlédl příjíždějící vlakovou loženou soupravu č. 628. Tato

souprava narazila do přejíždějího automobilu. Z převážených vězňů utrpělo 11 lehké úrazy a řidič PV3S utrpěl také úraz. Dne 24.10.1979 na jeho následky zemřel.

### **5.10.1979**

MNV v Mostě vydal zákaz dalšího pohřbívání na trebušickém hřbitově.

### **15.10.1979 skrývka**

V předpolí DJŠ se sešli zástupci z DVIL k.p. a DJŠ, kteří se teoreticky zabývali, jakými možnými způsoby lze zlikvidovat zbylé vojenské pevnůstky z 2. světové války. Toto opevnění stálo v ose mezi obcemi Vrskmaň a Holešice.

### **25.10.1979 zakládání**

Zakladač ZD-2100/Z-73 dosáhl ve své existenci nejvyššího denního výkonu v založení zeminy v objemu 37 050 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*).

### **4.11.1979 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-25 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě zeminy, kdy vytěžilo 23 800 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*).

### **30.11.1979 zakládání**

Zakladač Z-1250/Z-51 dosáhl ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v založení zeminy v objemu 461 352 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*).

## **1980**

### **2.1.1980**

Na DJŠ pod obcí Vrskmaň byla zahájena tzv. 4. stavba. Její náplní bylo vystavění montážních míst pro montáž TC-2. Konkrétním posláním této stavby bylo:

- \* Výstavba jeřábových drah
- \* Výstavba zpevněných a betonových ploch
- \* Výstavba dílen, skladů a sociálního zařízení
- \* Výstavba trafostanic a el. rozvodů
- \* Pořízení doplňkové mechanizace

*(Na tomto montážním místě měly být smontovány dva TC-2. Realizován byl však jen jeden.)*

### **8.1.1980 zakládání**

V 8.30 hod, došlo k havárii na Z-1650/Z-55. Při opravě podvozků u nabírací strany musela být tato část nadzvednuta. Tato část zakladače byla bez nabíracího zařízení, tzn. že byla odlehčena. Na tuto skutečnost opomněli montéři z KSK. Zvedli tuto stranu zakladače do požadované výšky. Tím porušili rovnovážný stav a zakladač se zvrátil a rázem opřel zadní částí o planýrku. Při tomto zvrácení byl poškozen

výložník, otoč výložníku a její konstrukce. Tyto části byly nahrazeny ze stejného typu zakladače, který byl zrušen na dole Šmeral. Při této havárii došlo také ke dvěma lehkým úrazům zaměstnancům z PÚ-Z, kteří v tomto okamžiku pracovali v zámečnické dílně.

### **24.1.1980**

V ZK v Chomutově se konalo společné zasedání orgánů DJŠ, na kterém bylo projednáno zajištění těžby v roce 1980.

### **10.3.1980 skrývka**

Při revizi K-1000/K-29 ve 12.35 hod. došlo k těžkému úrazu. Při uvolňování turasového kola z housenic pomocí jeřábu došlo k jeho vysmeknutí z pouzder. Při tomto kyvu turasového kola byl přimáčknut řidič rýpadla Josef Macek ke konstrukci housenic. Utrpěl zlomeniny žeber a vnitřní poranění v hrudníku.

### **1.4.1980 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-63 dosáhlo za své existence nejvyššího denního výkonu v těžbě uhlí, a to ve výši 25 658 tun (*statistika k 22.6.1997*).

### **21.4.1980 zakládání**

Zakladač ZD-1800/Z59 dosáhl ve své existenci nejvyššího denního výkonu v založení zeminy v objemu 45 192 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*).

### **21.05.1980 lom**

V 11.05 hod. byly provedeny trhací práce velkého rozsahu na II. uhelném řezu, poblíž prostoru ve kterém vedla odvodňovací chodba. Otřes způsobil zavalení vstupu do této chodby. V době tohoto odstřelu si naštěstí raziči z BSM si prováděli přípravné práce před ústím chodby.

### **15.6.1980**

V Horním Jiřetíně se konala okresní soutěž požárních družstev. V kategorii nad 35 let se požární družstvo z DJŠ umístilo na 3. místě.

### **24.6.1980 zakládání**

Na PÚ-Z3 došlo před E-2,5/R-520 k skluzu zeminy. Do pohybu se dalo cca 60 000 m<sup>3</sup> zakládaných jílu. Kabelová trasa a příjezdová cesta k rýpadlu byly včas přeloženy. Jiné zájmy nebyly ohroženy.

### **1.7.1980**

Do funkce BT DJŠ byl jmenován Stanislav Doležal. Předchozí bezpečnostní technik Jaroslav Kopenec odešel do důchodu.

### **9.7.1980 lom**

Při rozstřelování bludných kamenů v těsné blízkosti za KU-300S/K-69, vyrazila tlaková vlna všechny okna na klapce.

### **10.9.1980**

ČBÚ z Prahy a OBÚ z Mostu provedly kontrolu skladu trhavin.

### **14.9.1980**

V ZK VTŽ v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení těžby
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Zdravice hostů
- 6) Organizační
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům předány:*

*1x Řád Rudého praporu práce*

*3x titul Průkopník socialistické práce*

*1x medaile Za pracovní obětavost*

### **12.10.1980 doprava**

V 21.29 hod. došlo na ložené koleji k najetí ellok č. 627 do ellok č. 621. Při této srážce bylo poškozeno 21 tuhých spojů mezi LH vozy.

### **13.10.1980 zakládání**

V 21.20 hod. došlo na PÚ-Z1 u ZD-1250/Z-51 k převrácení posledního LH vozu od soupravy ellok č.621 do koryta. Tento LH vůz se opřel o nabírací zařízení tohoto zakladače. K této nehodě došlo z důvodu sjetí koleje do koryta.

### **1.11.1980 lom**

V 02.50 hod. nahlásil řidič KU-300/K-63 nález náhradních dílů. Při těžbě nahrábl tři krabice s velkými ložisky v ceně cca za 75 000 Kčs.

### **4.11.1980 doprava**

V obvodu hradla Š-2 se v 17.45 hod. srazily tři vlakové soupravy s ellok č. 601, č. 628 a č. 638. Nehodu zavinila hradlačka.

### **5.11.1980 zakládání**

Na PÚ-Z3 skončilo i drobné douhlování uhelných zásob. Lopatová rýpadla provedly



transporty do prostoru pod hradlo ČSD "Široký vrch". Pozvolným ústupem směrem na bývalou obec Hořany, prováděly zpětný zásyp dolu Vrbenský podle rekultivačního projektu.

### **17.12.1980 doprava**

Ve 4.10 hod. došlo ke stržení troleje v prostoru hořanského přejezdu mezi hradly Š-8 a Š-10. Tuto trolej v délce cca 1 km, strhl nákladní automobil Tatra, který vjel na železniční přejezd a neměl zcela sklopenou korbu.

## **1981**

### **3.1.1981**

HI DJŠ ing. Pavel Fischl, vyhlásil na DJŠ v důsledku nenadálého a prudkého tání sněhu na DJŠ "stav ohrožení". Pro PÚ-L a PÚ-S z toho vyhlášeného stavu vyplynuly zvláštní úkoly z hlediska průtočnosti vod, týkající se bezpečnosti dolu.

### **23.1.1981**

Důl Běta předal protokolárně veškerou důlní mapovou dokumentaci do měřičství na DJŠ.

### **24.1.1981 zakládání**

V 19.50 hod. došlo na 2. výsypkové etáži na ruční výsypce u E-2,5/R-508 k ujetí skluzu i s korytem. V této době stála u R-508 vlaková LH souprava s ellok č. 651. Devět LH vozů z této soupravy zůstalo ve skluzu. Široké zátrhy v planýrce se začaly rychle blížit k nedaleko těžicímu zakladači ZD-2100/ Z-73. Ten na včasné upozornění stačil odtransportovat na bezpečné místo.

### **30.1.1981 skrývka**

Při generální opravě na K-1000/K-29 byl na toto kolesové rýpadlo zabudován tyristorový zdvih kolesového výložníku.

### **1.3.1981**

Na DJŠ byla zahájena tzv. 5. stavba 1. etapa výstavby DJŠ, která spočívala:

- \* Montáž SRs-2000/K-100 a ZP-6500/Z-93 včetně DPD s šířkou pásma 1800 mm.
- \* Výstavba el. napájení rozvodny 6 kV pro DPD, nové transformátory pro TC2 a nové el. přívody pro K-100 a Z-93.
- \* Výstavba dispečinku TC2.
- \* Výstavba informačního systému DIAMO.
- \* Rekonstrukce objektů na bývalém dole Běta (*Tyto objekty měly být využity jako kanceláře, dílny a sociální zařízení pro PÚ-TC2*).

\* Obnova a úprava části západní odvodňovací bariéry, která byla dotčena výstavbou DPD.

### **26.3.1981 skrývka**

Při prohlídce K-800/K-41 byla na konstrukci spodní stavby nalezena velká trhlina. Po konzultaci s odbornými technikami byl povolen další provoz stroje s určitým omezením do nejbližší revize.

### **28.3.1981 skrývka**

Ve 12.30 hod. nahrábl řidič K-800/K-54 pražec, který byl zasypán v bývalém škvárovém kolejovém loži. Pražec se v sýpce vzpříčil a způsobil ohnutí nosníků v kolesové špičce. Oprava trvala 52 hodin.

### **6.4.1981**

V Praze se v období 6. - 10.4.1981 konal XVI. sjezd KSC, kterého se z DJŠ zúčastnil jeden delegát.

### **21.4.1981 zakládání**

V 10.10 hod. nahrábl ZD-1800/Z-59 v korytě pražec, který se vzpříčil a poškodil nabírací zařízení. Oprava trvala 28 hodin.

### **17.5.1981**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Horním Jiřetíně. V kategorii nad 35 let se umístilo na 1. místě.

### **3.6.1981 doprava**

Při nástupu na ranní směnu a při prohlídce LH soupravy zjistil strojvedoucí ellok č. 630, že má na devíti LH vozech vážně poškozené vyklápěcí zařízení. Šetřením bylo zjištěno, že k tomu došlo u E-7/R-152. Tam se poblíž tohoto rýpadla sesul z figury do profilu důlní dráhy velký kámen.

### **27.6.1981 lom**

Z VČSA byl na DJŠ proveden převoz některých konstrukčních částí z kolesového rýpadla K-300/K-35. Tyto části byly použity při generální opravě K-300/K-34.

### **1.7.1981 TC2**

Do funkce vedoucího PÚ-TC2 byl jmenován František Houška. Jeho úkolem bylo mj. připravit personální obsazení PÚ-TC2 v rozhodujících dělnických profesích před uvedením PÚ-TC2 do provozu. Toto datum se považuje za datum založení PÚ-TC2. Předtím pracoval ve funkci vedoucího PÚ-S.

### **1.7.1981 skrývka**

Do funkce vedoucího PÚ-S byl jmenován Josef Pelc, dříve zástupce vedoucího PÚ-S.

### **8.7.1981 zakládání**

OBÚ z Mostu posuzoval na PÚ-Z3 způsoby zasypání těžní jamy bývalého dolu Vrbenský.

### **18.7.1981 zakládání**

Ve 2.15 hod. nahrábl zakladač ZD-2100/Z-73 ocelovou desku o rozměrech 1200 x 600 x 25 mm. Tím došlo k poškození nabíracího zařízení. Oprava trvala 21 hodin.

### **19.7.1981**

Ve starých koupelnách začala v 17.40 hod. hořet skříňka. Násilím byla otevřena a hasicím přístrojem byl oheň uhašen. Zaměstnanec, kterému patřila, zapomněl ve skříňce zapálenou cigaretu.

### **23.7.1981**

Na DJŠ v místnosti u výrobního a dopravního dispečinku byla uvedena první výpočetní technika zn. TESLA RADOM.

### **6.8.1981 zakládání**

Zakladač Z-1250/Z-51 dosáhl ve své existenci nejvyššího denního výkonu v založení zeminy v objemu 22 152 m<sup>3</sup> (*statistika k 9.7.1997*).

### **3.9.1981**

Na dole Pluto došlo v noční směně k výbuchu důlních plynů. Z 66 havířů to 65 havířů nepřežilo. Z pietních důvodů byly v celé republice zrušeny oslavy Dne horníků.

### **14.9.1981**

Z důvodů zrušení oslav Dne horníků, byly na PV KSČ DVIL k. p, předány zaměstnancům DJŠ tyto vyznamenání:

- 2x Řád Rudé hvězdy práce
- 1x titul Půkopník socialistické práce
- 1x medaile Za pracovní věrnost
- 1x medaile Za pracovní obětavost
- 4x odznak Budovatel ervěnického koridoru

### **21.9.1981 skrývka**

V ranních hodinách došlo k těžkému zaboření rýpadla K-1000/K-23 v prostoru bývalého pohlodského rybníka. Vyprošťování trvalo 56 hodin.

### **12.10.1981**

DJŠ navštívila tří členná delegace ze SSSR.

### **13.10.1981**

V Praze se konal Světový kongres žen z podnětu Mezinárodní demokratické federace žen. Tohoto kongresu se zúčastnila jedna delegátka z DJŠ.

### **30.10.1981**

Na DJŠ skončila hrubá rekonstrukce kolejiště z typu S-49 a T-49 na typ R-65.

### **31.10.1981 doprava**

Na důl Obránců míru v Dolním Jiřetíně byly převedeny ellok č. 575, č. 576 a č. 577.

### **30.11.1981 zakládání**

V 10.40 hod. řidič z ČSAD vyklopil u ZD-2100/Z-73 šterk. Nevyčkal až se mu sklopí korba a vjel na železniční přejezd. Zvednutou částí korby strhl trolej. Oprava trvala 4.30 hod.

### **8.12.1981 skrývka**

V 21.20 hod. najel strojvedoucí ellok č. 617 do konstrukce nakládacího výložníku u K-1000/K-25. Při zajištění k rýpadlu po ložené koleji přehlédl lichoběžníkovou tabulku. Oprava konstrukce trvala 14 hodin.

### **16.12.1981**

V důsledku mimořádné a vážné situace v zásobování průmyslových podniků palivem vyhlásil ministr paliv a energetiky "mimořádný stav" pro všechny uhelné doły v ČSSR. Na základě této situace, Řz DJŠ ing. Stanislav Mour vyhlásil také na dole mimořádný stav. Formou dopisu všem odborným technikům a vedoucím PÚ, uložil všem jmenovité úkoly s cílem zvýšit těžbu uhlí.

### **19.12.1981 doprava**

V 11.40 hod. čistili na spodním kolejišti na hradle Š-5 při hustém sněžení dva kolejáři CKV č.20. Přeslechli přijíždějící loženou sunutou soupravu. Oba byli sražení a utrpěli lehčí zranění.

### **19.12.1981 doprava**

Ve 3.48 hod. vymetal zácvikář na ellok Roman Švihel s dalším strojvedoucím zaváté výhybky na spodním kolejišti na hradle Š-5. Při vymetání JV č.20 přeslechli přijíždějící loženou sunutou LH soupravu č. 644. Tato souprava jeho kolegu odhodila z kolejiště. Jeho samého srazila a přejela mu pravou nohu pod kolenem.

## **14.- 23.12.1981**

V tomto období se v podkrušnohoří vyskytly velmi silné mrazy. Tyto mrazy zpomalovaly celkovou těžbu. Každou směnu bylo mimo provoz 8 a 10 ellok z důvodu jejich zamrznutí.

# **1982**

## **2.1.1982 zakládání**

Na PÚ-Z2 byl z VČSA převzat a uveden do provozu zakladač typ Z-2000/Z-78. Na DJŠ byl předán z důvodů nedostatku výsypného prostoru v souvislosti s uváděním nových TC2 do provozu.

## **21.1.1982 doprava**

Na DJŠ byly na určité práce v kolejové dopravě dováženi vězňové z Libkovic. Dva vězni využili nepozornosti strážných a uprchli.

## **8.- 22.1.1982**

V tomto období se v podkrušnohoří vyskytovaly extrémně vysoké mrazy. Stále bylo odstavené některé rýpadlo, které provádělo rozmrazování. Během směny bylo průběžně odstavováno šest až osm ellok, které se v dílnách rozmrazovaly. Těžba skrývky výrazně poklesla.

## **16.2.1982 skrývka**

Při transportu K-800/K-41 došlo při přejíždění odvodňovací struhy k rozlomení dvou pojezdových vahadel. Oprava trvala 26 hodin.

## **22.3.1982**

Na DJŠ byla dvou členná delegace ze SSSR za doprovodu generálního ředitele SHD ing. Miroslava Bauera CSc. a vedoucího tajemníka KV KSČ Jaroslava Hajna.

## **23.3.1982 údržba**

V 10.20 se stala na přejezdu u Š-5 silniční nehoda. Prázdná souprava ellok 617 narazila do nákladního automobilu T-138, který odvážel strojní součásti do dílen. Při střetu došlo k odmrštění automobilu z příjezdové cesty ze svahu. Nikdo nebyl zraněn.

## **31.3.1982 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě uhlí a to v objemu 418 563 tun. (*statistika k 22.6. 1997*).

## **1.4.1982 lom**

Z montážního místa vyjelo z generální opravy kolesové rýpadlo K-300/K-35.

*(Protože při generální opravě K-300/K-34 byla použita většina konstrukčních celků a strojního zařízení z rýpadla K-300/K-35, které bylo rušeno na VČSA, dostalo toto rýpadlo uvedené závodové číslo. Kolesové rýpadlo K-300/K-34 z DJŠ bylo protokolárně zrušeno.)*

#### **4.4.1982 zakládání**

Lopatové rýpadlo E-2,5/R-520 ukončilo těžební činnost na PÚ-Z3 a bylo převezeno na PÚ-Z2.

#### **16.4.1982 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě uhlí a to v objemu 20 756 tun/24 hod. *(statistika k 22.6.1997)*

#### **20.4.1982 údržba**

Na svazích pod "houseskárnou" vznikl na starých travních porostech rozsáhlý oheň, který musely hasit tři požární sbory z DJŠ, DVIL a Mostu.

#### **23.4.1982 údržba**

V trafostanici na PÚ-Ú v 15.15 hod. vznikl požár na transformátoru. Oheň zlikvidovala požární výjezdová skupina z DVIL k. p.

#### **28.4.1982 zakládání**

Ve 12.30 hod. shořela na PÚ-Z2 kolejářská buňka. Na požár upozornil ze 3. skrývkového řezu, revírník z PÚ-S Miroslav Horáček.

#### **1.5.1982**

Na DJŠ byla zahájena 6. výstavba DJŠ. Náplní této výstavby bylo:

- \* Výstavba odvodnění předpolí v předpokládaném postupu porubní fronty k hranici s dolem Vršany.
- \* Vyvrtání nových odvodňovacích vrtů k ucelení jihozápadní odvodňovací bariéry.
- \* Rekonstrukce stávajících čerpacích stanic pod Kyjickou nádrží.
- \* Rozšíření PÚ-OSP na celopodnikovou působnost a s tím související výstavba nové sociální budovy, obslužných dílen a garáží.
- \* Vybudování sjezdů pro kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 a zakladač ZP-6600/Z-93.

#### **19.5.1982**

Před hrubým dosypáním ervěnického koridoru, provedl VPV DJŠ ing. Josef Kraus zápis do Knihy příkazů na dispečinku:

*Soudruzi výrobní a dopravní dispečěři!*

*Budete hmotně zainteresováni na plnění úkolů ve výstavbě ervěnického koridoru při zásypu zakladačů Z-50 a Z-78. Pokud Z-50 dosáhne západního okraje koridoru do:*

- 30.11.1982 bude Vám z prostředků FMPE vyplacena odměna ve výši 25 000 Kčs.
- 15.12.1982 klesá odměna na 15 000 Kčs.
- 31.12.1982 odměna klesá na 5000 Kčs.
- při dosypání po 31.12.1982 odměna odpadá.

*Pro dispečery z toho vyplývá, využít každý vhodný m<sup>3</sup> zeminy, který byl schválen VÚHU k vložení do koridoru. Plnění tohoto úkolu bude dekadně hodnoceno.*

*Pozor! Splnění dosypání koridou nezávisí jen na DJŠ, ale také na VČSA. Podobná hmotná zainteresovanost je vytvořena pro pracovníky PÚ-Z a trolejáře.*

### **30.5.1982**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Horním Jiřetíně. Požární družstvo v kategorii do 35 let se umístilo na 6. místě a družstvo v kategorii nad 35 let obsadilo 1.místo.

### **31.5.1982 doprava**

Z DJŠ byla na důl Obránců míru v Dolním Jiřetíně převedena ellok č. 584.

### **11.6.1982**

OBÚ z Mostu projednával na JŠ stav ochranného pilíře pro úsek ČSD tratě mezi železničními stanicemi Holešice a Vrskmaň.

### **19.6.1982 skrývka**

Při těžbě K-800/K-41 došlo v 16.50 hod. k utržení labyrintu koleasa i s jeho nábojem. Zároveň byla poškozena i kolesová špička. Hlavní mechanik rozhodl o výměně koleasa. Oprava trvala šest dní.

### **1.7.1982 doprava**

ČBÚ z Prahy a OBÚ z Mostu provedly na DJŠ kontrolu stavu kolejové dopravy.

### **13.7.1982 skrývka**

V 21.20 hod. našel řidič K-1000/K-29 na ochoze hlavu z utrženého nýtu. Při kontrole konstrukce zjistil, že ve střední části kolesového výložníku chybí těchto nýtu více. Rýpadlo K-29 bylo po prohlídce ihned odstaveno z těžby a oprava konstrukce trvala dva dny.

### **29.7.1982**

Stanice 1. pomoci byla z nových koupelen přemístěna do vestibulu hlavní strážnice.

### **31.7.1982 doprava**

Z DJŠ na důl Obránců míru v Dolním Jiřetíně byla převedena ellok č.612.

### **14.9.1982**

V ZK v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zpráva Řz DJŠ o hospodářské a těžební činnosti
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Zdravice hostů
- 6) Závěr
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách bylo zaměstnancům DJŠ předáno:*

*1x Řád Rudé hvězdy práce*

*4x medaile Za pracovní obětavost*

*1x medaile Za Pracovní věrnost*

*3x odznak Budovatel ervěnického koridoru*

### **26.11.1982 TC2**

Na PÚ-TC2 byla uvedena do provozu kotelna na pevná paliva.

### **3.12.1982 doprava**

Ve 23.50 hod. došlo v obvodu hradla Š-3 ke kolejové nehodě. Dvě spřažené drezíny (trolejářská a kolejjářská) jedoucí od Z-2000/Z-78 narazily do ložené soupravy. Řidiči obou drezín stačili ještě včas vyskočit, ale v kabinách drezín zůstali ještě dva kolejáři z PÚ-D. Při této nehodě byli všichni zúčastnění, nějakým způsobem zraněni. Proto zůstali v mostecké nemocnici na pozorování.

## **1983**

### **13.1.1983 TC-2**

DJŠ provedl propojení vlečky s tratí ČSD v prostoru bývalého nádraží ve Vrskmani. Vlečka sloužila pro dovoz konstrukčních celků pro výstavbu TC-2. Údržbu a správu této vlečky prováděl PÚ-D.

### **14.1.1983 lom**

V 21.20 hod. došlo na 6. skrývkovém řezu k velkému skluzu zeminy. Na tomto řezu těžily rýpadla K-1000/K-27, KU-300/K-63 a E-7/R-149. Odhrnování zeminy a sanace skluzu trvala 21 hodin.



### **29.1.1983 OSP**

Ve 12.30 hod. prováděli zaměstnanci PÚ-OSP odvodňování předpolí v místě, kde se zdržovalo větší množství vody, cca 1500 m<sup>3</sup>. Snažili se o její kontrolované odpouštění do systémů skrývkových odvodňovacích rýh. Voda se však propustí provalila na 1.skrývkový řez a zatopila příjezdové kolejiště k E-7/R-155. Další odvodňovací práce byly přeloženy na druhý den.

### **31.1.1983 skrývka**

Na 2.skrývkovém řezu skončila výměna kolejiště typu S-49 za typ R-65.

### **31.3.1983 zakládání**

Na PÚ-Z3 začaly lopatová rýpadel E-2,5/R-440 a E-2,5/R-444 zasypávat lokalitu bývalého hlubinného dolu Vrbenský (*dříve Matylda*).

### **1.2.1983 TC-2**

Po provedené kolaudaci bylo do užívání uvedeno nové montážní místo pro výstavbu nového TC-2 pod obcí Vrskmaň.

\* Při těžbě u E-7/R-155 utrl skluz zeminy. Zavalil osm LH vozů u právě nakládané soupravy u ellok č.602. Při jejich vyprošťování se jim podařilo vytáhnout šest. Dva LH vozy zůstaly ve skluzu a byly vyproštěny druhý den.

\* V 16.40 hod. se utrl na PÚ-S další skluz zeminy. Stalo se tak poblíž hradla Š-5 na příjezdových kolejích na 2.skrývkový řez. Tam skluz vyjel z pod prázdné koleje a jeho zátrhy pokračovaly pod loženou kolej. Sanace tohoto skluzu byla odložena na druhý den a rýpadlo K-800/K-54 bylo odstaveno z provozu.

### **16.2.1983 lom**

V 16.40 hod. se zadřelo ložisko u vstupu převodové skříně kolese u rýpadla K-300/K-35. Toto rýpadlo nahrabalo po této montáži 2,5 Ta vozů a zastavilo. Paradoxem na této poruše bylo, že pro stejnou poruchu bylo rýpadlo K-35 odstaveno z provozu den předtím. Další oprava trvala 21 hodin.

### **15.3.1983 TC-2**

Na montážním místě PÚ-TC2 začala po příjezdu šéfmontéra z NDR výstavba kolesového rýpadla SRs 2000/K-100.

### **26.3.1983**

Členky Československého svazu žen z DJŠ se vracely kolem autobusem z Prahy, kde byly na brigádě v Národním divadle. Po jeho náročné rekonstrukci pomáhaly bezplatně při úklidu jeho prostor. Při jízdě směrem do Chomutova v místech před údlickou křižovatkou se kolem 19.30 hod. se autobus po bočním střetu s jiným autobusem převrátil na pravý bok do příkopu. V autobuse bylo celkem 42 žen. Z toho

3 ženy po prohlídce lékařem, zůstaly v nemocnici v Chomutově. Dalších 14 žen bylo prohlédnuto a došetřeno druhý den u závodního lékaře na DJŠ. Celá událost byla šetřena jako hromadný úraz, který se stal mimo dobývací prostor.

### **31.3.1983 skrývka**

PÚ-S předal 5. skrývkový řez na PÚ-L. Toto předání souviselo s budoucím zahájením těžby na tzv. "0" skr. řezu.

### **1.4.1983 skrývka**

Lopatové rýpadlo E-7/R-155 zahájilo těžbu v těsné blízkosti ochranného pilíře tratě ČSD mezi stanicemi Holešice a Vrskmaň.

### **23.4.1983 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-800/K-41 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě zeminy a to v objemu 28 704 m<sup>3</sup>/24 hod. (*statistika k 22.6.1997*).

### **5.5.1983**

Ve dnech 2. - 5.5.1983 byl na ÚUH proveden pokus se zpracováním tzv. nebilančních zásob uhlí s obsahem popela vyššího jak 58%. Kolesová rýpadla K-100/K-27 a KU-300/K-63 denně zajišťovaly objem cca 4000 tun tohoto uhlí. V tomto období byl tento druh uhlí označován pod označením N2. Později, když se tento druh uhlí začal běžně zpracovávat, měl označení T6. Ve slangu se tomuto druhu uhlí, pro jeho špatnou spalovatelnost přezdívalo "*neutron*".

### **17.5.1983**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Horním Jiřetíně. Požární družstvo v kategorii nad 35 let se umístilo na 4. místě.

### **20.5.1983**

VÚHU v Mostě zpracoval pro DJŠ na všechny řezy nové výškové a sklonové parametry s ohledem na všechny typy rýpadel. Všeobecně byly výšky všech řezů podstatně sníženy.

### **20.5.1983 doprava**

Na stavebním dvoře došlo kolem 14.30 hod. k požáru jedné kolejářské buňky. Začínající oheň byl včas zpozorován a uhašen.

### **24.5.1983 skrývka**

OBÚ z Mostu provedl mimořádnou prohlídku stavu stability a dodržování parametrů ochranného pilíře tratě ČSD. U tohoto pilíře vedla hrana 1.skrývkového řezu. Při této prohlídce byly nalezeny zbytky tzv. selského dobývání z minulého století.

### **29.5.1983 údržba**

Ve 12.50 hod. oznámilo Povodí Ohře na DJŠ, že z Hutního potoka vytéká značné množství různých ropných produktů. Zároveň Povodí Ohře upozornilo pokud DJŠ ihned neučiní nápravná opatření, bude tuto záležitost klasifikovat jako ropnou havárii. Po okamžité prohlídce Hutního potoka, jehož část protékala přes DJŠ, bylo zjištěno, že po vydatných deštích došlo k vyplavení záchytných jímek, ve kterých byly tyto ropné produkty zachyceny. Do konce směny byla zajištěna náprava.

### **2.6.1983 skrývka**

OBÚ z Mostu nařídil změnu parametrů ochranného pilíře pro trať ČSD. Tato změna byla stanovena na základě prohlídky ze dne 24.5.1983.

### **23.6.1983**

DJŠ navštívila 5ti členná delegace ze Světového shromáždění za mír a život proti jaderné válce z Anglie, USA a Norska.

### **1.7.1983 zakládání**

Na PÚ-Z1 zasypával zakladač Z-1250/Z-51 prostor obce Kamenná Voda.

### **4.8.1983 údržba**

V 9.50 hod. zpozoroval strojní mechanik Viktor Šafář, že na montážním místě BSM závodu 03 u kolesového rýpadla KU-300/ K-34, které se nacházelo pod hradlem Š-3, že v sociální budově hoří. I přes snahu požárních sborů z DJŠ, DVIL a Mostu, se uhasit tento oheň se nepodařilo. Sociální budova shořela celá. V té době stálo ještě nové kolesové rýpadlo KU-300/K-96 na tomto montážním místě, ale v bezpečné vzdálenosti od požáru. Oheň vznikl při lepení izolační lepenky na podlahu této budově.

### **14.9.1983**

V ZK VTŽ v Chomutově (divadle) se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení hornického roku
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Zdravice hostů
- 6) Závěr
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách bylo zaměstnancům předáno:*

*1x Řád Rudého praporu práce*

*1x titul Průkopník socialistické práce  
5x medaile Za pracovní obětavost  
1x medaile Za pracovní věrnost  
1x odznak Budovatel ervěnického koridoru.*

### **1.10.1983 lom**

Z montážního místa pod hradlem Š-3 vyjelo nové kolesové rýpadlo typu KU-300/K-96.

### **7.11.1983 lom**

Ve 14.25 hod. začala ve středisku kolejářů hořet buňka ve které měl stanoviště mechanik pomocné mechanizace. Oheň uhasilo výjezdové požární družstvo z ÚUK.

### **10.11.1983 skrývka**

V 00.45 hod. přetransportovalo lopatové rýpadlo E-7/R-155 přes kolejiště ČSD na zářezu blíže ke stanici Holešice. Po přejetí bylo rýpadlo odstaveno z těžby z důvodů nevyjasněných pozemkových vlastnictví. Toto přejetí kolejiště ČSD také dozorovali technici z ČSD a neměli k jeho průběhu žádných připomínek. Dobývací prostor po uvedení R-155 do těžby byl v důlní dokumentaci označován jako "0" (*nultý*) řez. Důlní trať pro toto rýpadlo vedla pod jedním z malých mostů poblíž Holešic, které sloužily zhruba před padesáti lety pro koňské povozy.

### **12.11.1983**

ČBÚ z Prahy provedl na dopravním dispečinku a stav kolejové dopravy DJŠ neohlášenou kontrolu.

### **16.11.1983**

DJŠ navštívila tří členná delegace z družebního města Murom ze SSSR.

### **19.11.1983 zakládání**

Ve 22.10 hod. strojvedoucí ellok č.582 ujel na PÚ-Z1 z koryta Z-1250/Z-51 bez příslušné návěsti. S posledním otevřeným LH vozem při vyjetí z koryta strhl 28 trolejových sloupků.

### **20.11.1983**

ČBÚ z Prahy provedl podrobnou kontrolu stavu a reálnosti Havarijního plánu na DJŠ.

### **9.12.1983 doprava**

Ve 4.20 hod. se vznítil na ellok č. 629 v předním díle u kompresoru oheň. Strojvedoucí jej stačil uhasit ručním hasícím přístrojem.

### **10.12.1983 zakládání**

Na 3.výsypkové etáži byla úplná rekonstrukce kolejiště z typu S-49 na typ R-65.

### **31.12.1983 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300S/K-69 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu těžných hmotách, a to v objemu 330 830 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

## **1984**

### **1.1.1984**

V rámci DVIL k. p. bylo zavedeno nové prémiování techniků.

### **2.1.1984**

DVIL k. p. předal na ervěnickém koridoru SSŽ z Teplic prostor od správních budov VČSA až k silnici odbočující na kyjickou hráz a pokračující směrem na Vrskmaň. Tato firma zde začala stavět dvouproutou silnici.

### **16.1.1984 skrývka**

OBÚ z Mostu upravil parametry ochranného pilíře tratě ČSD s ohledem stále se přibližující hrany 1. skr. řezu.

### **14.2.1984**

V ZK v Chomutově vznikl v kabině promítače oheň, který byl včas zpozorován a uhašen.

### **15.2.1984**

V ZK ÚUK na Fortuně se konala celopodniková konference PV ROH. Na této konferenci bylo mimo jiné rozhodnuto, že se v tomto prostoru taková akce koná naposledy. Tento sál, ač po stavebních úpravách působil stále zašle a bylo v něm velice prašno.

### **15.2.1984 TC2**

Na PÚ-TC2 byla ustanovena 4.ZO KSČ.

### **20.2.1984 údržba**

V 15.20 hod. se stala před ellok dílnou kolejová nehoda. Tuto nehodu zavinil elektrikář, který při opravě ellok č.651 ji ponechal pod proudem a zároveň ponechal najetý přední díl. Potom odešel do dílny pro další součástku. Mezitím se ellok samostatně rozjela a narazila do posunujícího lokotraktoru. Zraněn nebyl nikdo.

### **28.2.1984 skrývka**

Na PÚ-S byla v únoru v jednom týdnu v pracovní neschopnosti z důvodů chřipky až 41 zaměstnanců z celkového stavu 210 pracovníků.

### **16.3.1984**

SSŽ z Teplic zahájily práce na výstavbě nové dvouproude silnice na ervěnickém koridoru. (viz 2.1.1984)

### **31.3.1984 zakládání**

Zakladač ZD-2100/Z-73 dosáhl ve své existenci měsíčního nejvyššího výkonu v založení zeminy v objemu 706 400 m<sup>3</sup> (statistika k 22.6.1997)

### **1.4.1984**

\* K vedoucímu PÚ-TC2 Františku Houškovi byl ustaven do funkce zástupce vedoucího úseku Vladimír Peroutka.

\* Na PÚ-TC2 byla ustavena odborářská organizace.

### **4.4.1984 skrývka**

Strojvedoucímu ellok č. 607 ujela na "0" řezu celá souprava, která vykolejila na výhybce. Vykolejilo pět LH vozů, které způsobily škodu za 80 tisíc Kčs.

### **7.4.1984**

V Praze v Paláci kultury se konal celostátní ples horníků. Tohoto plesu se z DJŠ zúčastnilo šest zaměstnanců.

### **8.4.1984**

Pro náhlou ztrátu výšky, přistál na louce vedle silnice z Nového závodu na PÚ-S, plachtařský letoun ze Svazarmu Most.

### **25.4.1984 údržba**

V 9.30 hod. zpozorovali zaměstnanci LH dílny, že na této dílně začíná hořet roh střechy směrem k "foukacímu kanálu". Oheň byl jimi včas uhašen.

### **30.4.1984 skrývka**

Lopatové rýpadlo E-7/R-155 dohrabalo hloubkový záběr pro položení kolejiště pro nový skrývkový řez. Ten byl nazýván odlehčovacím řezem a v dokumentaci byl označován jako "0" (nultý) řez.

### **3.5.1984 skrývka**

V 10.30 hod. vznikl v LH dílně požár. Začala hořet bakelitová rozvodná krabice od osvětlení této dílny. Oheň byl včas zpozorován a uhašen.

### **13.5.1984 zakládání**

Na PÚ-Z3 byla v ranní směně stanovena výluka těžby. Po silnici mezi Strupčicemi a Třebušicemi a přes tzv. "hořanský přejezd" projížděla jedna z etap cyklistického Závodu míru.

### **1.6.1984**

Měsíc červen byl na DJŠ vyhlášen měsícem zlepšovatelů.

### **2.6.1984**

Na ervěnický koridor vyjel v 0.31 hod. první nákladní vlak ze směru z Třebušic do Chomutova. Železniční trať na tomto byla zatím vyhrazena pouze pro nákladní přepravu. Osobní vlaky zatím jezdily po staré trati.

### **4.6.1984**

V 04.47 vjel na ervěnický koridor první osobní vlak ze směru Chomutov do Třebušic. Na staré trati ustal pravidelný železniční provoz a veškerá přeprava byla odkloněna na ervěnický koridor. V tomto úseku trati jezdily pouze pracovní vlaky, jejichž osádky se zabývaly demontáží některých drážních zařízení.

### **28.6.1984**

V okrese Most se konalo velké cvičení Civilní obrany do kterého byly zapojeny všechny závody DVIL k.p. Na DJŠ se odehrála jedna z podstatných částí tohoto cvičení. Týkala se odmořování vozidel od chemických látek.

### **30.6.1984**

Na zářezu skončil jakýkoliv železniční provoz a ČSD předalo toto území DJŠ.

### **1.7.1986 TC2**

V tento den měly z montážních míst odtransportovat SRs2000/K-100 a ZP-6600/Z-93. Z důvodů nekvalitní a opožděné montáže Z-93 byl tento záměr opět odložen. Úseková organizace KSČ napsala na PV KSČ do Vítkovic dopis ve kterém poukázala na určité nedostatky. V krátké době byla sjednána jistá náprava. Ta, ale neovlivnila včasný výjezd TC-2 do provozu.

### **2.7.1984 skrývka**

Lopatové rýpadlo E-7/R-155 zahájilo těžbu s nakládáním zeminy do LH souprav, které jezdily po bývalém kolejišti ČSD. Toto kolejiště na bývalém zářezu z Vrskamně až do hořanské zastávky bylo napojeno do systému důlní dráhy DJŠ.

### **6.7.1984 OSP**

ČBÚ v Praze povolil DJŠ použít ke zkušebním trhacím pracím, glykolového trhacího prachu. Tento prach byl lisován do trubic 50 x 430mm. Toto povolení platilo do 30.9. 1984.

### **9.7.1984 lom**

Na šrotovaném rýpadle K-300/K-34 na podloží PÚ-L vznikl v 15.40 hod. požár. Při paličských pracích poblíž transformátoru se vznítil trafoolej. Požár byl včas zpozorován a uhašen.

### **9.7.1984 zakládání**

V 18.00 hod. ukončil na 4. výsypkové etáži těžební činnost zakladač Z-1250/Z-50, který patřil VČSA. Byl odstaven v přední části této výsypkové etáže, poblíž ČSD tratě na ervěnickém koridoru. V tomto místě byl později také sešrotován.

### **16.7.1984**

Na DJŠ se začaly používat v radiosíti nové volací znaky.

### **19.7.1984 doprava**

V 16.20 hod. se stala silniční nehoda. Na přejezdu u Š-5 na 2. skrývkovém řezu se střetla sunutá prázdná LH souprava ellok č. 652 s nákladním vozidlem T-148, které patřilo BSM. Nikdo nebyl zraněn.

### **25.7.1984**

V ODK v Mostě se konala celozávodní konference ZV ROH.

### **31.7.1984 zakládání**

Na PÚ-Z1 zakladač Z-1250/Z-51 začal zasypávat prostor bývalých sadů Vtelno.

### **14.9.1984**

Příslušníci Lidových milicí z DJŠ se zúčastnili velké slavnostní přehlídky u příležitosti skončení vojenského cvičení "Štít 1984" na letišti v Žatci.

### **24.9.1984 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě zeminy, kdy vytěžilo 17 496 m<sup>3</sup>/24 hod. (*statistika k 22.6. 1997*)

### **27.9.1984 TC2**

Za přítomnosti OBÚ v Mostě, Montáží z Vítkovic, Hutních montáží z Ostravy, Energetických závodů z Prahy, VÚHU z Mostu, DVIL k.p. a příslušných techniků z



DJŠ bylo provedeno na montážním místě schvalovací řízení pro uvedení ZP-6600/Z-93 do zkušebního provozu.

### **29.9.1984**

V ODK v Mostě se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Slovo Řz DJŠ k hospodářským a těžebním výsledkům
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Zdravice hostů
- 6) Závěr
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách Dne Horníků byly zaměstnancům DJŠ předány tyto vyznamenání:*

*2x Řád Rudého praporu práce*

*6x medaile Za pracovní obětavost*

*3x medaile Za pracovní věrnost*

*(Důvodem oslav Dne horníků DJŠ v Oblastím domě kultury, byly stálé připomínky zaměstnanců bydlících v Mostě. Stěžovali si, že se tyto oslavy pořádají pouze v Chomutově. Po skončení těchto oslav bylo zjištěno, že z celkové částky zaplacené za tyto oslavy, pohltilo nájemné za prostory v ODK cca 40%. Dále, pozdním termínem konání těchto oslav byly vinní organizátoři, protože tyto termíny se zajišťovaly s ročním předstihem, na což zapomněli.)*

### **8.10.1984**

Na ervěnickém koridoru byla v 9.00 hod. do provozu uvedena ze směru od VČSA do Jirkova, pravá polovina silnice.

### **11.10.1984 TC2**

Za přítomnosti GŘ SHD, VÚHU a OBÚ z Mostu, Energetických závodů z Prahy, DVIL k.p, techniků z NDR a z DJŠ bylo provedeno schvalovací řízení k uvedení kolesového rýpadla SRs-2000/K-100 do provozu.

### **15.10.1984 TC2**

Z montážního místa pod obcí Vrskmaň, vyjelo do provozu kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 a zakladač ZP-6600/Z-93 po připravených transportních trasách do míst zasazení na 1.skrývkový řez.

### **26.10.1984 TC2**

V 15.10 hod. byly SRs-2000/K-100 vytěženy první kubíky zeminy, které projely celou soustavou DPD, až k ZP-6600/Z-93.

### **30.10.1984**

Na ervěnickém koridoru byla v 15.00 hod. zprovozněna ze směru od VČSA do Jirkova levá polovina silnice.

### **30.10.1984 lom**

V rámci vytváření Komplexních racionalizačních brigád (KRB), bylo na podloží PÚ-L vytvořeno zemědělské pole. Na jaře byla na podloží navezena ornice do vymezeného prostoru cca 80 x 30 metrů a zasázeny brambory. K zavlažování se používala srážková i důlní voda. V tomto období, kdy se prováděla sklizeň, bylo zjištěno, že výnosy jsou mizivé. Brambory byly střední a menší velikosti. Část brambor byla také rozkradena. Proto byla tato tematika KRB zrušena.

### **1.11.1984 TC2**

PÚ-TC2 zahájil v 6.00 hod. oficiální těžbu v sestavě SRs-2000/K-100, PD č.10, PD č.1, PD č.101, PD č.102 a ZP-6600/Z-93.

### **3.11.1984**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ROH. Na této konferenci byl zvolen předsedou této organizace Josef Novotný.

### **7.11.1984 doprava**

V 15.30 hod. vznikl v reléovně na hradle Š-4 požár na el. zařízení. Oheň byl včas uhašen. Provoz el. zařízení byl obnoven ve 22.10 hod.

### **20.11.1984 doprava**

V 7.36 hod. byl v kolejišti mezi hradly Š-1 a Š-5 nalezen přejetý a usmrcený kolejař PÚ-D Antonín Stuchl. Šetřením bylo zjištěno, že šlo o sebevraždu.

### **3.12.1984 skrývka**

V 16.20 hod. se objevila porucha na ložisku a na hřídeli kola. Oprava trvala 13 dní.

### **18.12.1984**

V ZK DJŠ v Chomutově se konalo společné zasedání orgánů na kterém byla zhodnocena těžba na rok 1984 a předneseny těžební úkoly na rok 1985.

### **20.12.1984 TC2**

Z dolu Běta v Okoříně byl pod patronací Národního technického muzea v Praze odvezen starý unikátní těžní stroj. Na DVIL k. p. existovaly snahy, dát tento těžní stroj do šrotu pro rychlé naplnění stanoveného plánu pro jeho odevzdávku. Těžní stroj byl odvezen do Příbrami.

### **31.12.1984 TC2**

V tomto roce vytěžil TC2 925 290 m<sup>3</sup> zeminy. Těžba byla stanovena do výše 1 600 000 m<sup>3</sup>. Vzniklé manko nahradil PÚ-S.

### **31.12.1984 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-800/K-41 dosáhlo v tomto roce ve své existenci, nejvyšších ročních těžebních výkonů v těžbě zeminy a v těžených hmotách. Na zemině vytěžilo 4 237 446 m<sup>3</sup> a v těžených hmotách 4 728 687 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

### **31.12.1984 zakládání**

Zakladač Z-2000/Z-73 dosáhl ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v založení zeminy v objemu 5 923 249 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6. 1997*).

## **1985**

### **1.1.1985**

Od Nového roku bylo na DJŠ zavedeno nové očíslování řezů:

<u>do 31.12.1984</u>		<u>od 1.1.1985</u>	
"O" řez		1. skr. řez	
"0" řez		2. skr. řez	
1. skr. řez		3. skr. řez	
2. skr. řez		4. skr. řez	
3. skr. řez		5. skr. řez	
4. skr. řez		6. skr. řez	
5. skr. řez		7. skr. řez	
6. skr. řez		I. uh. řez	
I. uh. řez		II. uh. řez	
II. uh. řez		III. uh. řez	
III. uh. řez		IV. uh. řez	

"O" = *odlehčovací řez*

"0" = *nultý řez*

Přechíslování řezů bylo provedeno pro stálé se zvyšování skrývkových těžebních horizontů směrem na obec Strupčice a pro stále táhlé stoupání uhelné sloje.

### **1.1.1985**

Do funkce hlavního energetika DJŠ byl jmenován ing. Jan Drobílek. Předchozí HEn ing. Miloslav Kubica přešel na vedení DVIL k. p.

### **3.1.1985 údržba**

Ve 20.20 hod. začal za ellok dílnou hořet starý mazací tuk a olej. Oheň byl včas uhašen. V ranní směně se v těchto místech rozpaloval železný šrot.

### **11.1.1985 doprava**

V 10.40 hod. se při provozu Ta čistírny se vznítily přívody paliva ke generátoru teplých plynů. Oheň byl včas uhašen. Po krátké opravě byla Ta čistírna opět uvedena do provozu.

### **3.2.1984 TC2**

Pro silný vítr byl TC2 odstaven v období 1. - 3.2.1985 z provozu.

### **4.2.1985 doprava**

Po kolaudaci bylo uvedeno do užívání nové hradlo Š-6 poblíž PÚ-S. Toto hradlo stálo na hraně bývalé ČSD tratě mezi obcemi Holešice a Hořany.

### **7.2.1985 skrývka**

V 6.00 hod. byl zahájen kolejový provoz přes hradlo Š-6. Zpočátku zajišťovalo hradlo Š-6 soupravy pro E-7/R-155, které těžilo na 1.skrývkovém řezu.

### **9.2.1985 skrývka**

Ve 23.20 hod. při popojíždění s K-1000/K-25 narazil řidič stroje kabelovým bubnem do figury. Konstrukce kabelového bubnu byla mírně zdeformovaná a buben byl vyřazen z provozu. Vlečný kabel byl nasmyčkován na "půlměsíc", Oprava byla odložena do nejbližší revize.

### **1.3.1985**

V rámci DVIL k. p. začala být uplatňována 1. etapa nové mzdové soustavy nazvané ZEÚMS. (*Zvýšení Efektivnosti a Účinnosti Mzdové Soustavy*)

### **22.3.1985 skrývka**

Ve 2.30 hod. nahráblo kolesové rýpadlo K-800/K-54 dvoumetrovou kolejnicí. Ta se vzpříčila v sýpce a tím se mírně zdeformovala kolesová špička. Oprava trvala 19 hodin.

### **27.3.1985**

PV ROH zrušil činnost hudební skupiny "Metrum", která působila v ZK v Chomutově. Důvodem jejího zrušení bylo svévolné předražování poskytovaných hudebních produkcí.

### **30.3.1985**

PV ROH inicioval z popudu PV KSC akci "40 konkrétních činů ke 40. výročí osvobození Československa Rudou armádou." Každý ZV ROH zajišťoval tuto akci přes kolektivy BSP.

### **31.3.1985 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-96 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního v těžných hmotách, a to v objemu 313 520 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1985*)

### **31.3.1985**

V tomto měsíci byla v historii DJŠ dosažena nejvyšší těžba uhlí, kdy bylo vytěženo 1 004 715 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

### **1.4.1985**

Pro prémiování techniků začal platit nový prémiový řád.

### **8.4.1985 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-96 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě uhlí, a to v objemu 20 786 t/24 hod. (*statistika k 22.6.1997*)

### **30.4.1985**

Kolektiv BSP kolesového rýpadla K-1000/K-29 obdržel v předvečer májových oslav státní vyznamenání "Za zásluhy o výstavbu".

### **15.5.1985**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH. Tehdy předseda ZV ROH Josef Novotný, přednesl svůj hlavní projev bez písemné přípravy. Za tento přístup byl kritizován delegátem PV ROH.

### **23.5.1985 doprava**

Na přejezdu u hradla Š-1 se stala silniční nehoda. Mostový překladač kolejí č. 46 se srazil s nákladním automobilem Tatra 138. Nikdo nebyl zraněn.

### **3.6.1985 skrývka**

Při výměně otočového pastorku na nakládacím výložníku při revizi na rýpadle K-800/K-41 se utrhl jeho zajištění proti samovolnému otočení. Výložník se stočil směrem na dílnu. Nárazem se poškodily schody a částečně se deformovala střecha skladu pro spojovací materiál.

### **16.6.1985**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Horním Jiřetíně. V kategorii nad 35 let získalo 4. místo.

### **1.7.1985**

\* V rámci DVIL k.p. bylo sjednoceno číslování směn. Každý důl a závody měly

různé číslování a při podnikové evidenci docházelo k různým nepřesnostem. Pro DJŠ z toho vyplynulo, že očíslování směn bylo následující:

1. směna - vedoucí směny - Kučera Josef
2. směna - vedoucí směny - Srbecký Václav
3. směna - vedoucí směny - Sliš Justín
4. směna - vedoucí směny - Černý Jaromír

\* Na DJŠ byla zavedena zkrácena pracovní doba a to z 42 na 40 hod./týdně. Z této úpravy pracovní doby vyplynuly tzv. klouzavé volna.

\* V závodní kuchyni se začaly vyvážet zmrazené obědy pro nepřetržitý provoz.

### **10.7.1985 doprava**

Na PÚ-D byla provedena kontrola z Oddělení důlní dopravy DVIL k. p. na stav rozmrazovací stanice Ta vozů.

### **15.7.1985**

ZV ROH poskytl ze svých finančních fondů v rámci internacionální pomoci pro stávkující horníky v Anglii 2500 Kčs. Tento fond byl věnován na úhradu pobytu pro anglické horníky, kteří byli se svými rodinami pozváni do ČSSR.

### **17.7.1985**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH.

### **18.5.1997 TC2**

Ve dnech 16. - 18.5.1997 se za účasti konstruktérů z NDR konala na TC2 výkonová zkouška. TC2 za 42,8 hod. hrabacího času vytěžil 120 771 m<sup>3</sup> zeminy.

### **24.7.1985**

PV ROH vydal na svém jednání pokyny k akci v rámci DVIL k. p. pod názvem "17 iniciativních činů k XVII.sjezdu KSČ".

### **30.7.1985**

PV ROH pořádal v ODK v Mostě celopodnikovou konferenci, kde vyhlásil další akci směřovanou k uzavírání závazků v rámci DVIL k.p. ke 40. výročí znárodnění dolů.

### **31.7.1985 TC2**

Při posunu lokotraktorem na vlečce na PÚ-TC2, našla osádka poblíž kolejiště mrtvého muže. Ten nebyl zaměstnancem DJŠ.

### **7.8.1985 zakládání**

V 5.45 hod. oznámil vedoucí PÚ-Z, že došlo k vloupání do kanceláří na PÚ-Z3. Zcizen byl pouze drobný kancelářský materiál.

### **11.8.1985 doprava**

V 19.15 hod. byl v kolejišti v obvodu hradla Š-2 zpozorován pohyb nějakého muže. Po jeho zadržení bylo zjištěno, že se jedná o nějakého choromyslného člověka, který nebyl schopen o sobě podat žádné údaje. SNB z Mostu jej z DJŠ odvezla do nemocnice v Mostě.

### **9.9.1985**

V Kulturním domě v Ústí nad Labem se konaly krajské oslavy Dne horníků, kterých se za DJŠ zúčastnil jeden delegát.

### **12.9.1985**

V novém rekreačním středisku DVIL k. p. v Srní, byli v rámci solidarity se stávkujícími horníky v Anglii, ubytováni pozvaní horníci i s rodinami. V tento den PV ROH uspořádal diskusi s těmito horníky. Této akce se zúčastnil jeden člen ZV ROH DJŠ.

### **14.9.1985**

V ZK VTŽ v divadle ve všech jeho prostorách se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev ředitele DJŠ
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Zdravice hostů
- 6) Závěr
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány tyto vyznamenání:*

*1x Řád Rudého praporu práce*

*4x medaile Za pracovní obětavost*

*3x medaile Za pracovní věrnost*

*3x odznak Budovatel ervěnického koridoru*

### **15.9.1985**

Pozvaní angličtí horníci požili více alkoholu, než je únosné a v rekreačním středisku Srní zdemolovali část ubytovacího zařízení. Tento případ byl před veřejností a zaměstnanci DVIL k. p. a SHD pečlivě utajován. Jakékoliv zmínky o této mimořádnosti byly na různých jednáních dementovány jako pokus o pomluvu pozvaných hostů a mezinárodní dělnické solidarity

### **15.9.1985 údržba**

V 11 hod. se stala porucha na obou transformátorech v rozvodně u hradla na Š-11. Oprava trvala do 23.20 hod. Do této doby byl PÚ-Z1 bez proudu.

### **25.9.1985**

PV ROH projednával také na svém zasedání kritiku pracujících, že při oslavách Dne horníků se vykytují tzv. izolační sklony vedení dolů a úpraven. Ty spočívaly v tom, že tito technici měly po skončení oficiální části objednány různé salónky, kde se převážně po dobu oslav zdržovali. Tím se "izolovali" od ostatních pracujících. PV ROH odhlasoval usnesení, že tato kritika je oprávněná. Usnesl se, že napříště vedení z jednotlivých dolů a úpraven bude společně na sálech s ostatními pracujícími.

### **2.10.1985**

V rámci DVIL k. p. byla realizována 2. etapa ZEÚMS. (viz 1.3.1985)

### **6.10.1985 skrývka**

Ve 23.30 hod. se propadla housenice pod nakládacím výložníkem u rýpadla K-800/K-54 do staré důlní chodby. Celé rýpadlo se nebezpečně naklonilo. Po úpravách planýrky u této housenice se rýpadlu K-54, sice obtížně, podařilo vyjet. Po likvidaci této chodby zahájilo ve 3.20 hod. znovu těžbu.

### **29.10.1985**

Ve velkém sále na Fortuně v Komořanech se konal celopodnikový aktiv bezpečnosti práce. Z DJŠ se jej zúčastnilo osm zástupců.

### **8.11.1985**

V Mostě bylo slavnostně otevřeno nové Divadlo pracujících. Za DJŠ se tohoto otevření zúčastnili dva zástupci.

### **20.11.1985**

Na DJŠ se ve velké zasedačce konala celozávodní konference ZV ROH.

### **30.11.1985**

ZV ROH ze svých finančních fondů příspěvek na zmírnění následků po zemětřesení v Mexiku ve výši 27 349 Kčs. Na podobné zemětřesení, které se stalo ve stejném období v Kolumbii, poskytl ZV ROH 100 Kčs. (*sto korun*)

### **1.12.1985**

Vzhledem k rozšiřování elektronizace na některé součásti na rýpadlech, byla na ZDTS Vrbenský zřízena poruchová tyristorová četa s nepřetržitým provozem.



# 1986

## **1.1.1986**

Na DJŠ byla zahájena 2. etapa 5.stavby další výstavby dolu. Účelem této stavby bylo zajištění dalšího postupu dolu v letech 1986 až 1988 s těmito záměry:

- \* Výstavba pasových dopravníků č.11 a 12 na dobývací straně a výstavba PD č. 101 a č. 102 na zakládací straně na PÚ-TC2.
- \* Radiové spojení dispečinku TC2 a koncových hradel s dopravním dispečinkem.
- \* Intenzifikace čerpací stanice A-3.
- \* Postavení nového kolejiště na stavebním dvoře PÚ-D včetně osvětlení.
- \* Výstavba haly pro lokotraktory u starého dispečinku.
- \* Výstavba nové silnice ve Vrskmani, která odklonila provoz nákladních automobilů mezi bývalým dolem Běta a DJŠ.

## **2.1.1986**

Ve velké zasedačce v 6.00 hod. se konalo zasedání techniků související se zahájením Nového roku. Řz DJŠ ing. Stanislav Mour seznámil přítomné s hospodářskými a těžebními záměry na rok 1986.

## **21.2.1986 doprava**

V 10.45 hod. se na PÚ-S na 5. skryvkovém řezu převrátil při nakládání železného šrotu těžký jeřáb KIROW.

## **28.2.1986**

V ZK VČSA v Jirkově se konaly oslavy 38.výročí Vítězného února pro příslušníky LM DJŠ.

## **19.3.1986 údržba**

V 8.45 hod. v dílně mechaniky zapálil nepozorovaně jeden zaměstnanec druhému jeho pracovní oděv. Ten se na něm vzňal a postižený zaměstnanec utrpěl popáleniny II. stupně.

## **31.3.1986 zakládání**

Na PÚ-Z3 zasypalo lopatové rýpadlo E-2,5/R-444 lokalitu bývalého dolu Saxonía u bývalé obce Třebušice.

## **3.4.1986 doprava**

V 15.40 hod. se při jízdě ložené soupravy ellok č. 607 mezi hradly Š-8 a Š-10 se uvolnily vrata na LH voze. Uvolněné vrata porazily dva příhradové sloupy a strhly trolej na obou kolejích. Oprava trvala do 23.10 hod.

### **31.5.1986 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-23 odtěžilo poslední základy po bývalé obci Holešice.

### **31.5.1986 zakládání**

Na PÚ-Z3 provádělo lopatové rýpadlo E-2,5/R-444 zásyp proti novému třebušickému nádraží.

### **2.7.1986 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-29 odtěžilo místo na 4. skrývkovém řezu, kde dlouhá léta stávala skrývková jídelna a útulky kolejířů. V tomto místě také pramenila dlouhé roky vynikající pitná voda. Při těžbě v tomto místě se rýpadlo K-1000/K-29 těžce zabořilo a jeho vyprošťování trvalo 21 hod.

### **8.7.1986 TC2**

Při těžbě na PÚ-TC2 ve 20.20 hod. se o natěženou kolejnici, která se vzpříčila v sýpce se podélně rozřízl PD č. 2 po celé délce. Tato událost byla hodnocena jak havárie.

### **16.7.1986 skrývka**

Ve 12.30 hod. nahrábl na 1. skrývkovém řezu na 1. lávce, řidič stroje K-1000/K-23 Stanislav Nedvěd nevybuchlou leteckou bombu z 2. světové války. Nejprve ji považoval za neohlášený zapažený vrt. Při dalším projetí rádiusu zjistil, že tento domnělý vrt má zelenou barvu s anglickými nápisy. Již také odkrytý tvar tohoto tělesa potvrdil, že jde o bombu. Ihned tento stav nahlásil revírníkovi směny Luboši Měkotovi, který řídil další činnost. Ihned byla přerušena těžba rýpadla K-23 a zároveň bylo toto rýpadlo odtransportováno do bezpečné vzdálenosti. V 15.50 hod. přijel na DJŠ pyrotechnik v krajské správě SNB. Ten provedl adjustaci této letecké bomby. Pak byla tato bomba naložena jeřábem na nákladní automobil s pískem. Za bezpečnostních opatření, které zajišťoval SNB z Mostu, byla bomba odvezena do bývalé pískovny u Údlíc u Chomutova, kde byla odpálena. Šlo o leteckou bombu o hmotnosti 400 liber.

### **26.7.1986 zakládání**

Na PÚ-Z1 se při vyklápní zeminy zvrhlo do koryta naráz 10 LH vozů.

### **30.7.1986 lom**

Při popojíždění s K-300/K-35 ve 4.30 hod. narazil řidič tohoto stroje s konstrukcí kabelového bubnu do figury. Po krátké opravě rýpadlo těžilo dále.

### **5.8.1986**

V ÚUK ve velkém sále na Fortuně se konala celopodniková konference ROH. Za DJŠ se této konference zúčastnilo 12 delegátů.

### **6.8.1986 TC2**

Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 narazilo při těžbě na bývalou hlubinnou činnost dolu Běta. (*zvanou Stará Běta nebo také Elektra*). Při těžbě se toto rýpadlo potýkalo se nebývalým výskytem různých cizích předmětů, což výrazně zpomalovalo těžbu.

### **8.8.1986**

Usnesením rady ONV v Mostě byl schválen prováděcí plán vysídlení a likvidace zbývající části obce Komořany.

### **9.8.1986 skrývka**

Lopatové rýpadlo E-7/R-155 přetransportovalo k bývalému železničnímu mostu poblíž bývalé obce Holešice se záměrem jeho odtěžení. R-155 však neuspělo. Most musel být nejprve rozrušen za pomoci trhacích prací.

### **16.8.1986**

V tento den byl dosažen v historii DJŠ, nejvyšší denní výkon v těžbě uhlí, kdy za 24 hod. bylo vytěženo 46 197 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

### **13.9.1986**

V ZK VTŽ v chomutovském divadle se konaly oslavy Dne horníků DJŠ. Oslavy byly řízeny tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Zhodnocení hornického roku
- 3) Předání Řádu Rudého praporu práce dolu Jan Šverma
- 4) Předání vyznamenání
- 5) Předání věcných odměn
- 6) Zdravice hostů
- 7) Závěr
- 8) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány tyto vyznamenání:*

*1x Řád Rudého praporu práce*

*1x Řád Rudé hvězdy práce*

*2x medaile Za pracovní obětavost*

*1x medaile Za pracovní věrnost*

*3x odznak Budovatel ervěnického koridoru*

*(DJŠ obdržel Řád Rudého praporu práce za trvale dosahování vysokých těžeb)*

### **26.10.1986 doprava**

Ve 23.05 hod. ohlásil strojvedoucí ellok č. 605, že nad skladem trhavin hoří bývalý kolejářský útulek. Oheň uhasilo požární výjezdové družstvo z ÚUK.

### **31.10.1986 lom**

Při rozstřelování vytěžených kamenů za kolesovým rýpadlem. Při jednom z odstřelů nedaleko K-300/K-35, odlétl malý kámen. Ten prorazil střechu horní rozvodny a poškodil zdvihové odpory. Rýpadlo stálo s poruchou 6 hodin.

### **12.11.1986 skrývka**

V 17.15 hod. se utrhlo na K-1000/K-29 protizávaží kolesového výložníku. Sjelo z horní polohy a nárazem vážně poškodilo spodek konstrukce horní stavby. Oprava trvala až do února 1987.

### **19.11.1986 skrývka**

Při úpravě pojezdové pláně se v 19.30 hod. propadl buldozer do staré důlní chodby. Jeho vyprošťování se provádělo za pomoci většího buldozeru DET-250 a jeřábu.

### **26.11.1986 doprava**

Ve 4.25 hod. narazila ellok č. 582 na železničním přejezdu mezi hradly Š-8 a Š-10 do skříňové PV3S z dolu Šmeral. Nikdo nebyl zraněn.

### **1.12.1986 zakládání**

Na PÚ-Z3 bylo zřízeno veliké depo podsypového materiálu pod koleje.

### **20.12.1986**

Kolem druhé hodiny v noci bylo zjištěno, že v nových koupelnách bylo vypáčeno a vykradeno 36 skříněk. Případ šetřila VB ze Záluží.

### **31.12.1986**

Na DJŠ bylo z 2184 zaměstnanců zapojeno v odborovém hnutí 2172 zaměstnanců, což činilo 99,45% organizovanosti.

### **31.12.1986**

V tomto roce byly dosaženy dva nejvyšší těžební výkony v historii DJŠ. Za tento rok bylo dosaženo nejvyššího ročního výkonu při těžbě v těžných hmotách a to ve výši 35 286 658 m<sup>3</sup> a zároveň nejvyššího těžebního výkonu v těžbě zeminy ve výši 27 852 088 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

## 1987

### **27.1.1987**

V ZK Fortuna v Komořanech se konal celopodnikový aktiv bezpečnosti práce, kterého zúčastnilo 16 delegátů z DJŠ.

### **28.1.1987**

PV ROH vyslovil předsedovi ZV ROH Ladislavu Maleckému nespokojenost za nepředložení socialistického závazku DJŠ do stanoveného termínu.

### **29.1.1987**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH DJŠ.

### **2.2.1987 lom**

V kabině řidiče KU-300/K-96 vznikl v 15.20 hod. oheň, který byl rychle uhašen. V ovládacím pultu nastal zkrat. Porucha byla odstraněna za pět hodin.

### **25.2.1987 doprava**

V obvodu hradla Š-5 na vznikl oheň na ellok č. 627. Na této ellok se vznítla nečistota ve svorkovnici u trakčního motoru. Strojvedoucí tento oheň uhasil.

### **27.2.1987**

V Praze se v období 25. - 27.2.1987 konal V.sjezd ÚVOS PHE, kterého se z DJŠ zúčastnil jeden delegát.

### **6.3.1987**

U příležitosti oslav MDŽ se uskutečnilo setkání vyhodnocených žen ze všech závodů s vedením DVIL k.p. a představiteli politických, odborových a společenských organizací.

### **9.3.1987**

V Divadle pracujících v Mostě se konal celookresní aktiv žen k MDŽ, kterého se z DJŠ zúčastnila jedna delegátka.

### **11.3.1987**

Z arboreta u Albrechtic se uskutečnil přesun vzácného stromu sekvojce obrovského. Tento přesun si vymínilo ministerstvo kultury, před postupující porubní frontou VČSA. Tento strom měřil 19,1 metrů a vážil 15 tun. Ve světě byly provedeny obdobné přesuny stromů, ale však o výšce do 10 metrů. Sekvojec byl zasazen ve staré části Mostu. *(I přes veškerou péči se tento sekvojec neužmul a uschl.)*

### **14.3.1987**

V Praze v Paláci kultury se konalo celorepublikové setkání nejlepších BSP. Tohoto setkání se zúčastnilo pět delegátů z DJŠ.

### **16.3.1987 TC2**

Při práci u PD č. 1 se vznítily motor u UDS. Oheň byl včas uhašen.

### **20.3.1987**

\* V ODK v Mostě se konal večer "BSP se baví po práci" organizovaný PV ROH. Tohoto večera se zúčastnila BSP z kolesového rýpadla K-300/K-35.

\* Na DVIL k. p. se konal slavnostní zasedání k 25. výročí založení tohoto podniku.

### **20.3.1987 doprava**

V 0.30 hod. se vznítily na koncovém hradle Š-26 střecha u komína. Oheň byl včas uhašen.

### **22.3.1987 TC2**

Při transportu SRs-2000/K-100 se v 11.45 hod. těžce zabořila "H" podpora. Její vyprošťování trvalo 32 hodin.

### **22.3.1987 zakládání**

Ve 22.50 hod. se utrhly oba závěsy korečkového vodiče na zakladači ZD-1250/Z-51. Příčinou této poruchy bylo nadržnutí několika metrového kusu pasu.

### **25.3.1997**

PV ROH na svém jednání vytkl Řz DJŠ předsedovi ZV ROH, že nedostatečně vyhodnotili "Plán aktivity do IX. sjezdu ROH" a nepředložili zprávu o "Plnění hlavních úkolů do IX. sjezdu ROH".

### **30.3.1987 lom**

V 10.20 hod. bylo zahájeno přečerpávání důlních a srážkových vod z hlavní čerpací stanice PÚ-L do nové čistírny důlních vod (ČDV). Tato ČDV byla vystavěna v prostoru za hradlem Š-1. Tím ustalo přečerpávání vod z DJŠ do Hutního potoka, který ústí do říčky Srpina.

### **31.3.1967 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-96 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě uhlí ve výši 387 874 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

### **3.4.1987 TC2**

V 7.35 hod. se při těžbě rozřízl na ZP-6600/Z-93 spojovací pas o kus železa vzpříčený v sýpce po celé jeho délce.

### **13.4.1987**

V Mostě na náměstí se konala mohutná manifestace k 55. výročí Velké mostecké stávký. Z DJŠ ve 13.00 hod. vyjely na tuto manifestaci dva autobusy zaměstnanců.

### **17.4.1987**

Ve dnech 16. - 17.4.1987 se na území okresu Most se konalo velké cvičení Civilní obrany. Do tohoto cvičení byly zapojeny všechny velké závody v okrese. Téma tohoto cvičení bylo "Chemické napadení okresu Most vojsky NATO". Na DJŠ situováno místo speciální očisty pro vojenskou a civilní techniku.

### **30.4.1987 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-63 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě uhlí a to v objemu 315 841 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

### **7.5.1987**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Vysoké školy báňské v Ostravě.

### **10.5.1987 lom**

V 9.40 hod. při vytáčení nakládacího výložníku KU-300/K-63, narazil klapkař kabinou do figury. Došlo k deformaci ochozu u klapkařské kabiny.

### **20.5.1987**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Vysoké školy báňské z Košic.

### **29.5.1987 lom**

Zemřel Jan Klimeš, truhlář z PÚ-L, který patřil mezi dárce krve, kteří ji darovali nejpočetněji a to i v rámci ČSSR. Daroval ji celkem 92x.

### **5.6.1987 TC2**

V 6.50 hod. se při těžbě utřhl na SRs-2000/K-100 prstenec kola. Tato vážná porucha si vynutila přesun pololetní revize.

### **7.6.1987**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Horním Jiřetíně. Družstvo v kategorii nad 35 let získalo 2.místo.

## **8.6.1987 TC2**

Při pololetní revizi na PÚ-TC2 vznikl v horní rozvodně na SRs-2000/K-100 oheň na slaboproudém zařízení na části rozvaděče IKS. Oheň byl včas uhašen.

## **19.6.1987 doprava**

Ve 3.20 hod. v obvodu hradla Š-3 najela sunutá ložené ellok č. 602 do stojící sunuté ložené ellok č. 650. Náráz byl tak silný, že dvě korby prvních LH vozů před elok č. 650 se vyhrnuly na kapotu a kabinu strojvedoucího této lokomotivy. Utržené podvozky z těchto LH vozů zůstaly různě poházené v okolí nárazu.

## **1.7.1987**

V rámci DVIL k. p. začal platit nový prémiový řád pro techniky, který se skládal z 19ti prémiových listů.

## **1.7.1987 zakládání**

Zakladač ZD-1250/Z-51 ukončil v 8.20 hod. těžební činnost na PÚ-Z1. Zahájil několika kilometrový transport na demontážní místo poblíž rozvodny u hradla Š-11. *(Do provozu vyjel 7.11.1949 z montážního místa u Třebušic. Jeho základní montáž již začala za 2. světové války v roce 1944.)*

## **30.7.1987**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH.

## **31.7.1987 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-63 dosáhlo ve své existenci, nejvyššího výkonu v těžných hmotách, a to v objemu 349 385 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6.1997)*

## **6.8.1987**

V ODK v Mostě se konala celopodniková konference PV ROH, které se zúčastnilo 18 delegátů z DJŠ.

## **8.9.1987 TC2**

Na PÚ-TC2 byla poprvé zahájena přestavba pasového dopravníku č. 10 do hloubkového záběru po SRs-2000/K-100.

## **12.9.1987**

V ODK v Mostě se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Přivítání hostů a delegací
- 3) Projev Řz DJŠ
- 4) Předání vyznamenání



- 5) Předání věcných odměn
- 6) Organizační zpráva
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány tyto vyznamenání:*

*3x Řád Rudého praporu práce*

*3x Řád Rudé hvězdy práce*

*6x medaile Za pracovní obětavost*

*1x medaile Za pracovní věrnost*

### **23.9.1987**

V ZK v Chomutově se konala oslava 30.výročí založení tohoto klubu. Těchto oslav se zúčastnil přední funkcionářský aktiv z DJŠ a DVIL k. p.

### **30.9.1987 skrývka**

V 9.50 hod. natěžilo kolesové rýpadlo K-1000/K-23 poslední LH soupravu a zahájilo transport na demontážní místo do předpolí PÚ-S. Poblíž ještě stojící národní školy po bývalé obci Holešice, bylo zřízeno šrotovací místo. *(Zde rýpadlo K-1000/K-23 stálo několik týdnů. Pak k tomuto šrotovacímu místu byla postavena kolej pro přísun ČSD vozů. Pak bylo zahájeno jeho šrotování.)*

### **30.9.1987 doprava**

Na DJŠ na odstavné koleji za trolejářskou dílnou, začala likvidace některých ellok typu E-14.

### **3.10.1987 zakládání**

Ve 3.25 hod. najela na PÚ-Z1 sunutá ložená LH souprava s ellok č. 620 do zdviženého korečkového vodiče u zakladače Z-1650/Z-55. Vodič byl opravován dva dny.

### **6.10.1987**

V restauraci „Luna“ v Mostě se konal společný rozlučkový večer osádek rýpadla K-1000/K-23 a zakladače ZD-1250/Z-51 u příležitosti definitivního ukončení těžby těchto strojů.

### **19.10.1987**

V okrese Most se v období 18. - 19.10.1987 konalo velké štábní cvičení Civilní obrany. Do tohoto cvičení byly zapojeny štáby CO ze všech velkých závodů v okrese. Do tohoto cvičení byl také zapojen i štáb CO z DJŠ, který měl své stanoviště ve stálém krytu pod požární zbrojnicí.

### **20.10.1987 zakládání**

Na PÚ-Z1 dokončil zakladač ZD-1250/Z-51 transport na demontážní místo u hradla Š-11 poblíž rozvodny. Tam byl odstaven a vyčkával na další rozhodnutí související s jeho likvidací.

### **29.10.1987**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH.

### **30.10.1987 TC2**

Na PÚ-TC2 při těžbě byl ve 20.10 hod. o vzpříčený pražec, rozříznut PD č. 101 v délce 105 metrů.

### **31.10.1987 doprava**

Do likvidace byla odstavena ellok č. 588.

### **17.11.1987**

U příležitosti 70.výročí VŘSR se konal v rekreačním středisku v Boleboři slavnostní večer, který pořádala závodní odbočka SČSP. *(Po skončení tohoto večera se bez vědomí organizátorů vzdálil Jiří Bureš z rekreačního střediska jako jeden z jeho účastníků. V lese zabloudil a potom v něm usnul. Do rána zemřel v lese na silné podchlazení. Na oznámení, které provedli organizátoři ještě ten večer, jej další den, našla Horská služba Krušných hor.)*

### **21.11.1987 TC2**

Na PÚ-TC2 provedl kontrolu ČBÚ z Prahy a OBÚ z Mostu.

### **2.12.1987**

PV ROH DVIL na svém zasedání vyslovil nespokojenost s průběhem oslav 30.výročí založení ZK DJŠ v Chomutově. Vedoucí klubu neměl připravenou hlavní zprávu odpovídající významu tohoto výročí a samotná organizace celé akce byla nedostatečná.

### **15.12.1987 lom**

Na čistírně důlních vod praskla betonová sedimentační jímka o rozměrech 80 x 40 metrů. Prasklinou se vytvořila spára o šířce cca 15 cm. DJŠ opět přečerpával důlní vody do Hutního potoka, který ústí do říčky Srpiny.

### **20.12.1987 lom**

Ve 22.30 hod. u K-300/K-35 při těžbě, došlo vlivem rázového rypného odporu k prudkému náklonu horní stavby směrem do figury. Při náhlém odlehčení se kolesový výložník vymrštil. Tímto nadlehčením se vyvlékly zdvihové lana ze spodních kladek.

### **31.12.1987 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-63 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě uhlí, a to v objemu 2 922 813 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

## **1988**

### **10.1.1988 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-96 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě uhlí ve výši 15 300 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

### **28.1.1988**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH.

### **4.2.1988**

V Paláci kultury v Praze se konalo "Celostátní setkání BSP". Z DJŠ se tohoto setkání zúčastnilo pět zástupců z DJŠ.

### **1.2.1988 TC2**

Ve 20.20 hod. se rozřízl gumový pas na PD č.101 v délce 240 metrů o železný předmět.

### **18.2.1988**

V ODK v Mostě byl uspořádán společenský večer "BSP se baví po práci". Za DJŠ se tohoto večera zúčastnila BSP z K-300/K-35.

### **20.2.1988**

V Mostě na náměstí se konala mohutná přehlídka jednotek Lidových milicí ke 40. výročí Vítězného února. Této přehlídce se zúčastnilo kolem 70ti příslušníků LM z DJŠ.

### **24.2.1988**

PV ROH projednával stav v socialistické soutěži v rámci DVIL k. p.

*Socialistická soutěž v rámci DVIL k.p. organizovaná v těchto kategoriích:*

*soutěž typu A: A1, A2, A3, A4, A5.*

*soutěž typu B: B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12.*

*soutěž typu C: C2, C3, C4.*

### **26.2.1988**

V ODK v Mostě se konaly podnikové oslavy k 40. výročí Vítězného února. Z DJŠ se těchto oslav zúčastnilo přes padesát příslušníků Lidových milicí.

### **2.3.1988**

V ZK na Fortuně v Komořanech byla organizovaná konference o bezpečnosti a hygieny při práci v rámci DVIL k. p.

### **7.3.1988**

U Řp DVIL k. p. a předsedy PV ROH se uskutečnilo setkání vyhodnocených žen u příležitosti Mezinárodního dne žen. Mezi vyhodnocenými bylo šest žen z DJŠ.

### **29.3.1988 údržba**

Ve 13.45 hod. při bouřce uhodil blesk do kobky č. 21 u holešické rozvodny. Část DJŠ byla dvě hodiny bez proudu.

### **13.4.1988 TC2**

Do Regisu v NDR byla svolána ve dnech 12. - 13.4.1988 mezidolová soutěž řidičů strojů typu SRs 2000. Řidiči strojů z DJŠ v této soutěži zvítězili.

### **14.4.1988 doprava**

V ovládacím pultě na hradle Š-3 nastal v 10.10 hod. zkrat v el. zařízení. Vzniklý oheň byl včas uhašen. Oprava trvala poruchy trvala přes tři hodiny.

### **27.4.1988**

V ZK DJŠ v Chomutově byla uspořádána ve velkém sále další schůze pro široký funkcionářský aktiv u příležitosti 30. výročí založení tohoto klubu. *(V této době měl ZK DJŠ statut Sdruženého závodního klubu, protože se na jeho činnosti finančně podílel i MNV v Chomutově. V průběhu této schůze se objevovaly rušivé poznámky zástupců z MNV. Jejich cílem bylo zpochybnit současné vedení závodního klubu a tím si chtěli zajistit většinu v jeho výboru. Z řad účastníků schůze z DJŠ byli "důrazně" upozorněni na své chování. Po této výtce raději schůzi předčasně opustili.)*

### **28.4.1988**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH.

### **3.5.1988**

Májová komise složená z jednotlivých zástupců z dolů a úpraven DVIL k. p. přiznala DJŠ 1. místo v prvomájové výzdobě.

### **4.5.1988**

Na DJŠ byla exkurze studentů z Vysoké školy báňské z Ostravy.

#### **4.5.1988 doprava**

V 8.20 hod. začala mezi hradly Š-10 a Š-11 hořet u důlní tratě stará tráva. Oheň poškodil kabely a jejich oprava a výměna trvala pět hodin.

#### **6.5.1988**

Ve velké zasedačce se konal aktiv týkající se novelizace Zákoníku práce. Aktivu se zúčastnili všichni technici a vedoucí BSP.

#### **8.5.1988 lom**

Před 20tou hodinou se řidiči stroje Vojtěchu Vetrákovi udělalo nevolno. Při odvozu z rýpadla KU-300/K-69 ustala u něj srdeční činnost. I přes prováděné oživovací pokusy se k životu neprobral.

#### **30.5.1988 skrývka**

Kolektiv BSP K-800/K-41 byl za vynikající výsledky v hospodářské a politické oblasti zapsán do "Knihy cti ÚRO". Tomuto aktu byl v Praze v budově ÚRO přítomen předseda ZV ROH DJŠ a vedoucí BSP K-41.

#### **12.6.1988**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnili okresní požární soutěže konané v Horním Jiřetíně. V kategorii nad 35 let získali 3.místo.

#### **20.6.1988**

V ODK v Mostě pokračoval další díl soutěžního večera po názvem "BSP se baví po práci". Tohoto večera se opět zúčastnil kolektiv BSP z kolesového rýpadla K-300/K-35.

#### **24.6.1988**

V období 23. – 24.6.1988 se konalo na území okresu Most velké štábní cvičení Civilní obrany. Do tohoto cvičení byly zapojeny štáby CO ze všech velkých závodů v okrese. Tohoto cvičení se zúčastnil i štáb CO z DJŠ.

#### **1.7.1988**

Od tohoto dne byl změněn právní statut SHD k. p. na SHD s. p. (*státní podnik*). Podřízené závody a podniky v rámci SHD s. p. převzaly statut v. o. j. (*výrobně organizační jednotka čili DVIL v. o. j.*)

#### **2.7.1988 skrývka**

Na demontážní místo k odstavenému rýpadlu K-1000/K-23 v předpolí byla zprovozněna příjezdní kolej pro přistavování ČSD vagónů. Tím se začalo se šrotováním tohoto rýpadla. (*viz 30.9.1987*)

### **11.7.1988 doprava**

PÚ-D převzal od traťové distance ČSD v Chomutově kolejiště od hradla Dolní rybník u Otvic až do Vrskmaně. Toto kolejiště obdrželo statut vlečky a spravovalo ji traťové hospodářství z PÚ-D.

### **13.7.1988**

PV ROH na svém zasedání zabezpečoval volby do Shromáždění do státního podniku SHD. Z celkového počtu 480 delegátů, bylo z DVIL v. o. j. do tohoto shromáždění delegováno 106 zástupců. 16 delegátů bylo z DJŠ.

### **22.7.1988 TC2**

Na PÚ-TC2 bylo v sestavě SRs-2000/K-100 a ZP-6600/Z-93 dosaženo v jeho existenci na DJŠ nejvyššího denního výkonu v těžbě zeminy v objemu 82 953 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6.1997)*

### **22.7.1988**

V tento den bylo v historii DJŠ dosaženo nejvyššího výkonu v těžbě těžných hmot, kdy za 24 hod. bylo vytěženo 131 697 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6.1997)*

### **28.7.1988**

Na DJŠ se konala celozávodní konference ZV ROH, která reagovala na organizační změny v SHD s. p. a DVIL v. o. j.

### **31.7.1988 TC2**

Na PÚ-TC2 bylo v sestavě SRs-2000/K-100 a ZP-6600/Z-93 dosaženo v jeho existenci na DJŠ nejvyššího výkonu v těžbě zeminy, a to v objemu 1 347 059 m<sup>3</sup>.

### **31.7.1988**

V historii DJŠ byl v červenci 1997 zaznamenán nejvyšší měsíční výkon v těžbě zeminy a to ve výši 2 906 253 m<sup>3</sup>. Zároveň v tomto měsíci byla dosažena nejvyšší těžba v těžných hmotách ve výši 3 573 320 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6.1997)*

### **9.8.1988**

V ODK v Mostě se konala celopodniková konference PV ROH. Této konference se zúčastnilo 18 delegátů z DJŠ.

### **14.8.1988 TC2**

Při přepojování kabelů u ZP-6600/Z-93 z PD č. 102 na PD č. 103 vznikl na koncovkách el. oblouk, který popálil elektrikáře na prstech pravé ruky. Úraz byl šetřen jako těžký.

### **14.8.1988 skrývka**

V 6.10 hod. při popojíždění rýpadlem K-1000/K-29 praskla nosná hřídel na pojezdech. Oprava trvala do 31.8.1988.

### **26.8.1988**

Na DJŠ byla exkurze horníků z dolu Kohinoor I. z Lomu u Mostu.

### **1.9.1988 doprava**

V nočních hodinách byl v Chomutově zavražděn strojvedoucí Miroslav Mertl.

### **1.9.1988 OSP**

První oficiální nekuřácké pracoviště na DJŠ bylo vyhlášeno v elektro dílně na PÚ-OSP u el. mechanika Jaroslava Golla.

### **7.9.1988 zakládání**

Z PÚ-Z3 přetransportovalo na PÚ-Z2 lopatové rýpadlo E-2,5 /R-440.

### **9.9.1988**

V ZK VTŽ v Chomutově se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev Řz DJŠ
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Zdravice hostů
- 6) Organizační zpráva
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ tyto vyznamenání:*

*2x Řád Rudé hvězdy práce*

*5x medaile Za Pracovní obětavost*

*1x medaile Za pracovní věrnost*

*1x medaile Za obětavou práci pro socialismus*

*1x titul "Průkopník socialistické práce*

*1x titul "Průkopník internacionální soutěže"*

*2x titul "Vítěz socialistické soutěže".*

### **30.9.1988**

V rámci DVIL v. o. j. se konaly na všech jeho závodech volby do Shromáždění při státním podniku SHD. Z DVIL bylo do tohoto shromáždění voleno 106 delegátů z celkového počtu 480 delegátů. Tyto volby se konaly v období 26. - 30.9.1988.

### **5.10.1988**

V ZK na Fortuně v Komořanech se představili delegátům DVIL v. o. j. tři kandidáti na funkci ředitele SHD s. p.

### **6.10.1988 PÚ-D a PÚ-Z**

Do užívání byla předána budova u stavebního dvora. V její přední polovině byly kanceláře a sociální zařízení PÚ-Z2. V zadní polovině bylo traťové hospodářství PÚ-D.

### **22.- 25.10.1988**

Na DVIL v. o. j. přijela z FMPE z Prahy kontrola na stav připravenosti na zimní období 1988 - 1989. Tato ministerská kontrola byla na DJŠ dne 22.10.1988.

### **3.11.1988**

Na DJŠ se konala celozávodní konference ZV ROH.

### **10.11.1988**

V ODK v Mostě se konal seminář k novele Horního zákona č. 44/1988 Sb, který začal platit od 1.7.1988.

### **24.11.1988**

Na DJŠ se v období 7. - 24.11.1988 konaly veřejné schůze KSČ.

### **30.11.1988 OSP**

OBÚ z Mostu provedl kontrolu pracovní činnosti vrtných souprav Böhler č. 137 a 139. Tyto soupravy prováděly vrtné práce na Obránců míru na patě Krušných hor.

### **14.12.1988**

V ZK v Chomutově se konalo společné zasedání orgánů DJŠ, které přehodnotilo plnění státního plánu za rok 1988 a návrh státního plánu na rok 1989.

### **19.12.1988**

Ve velké zasedačce se konal aktiv k bezpečnosti práce.

### **27.12.1988**

V salónku restaurace „Severka“ v Chomutově bylo uspořádáno výjezdní zasedání CZV KSČ.

### **31.12.1988 lom**

\* Kolesové rýpadlo KU-300/K-63 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžných hmotách, a to v objemu 2 927 089 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1988*)



\* Kolesové rýpadlo KU-300/K-96 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě zeminy ve výši 1 001 424 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

### **31.12.1988**

V tomto roce bylo dosaženo nejvyšší těžby uhlí v historii DJŠ, když za rok 1988 bylo vytěženo 10 367 997 tun. (*statistika k 22.6. 1997*)

## **1989**

### **1.1.1989**

Při státním podniku SHD byla provedena organizační změna v jeho řízení. Jednotlivé podniky se opět vrátily ke způsobu koncernového řízení. Byl zrušen název DVIL v. o. j. a opět zaveden dříve používaný název DVIL k. p.

### **1.1.1989**

V rámci DVIL k. p. byla u některých kolektivů BSP zavedena financování nazvané BFOPO (*Brigádní forma organizace práce a odměňování*). Na DJŠ byla tato forma zavedena na PÚ-TC2.

### **1.1.1989**

DJŠ o státním svátku na Nový rok zahájil nepřetržitou těžbu od 06.00 hod.

### **1.1.1989 TC2**

Vedoucím PÚ-TC2 byl jmenován Vladimír Peroutka. Jeho zástupcem byl ing. Vladimír Bílý. (*Předchozí vedoucí PÚ-TC2 František Houška přešel na vlastní žádost ze zdravotních důvodů do funkce el. mechanika na PÚ-OSP*)

### **11.1.1989**

PV ROH se na svém zasedání zabýval problematikou prudkého poklesu v oblasti připomínek zaměstnanců na výrobních poradách.

### **12.1.1989**

ZV ROH poskytl ze svých prostředků 21 710 Kčs na fond Armeniii, které postihlo ničivé zemětřesení.

### **12.1.1989 TC2**

V BKW Regis v NDR byla vyhodnocena internacionální soutěž mezi kolektivy kolesových rýpadel SRs 2000 za účasti zástupců z DJŠ za rok 1988. Řidiči SRs-2000/K-100 z DJŠ se umístili v této soutěži na 1. místě.

### **13.1.1989**

Sportovní komise ZV ROH a Lidová milice z DJŠ pod patronací PV KSČ uspořádaly pro všechny základní školy v Jirkově na Červeném Hrádku branný závod.

### **26.1.1989**

Při SHD s. p. byl zvolen nový odborový orgán, který měl 27 členů a 11 členů revizní komise. Z DVIL k.p. bylo do tohoto odborového orgánu delegováni 4 zástupci a 1 zástupce do revizní komise.

### **28.1.1989 TC2**

U PD č.1 shořela v 11.40 hod. buňka přestavbářů pasových dopravníků.

### **2.2.1989**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH. Na této konferenci bylo mj. projednáno protestní prohlášení, které vyjadřovalo ostrý nesouhlas s protisocialistickými demonstracemi, které se udály v lednu 1989 v Praze. *(Text protestního prohlášení pro konferenci dodal PV KSČ.)*

### **8.2.1989**

V návaznosti na pražský "Palachův týden" došlo k mohutné explozi neznámé výbušniny v areálu Krajského národního výboru. V této souvislosti byli prověřováni všichni zaměstnanci v severočeském kraji, kteří měli přístup k jakýmkoliv trhavinám. Tak tomu bylo i na DJŠ. Všichni střelmistři museli prokazovat, kde se v tuto dobu pohybovali. Zároveň jim byl odebrán vzorek vlasů. *(Později tj. po roce 1989 bylo zveřejněno, že tento výbuch zinscenoval KV KSČ a StB k zastrašení opozičních sil.)*

### **15.2.1989**

Ve velkém sále na Fortuně v Komořanech se konala celopodniková konference PV ROH. Tato konference také schválila text prohlášení ostře odsuzující lednové demonstrace v Praze. Této konferenci se zúčastnili delegáti z DJŠ. *(Opět text protestního prohlášení pro konferenci dodal PV KSČ.)*

### **23.2.1989**

V Mostě na náměstí se konala mohutná manifestace k 41. výročí Vítězného února. Součástí této manifestace byla i velká přehlídka Lidových milic. Této manifestaci se z DVIL k. p. zúčastnilo několik set příslušníků LM.

### **24.2.1989**

V Ústí nad Labem se konala mohutná manifestace k oslavám 41.výročí Vítězného února. Součástí této manifestace byla i přehlídka Lidových milic, které se zúčastnili i příslušníci LM z DJŠ.

### **1.3.1989**

Závodovou kantýnu na DJŠ převzala Jednota Most.

### **6.3.1989**

HI DJŠ ing. Pavel Fischl vyhlásil z důvodů velmi nízkých těžeb od počátku března 1989 na DJŠ "havarijní stav". Tyto nízké těžby byly zapříčiněny prudkým táním, které způsobilo extrémní poruchovost na kolejištích, především na PÚ-S. Tento havarijní stav trval do 12.3.1989

### **7.3.1989**

Na PV ROH se konalo setkání s vyhodnocenými ženami z celého DVIL k. p. u příležitosti oslav MDŽ.

### **8.3.1989**

Na MNV v Mostě se konalo slavnostní zasedání u příležitosti oslav MDŽ. Tohoto zasedání se zúčastnila jedna delegátka z DJŠ.

### **10.3.1989**

V ZK v Jirkově se konaly oslavy MDŽ pro ženy z DJŠ.

### **11.3.1989 doprava**

Technici a předáci z traťové údržby na PÚ-D si uspořádali exkurzi do Železáren v Prostějově. V těchto železárnách se vyráběl kolejový materiál také pro DJŠ.

### **21.3.1989**

Výbor Rady pracujících při SHD s.p. rozhodl, že bude snížen počet ve Shromáždění pracujících a to z 480 na 240 zástupců. Nové volby ustanovil na duben 1989.

### **22.3.1989**

V Mostě na Širokém vrchu se konalo společné zasedání politických, odborových a společenských organizací a vedení jednotlivých závodů k vyhodnocení výsledků při zavádění BFOPO.

### **2.4.1989**

VČSA vydal odborářskou výzvu "18.konkrétních činů k XVIII. sjezdu KSČ". V této výzvě se odboráři z VČSA orientovali pracovní a rekordní ukazatele. Na DJŠ tuto výzvu odboráři rozpracovali do zlepšení životního prostředí a ekologie. To se stalo naráz předmětem prvořadého zájmu okresního a krajského tisku.

#### **12.4.1989**

V období 9. - 12.4.1989 se na DJŠ byly provedeny úsekové volby do redukovaného Shromáždění pracujících při SHD s. p.

#### **18.4.1989**

Komise žen při ZV ROH uspořádala brigádu při úpravě pietního místa v Lidicích.

#### **20.4.1989**

V rekreačním středisku VČSA v Boleboři bylo uspořádáno výjezdní zasedání PV ROH DVIL k. p. Na tomto zasedání se projednávala nová struktura tohoto orgánu. Šlo v zásadě o přerozdělení a částečně o sloučení činností jednotlivých komisí.

#### **25.4.1989**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV ROH na které se projednávaly závěry z výjezdního zasedání PV ROH DVIL k. p. z 20.4.1989.

#### **26.4.1989**

Na DJŠ bylo provedeno vyhodnocení internacionální soutěže v těžbě na kolesových rýpadlech SRs 2000 mezi BFW Regis z NDR a PÚ-TC2. Řidiči SRs 2000/K-100 získali opět 1. místo.

#### **27. a 28.4.1989**

DJŠ v oba velikonoční svátky nepřetržitě těžil.

#### **28.4.1989**

Na DJŠ se dostavila "Májová komise DVIL k. p", která hodnotila stav výzdoby na závodě před májovými oslavami. DJŠ získal pro rok 1989 v rámci DVIL k. p. v této soutěži 1. místo.

#### **1.5.1989**

DJŠ těžil o státním svátku o 1. máje v ranní 12ti hod. směně s některými rýpadly na PÚ-L.

#### **2.5.1989**

Na DJŠ byla zahájena 3.etapa 5.stavby DJŠ. Účelem této stavby bylo zajistit roční těžby DJŠ nad hranicí 10 mil. tun uhlí ročně. Náplní této stavby bylo:

- \* Vybudování zpevněných míst pro montáž a údržbu DPD.
- \* Kolejová rekonstrukce na hradle Š-4.
- \* Kolejová rekonstrukce na horním i spodním hradle Š-5.
- \* Kolejová rekonstrukce kolejiště na 3.skrývkovém řezu.
- \* Rekonstrukce kolejiště mezi hradly Š-1 a D-11 pro odtahy uhlí.

- \* Obnova 10 ks odvodňovacích vrtů.
- \* Odvodnění severních svahů výsypky na PÚ-Z2.
- \* Výstavba nové el. linky 35 kV v prostoru DJŠ - koridor - VČSA - Vrskmaň.
- \* Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na klíčových hradlech.
- \* Nákup pomocné a doplňkové mechanizace.

#### **4.5.1989**

ZV ROH projednával na svém zasedání velmi nízkou účast zaměstnanců na májových oslavách v Mostě, Jirkově a Chomutově.

#### **8.5.1989**

Na DJŠ byla exkurze VTS z Železničních opraven v Ostravě.

#### **9.5.1989**

O státním svátku DJŠ těžil "na plno" na všech rýpadlech na PÚ-L a některých rýpadlech na PÚ-S a zakladačích na PÚ-Z v ranní směně.

#### **12.5.1989**

Na DJŠ byla exkurze důstojníků z VÚ 2707 ze Žatce. S tímto vojenským útvarem měl DJŠ dlouholetou patronátní smlouvu.

#### **18.5.1989**

V ODK v Mostě uspořádal PV ROH večer májových oslav, kterého se zúčastnili i zástupci z DJŠ.

#### **23.5.1989**

Na DJŠ byla exkurze další část důstojníků z VÚ 2707 ze Žatce.

#### **31.5.1989 skrývka**

V tomto měsíci dosáhlo lopatové rýpadlo E-7/R-155 nejvyšší měsíční těžby při těžbě v zemině, kdy vytěžilo 173 340 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

#### **31.5.1989 zakládání**

Zakladač Z-2000/Z-78 dosáhl ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v založení zeminy v objemu 695 804 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*)

#### **3.6.1989 TC2**

V období 1. - 3.6.1989 se na DJŠ uskutečnila internacionální soutěž řidičů strojů typu SRs 2000 v jeho ovládní a těžbě mezi PÚ-TC2 a BKW Regis z NDR. Řidiči SRs-2000/K-100 z DJŠ v této soutěži zvítězili.

### **5.6.1989 zakládání**

V tento den náhle zemřel vedoucí PÚ-Z Jiří Frydrych.

### **8.6.1989**

Na zasedání PV KSČ byla projednávána dokumentace o dalším mohutném rozvoji DJŠ.

### **9.6.1989**

Na DJŠ byla exkurze VTS z JZD Práče.

### **18.6.1989**

Požární družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní požární soutěže v Horním Jiřetíně. Družstvo v kategorii nad 35 let získalo 3.místo.

### **22.6.1989**

V období 12.- 22.6.1989 se na DJŠ konaly veřejné členské schůze KSČ.

### **28.6.1989**

\* PV ROH DVIL k. p. rozhodl, že ZV ROH na DJŠ bude mít z důvodu nové odborářské struktury 17ti členný výbor.

\* V ZK v Chomutově se dopoledne konalo společné zasedání vedení DJŠ, funkcionářů KSČ, ROH, SSM a SČSP na kterém byla přehodnocena politická a hospodářská činnost za 1. pololetí 1989.

\* V ZK v Boleboři se konalo užší zasedání vedení DJŠ, vedoucích funkcionářů KSČ, ROH, SSM a SČSP, kde se mj. projednávala i zhoršená politická situace v rámci DVIL k. p.

### **1.7.1989 doprava**

Do provozu byly uvedeny ellok č. 719, č. 720, č. 721, č. 722 a č. 723.

### **1.7.1989 zakládání**

Do funkce vedoucího PÚ-Z byl jmenován Václav Turnovský.

### **5.7.1989**

PV ROH definitivně schválil novou organizační strukturu v odborovém hnutí. Šlo o sloučení činností některých komisí a stanovení počtu členů v jednotlivých závodních výborech.

### **6.7.1989**

ZV ROH projednal na svém zasedání novou organizační strukturu v odborech. Dále připravil program na konferenci ZV ROH, kde se tato organizační změna projednala.

Do programu byl na pokyn *(CZV KSCŽ zařazeno projednání odmítavého postoje k nelegální výzvě "Několik vět", kterou vydala a rozšiřovala po ČSSR protisocialistická skupina z Prahy.)*

### **22.7.1989**

\* Na DJŠ se konala celozávodní konference ZV ROH. Na této konferenci byla projednána nová odborářská struktura i přerozdělením členů v jednotlivých komisích. V závěru konference byl na pokyn PV KSCŽ projednán důrazný protest proti rozšiřování ilegální výzvy "Několik vět" s požadavkem o důsledný postup proti jejím iniciátorům a rozšiřovatelům. *(S úplným textem výzvy "Několik vět" nebyl nikdo na DJŠ, ani na této konferenci PV ROH seznámen.)*

\* V tento den bylo dosaženo v historii DJŠ nejvyšší těžby za 24 hod. v těžných hmotách, a to v objemu 150 708 m<sup>3</sup>. *(statistika k 22.6.1997)*

### **31.7.1989 zakládání**

E-2,5/R-444 dosypával lokalitu bývalého hlubinného dolu Saxonia u Třebušic.

### **3.8.1989**

V ODK v Mostě se konala celopodniková konference s obdobným programem jako konference na DJŠ *(viz 22.7.1989)*.

### **8.9.1989**

V ZK VTŽ v Chomutově ve všech jeho prostorách se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev hlavního inženýra
- 3) Předání vyznamenání
- 4) Předání věcných odměn
- 5) Zdravice hostů
- 6) Organizační pokyny
- 7) Volná zábava

*Při těchto oslavách byly zaměstnancům DJŠ předány tyto vyznamenání:*

*3x Řád Rudé hvězdy práce*

*1x medaile Za vynikající práci*

*4x medaile Za pracovní obětavost*

*1x medaile Za pracovní věrnost*

*(V době těchto oslav Dne horníků byl Řz DJŠ ing. Stanislav Mour na léčení v lázních.)*

### **1.10.1989**

V Košicích se konal Mezinárodní maratón míru, kterého se zúčastnil z PÚ-D

František Štěpánek. ZV ROH mu uhradil náklady za startovné, dopravu a kvalitní běžeckou obuv.

### **26.10.1989**

V období 24. - 26.10.1989 byla v NDR vyhodnocena internacionální soutěž mezi kolektivy řidičů SRs 2000 z BKW Regis a DJŠ.

### **27.10.1989**

OBÚ Most projednával na DJŠ nový způsob zajištění pasových dopravníků z hlediska bezpečnosti práce na nich.

### **28.10.1989**

DJŠ o státním svátku u příležitosti 71. výročí založení ČSR těžil nepřetržitě.

### **31.10.1989 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300S/K-69 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě uhlí a to v objemu 21129 tun. (*statistika k 22.6.1997*)

### **31.10.1989**

V tento měsíc dosáhly politické nepokoje v NDR takového rozsahu, že jeho obyvatelé prováděli hromadné emigrace, formou průniku na velvyslanectví západních států. Tyto státy zajišťovaly po dohodě s ČSSR, převoz emigrantů po tratích ČSD do NSR, a to vždy v nočních hodinách. Velmi často se v tomto měsíci stávalo, že zaměstnanci DJŠ, a i z jiných dolů přijížděli do zaměstnání velmi pozdě. Tyto mimořádné vlaky s emigranty z NDR měly výhradní přednost.

### **4.11.1989**

CZV KSČ uskutečnil výjezdní zasedání na zámeček Belvédér u Děčína. Zde projednal postup k připravované konferenci.

### **17.11.1989**

\* V Praze a následně po celé ČSSR nastal politický převrat. Od tohoto data docházelo k postupným změnám v politickém a hospodářském systému.

\* V ZK dolu Šmeral v Čepirohách se konalo další kolo soutěže "BSP se baví po práci", kterého se zúčastnil i kolektiv BSP z DJŠ.

### **18.11.1989**

\* V ZK v Chomutově se konala celozávodní konference CZV KSČ. Delegátem z KV KSČ z Ústí na Labem, byl počátek politického převratu v Praze a v ČSSR kvalifikován jako bezvýznamná revolta, která bude do večera potlačena.

\* V Praze v Činoherním divadle bylo založeno Občanské fórum.



### **19.11.1989**

Pod vlivem politických událostí v Praze byly na DJŠ vytvářeny politické diskuse k událostem v Praze.

### **20.11.1989**

Vysoké a střední školy v Praze vstoupily na protest proti událostem z 17.11.1989 do stávků. Protest byl namířen proti brutálnímu zásahu SNB proti studentům, kteří na Národní třídě v Praze vyjadřovaly svůj nesouhlas s politickým děním v ČSSR. K těmto školám se postupně přidávaly i další školy z celé ČSSR.

### **21.11.1989**

\* V ČSSR byla ustavena vláda národního porozumění.

\* Na DJŠ se na jednotlivých provozních úsecích ustavily první skupiny Občanského fóra, které vystupovaly proti činnosti CZV a ZO KSČ a ZV ROH na dole.

### **22.11.1989**

VTS z DJŠ zorganizovala exkurzi s fáráním na dole Měděnec v Měděnci v Krušných horách, shodou okolností i na provozním úseku Měděnec a hlavní chodbě Měděnec.

### **23.11.1989**

Na DJŠ byly zorganizovány v období 21. - 23.11.1989 nové volby do dílenských výborů ROH. Tyto volby měly oslabit vliv CZV a ZO KSČ v těchto odborových orgánech, kde měla tato strana vždy většinové zastoupení.

### **24.11.1989 údržba**

Zaměstnanci PÚ-Ú vyslovili nesouhlas s volbou nového dílenského výboru. Po rozboru se ukázalo, že komunisté měli v tomto orgánu opět většinu.

### **24.11.1989**

V Praze na Václavském náměstí bylo za mohutné účasti obyvatel, projednáno prohlášení k osvobození politických vězňů.

### **25.11.1989**

\* Na DJŠ bylo zveřejněno prohlášení k osvobození politických vězňů.

\* Studenti právnické fakulty v Praze vydali leták "Pracovně právní důsledky případného přerušení práce", které se zabývalo právním zajištěním chystané generální stávkou v ČSSR na den 27.11.1989.

### **26.11.1989**

Na DJŠ byla na jednotlivých PÚ zveřejněna výzva ke generální stávce i s letákem o jeho právním zajištění, které vydaly studenti z právnické fakulty v Praze.

### **27.11.1989**

\* V ČSSR i na DJŠ se konala v době od 12.00 do 14.00 hod. generální stávka se zastavením pracovní činnosti.

\* V odpoledních hodinách se sešlo ve velké zasedačce asi 80 komunistů, kteří chtěli revokovat usnesení z celozávodní konference z 18.11. 1989. Jejich cílem bylo svolat novou celozávodní konferenci CZV KSČ. Provést nové volby, včetně zavedení nových a jiných politických postupů. Naivně se domnívali, že vliv KSČ bude na DJŠ i po těchto událostech v ČSSR přetrvávat.

### **28.11.1989**

Pražští studenti vydali "Svědectví o událostech v Praze dne 17.11.1989". Tento dokument byl doručen na DJŠ.

### **29.11.1989**

Na DJŠ bylo na všech provozních úsecích zveřejněno svědectví o pražských událostech.

### **30.11.1989**

ZV ROH DJŠ pozastavil volby do nového ZV ROH a PV ROH s ohledem na nově se tvořící Občanské fórum. Toto Občanské fórum se neustále dohadovalo na celkovém řízení jeho činnosti v rámci DVIL k. p. K tomuto stavu vydal ZV ROH prohlášení.

### **1.12.1989**

PV ROH DVIL k.p. vydal tzv. "Akční program" ve kterém stanovil koordinaci odborářské činnosti v rámci podniku.

### **3.12.1989**

\* V Praze byla provedena rekonstrukce vlády ČSSR.

\* Na DJŠ se na pozvání Občanského fóra se dostavili dva studenti z lékařské fakulty z Karlovy univerzity Prahy. Ve velké zasedačce seznámili asi padesát účastníků s politickým děním v Praze. V závěru vyzvali horníky z DJŠ, aby vyšli do ulic a vyjádřili tak nesouhlas s politikou KSČ. Netušili, že vliv KSČ na hornickém severu byl daleko větší, než v jiných částech republiky.

### **5.12.1989**

PV ROH a ZV ROH DVIL k.p. vydali "Prohlášení" ve kterém odsoudili nepodařenou rekonstrukci vlády z 3.12.1989.

### **9.12.1989**

\* V ODK v Mostě se konala celopodniková konference PV ROH. Na této konferenci byly přijaty závěry a hlavní úkoly do XII. Všeodborového sjezdu.

\* OV KSČ v Mostě svolal mimořádnou konferenci na které projednával současné politické dění. Závěr konference si vytýčil úkol, mít neustále pod kontrolou politickou situaci v základních organizacích KSČ.

### **11.12.1989**

CZV KSČ svolal mimořádné zasedání na kterém projednal závěry z konference OV KSČ a posuzoval politickou situaci na DJŠ.

### **14.12.1989**

Na DJŠ se konalo zasedání ZV ROH rozšířené o nové předsedy dílenských výborů. Na tomto zasedání se projednávalo zabezpečení řádných voleb do jednotlivých dílenských výborů a do závodního výboru.

### **18.12.1989**

PV ROH DVIL k.p. vydal "Otevřený dopis" ve kterém komentoval kladné a záporné přístupy k Akčnímu programu, který vydal 1.12.1989.

### **21.12.1989**

V ČSSR byla zrušena Lidová milice. Závodní jednotka LM na DJŠ začala připravovat předání zbrojního a ostatního inventáře.

### **22.12.1989**

Na DJŠ se konalo mimořádné zasedání CZV KSČ, které opět přehodnocovalo politickou situaci na DJŠ. Objevila se připomínka připravit závodní organizaci KSČ na převod do uličních organizací.

### **23.12.1989**

V objektu Lidových milicí na DJŠ byly protokolárně předány VÚ v Mostě všechny zbraně a jejich příslušenství. Tyto zbraně byly ještě tento den odvezeny do mosteckých kasáren. Tím zanikla jednotka Lidových milicí na DJŠ.

### **28.12.1989**

Ve velké zasedačce se sešli naposledy předsedové jednotlivých ZO KSČ. Tam si předali kartotéku členské základny a ukončili politickou činnost na DJŠ s ujednáním k 31.12.1989.

### **31.12.1989**

Na DJŠ byly zrušena politická činnost KSČ. Souběžně s tím byly zrušeny:

4.ZO KSČ na PÚ-TC2

5.ZO KSČ na PÚ-L

6.ZO KSČ na PÚ-S

7.ZO KSČ na PÚ-Z

8.ZO KSČ na PÚ-D

9.ZO KSČ na PÚ-Ú

21.ZO KSČ na PÚ-OSP

### **31.12.1989 lom**

\* Kolesové rýpadlo KU-300/K-63 dosáhlo ve své existenci nejvyššího výkonu v těžbě zeminy, a to v objemu 1 877 052 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1989*)

\* Kolesové rýpadlo KU-300/K-96 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžných hmotách ve výši 2 437 534 m<sup>3</sup>. Zároveň v prosinci 1989 dosáhlo nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě zeminy v objemu 139 200 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*)

### **31.12.1989 TC2**

PÚ-TC2 dosáhl v sestavě SRs 2000/K-100 a ZP-6600/Z-93 ve své existenci na DJŠ, nejvyššího ročního výkonu v těžbě zeminy a to v objemu 10 060 562 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1989*)

## **1990**

### **1.1.1990**

Od Nového roku byl zrušen SHD s. p. Původní organizace SHD s. p. byla rozdělena do 14ti samostatných podniků.

### **2.1.1990**

Po politickém tlaku, který se vyznačoval konáním různých mítinků, porad, schůzí a zasedání z popudu jednotlivců i skupin zaměstnanců, vydal Řz DJŠ ing. Stanislav Mour opatření v němž zakázal jakoukoliv politickou činnost na DJŠ. Tento zákaz se netýkal činnosti odborů. Objevovaly se totiž snahy, týkající v zakládání výborů z různých politických stran na dole.

### **12.1.1990**

V období 9. - 12.1.1990 se konaly na DJŠ přímé volby do ZV ROH. Původní ZV ROH nedostal důvěru, protože v tomto orgánu byli stále zapojeni členové KSČ včetně předsedy.

### **25.1.1990 TC2**

V ZK DJŠ v Chomutově se konal odborový úsekový aktiv PÚ-TC2. Na tomto aktivu byly projednány nové zásady demokratického řízení celého provozního úseku. V závěru tohoto aktivu vedoucí PÚ-TC2 Vladimír Peroutka tyto snahy jednoznačně odmítl. Požadoval, aby skupina iniciátorů převzala i hmotnou odpovědnost. Ti se však od tohoto požadavku distancovali. Řízení PÚ-TC2 zůstalo v předešlé organizační linii.

### **26.1.1990**

Na ustavujícím jednání PV ROH byly představeni tři kandidáti na funkci předsedy. Na PV ROH se konaly přímé volby a z představených kandidátů byl do této funkce zvolen Luboš Měkota, revírník z PÚ-S na DJŠ.

### **30.1.1990**

V ZK v Chomutově se konalo zasedání zbylých členů KSČ z DJŠ, aby si ujasnili další postup v politické činnosti. Část přítomné členské základny KSČ přešla do tzv. "profesních klubů" a část jich přešla do uličních organizací.

### **31.1.1990**

V rámci likvidace objektů po Lidových milicích na DJŠ, byly předány prostory pod velkou zasedačkou do užívání odboru hlavního mechanika. Objekty, kde byly umístěny učebny, velitelství a garáže LM byly zatím uzavřeny. *(Krátce po tomto převzetí, byla v rámci stavební rekonstrukce závodní jídelny, umístěna v tomto objektu přechodně závodní kantýna.)*

### **31.1.1990 doprava**

Z PÚ-D byly na důl Obránců míru v Dolním Jiřetíně převedeny ellok č. 581 a č. 582.

### **1.2.1990 lom**

Při pojíždění rýpadla E-7/R-152 v bahnitém terénu došlo k poruše na pojezdovém ústrojí. Oprava trvala do 30.3. 1990.

### **1.2.1990 lom a skrývka**

PÚ-S převzal od PÚ-L 6. skrývkový řez.

### **1.2.1990**

\* Na DJŠ byla ze zaměstnanců DJŠ ustavena ekologická komise pro ochranu životního prostředí.

\* ZV ROH bylo předběžně rozhodnuto, že restaurační prostory v ZK v Chomutově budou pronajaty soukromé firmě. RaJ v Kadani dostaly výpověď, které tyto prostory

dosud využívaly. Dále bylo dohodnuto, že soukromá firma bude, která povede v ZK tuto restauraci, bude ZV ROH platit 20 000 Kčs ročně a 2% z ročního zisku.

### **8.2.1990**

Odborový orgán na mimořádné konferenci ROH ve velké zasedačce rozhodl, že upouští od svého pojmenování ZV ROH DJŠ a začíná užívat nový název ZV FOS PHNG DJŠ. Do funkce předsedy ZV FOS byl zvolen Ludvík Huptych. Do této doby se ZV ROH dělil na DV ROH a po jednotlivých PÚ byly tyto DV ROH členěny takto:

PÚ-TC2	DV ROH č. 13
PÚ-S	DV ROH č. 14
PÚ-D	DV ROH č. 15
PÚ-Z	DV ROH č. 16
PÚ-L	DV ROH č. 17
PÚ-Ú + SZ	DV ROH č. 18
PÚ-OSP	DV ROH č. 29

### **28.2.1990**

Dosavadní předseda ZK v Chomutově Jiří Čermák byl zproštěn této funkce.

### **1.3.1990 skrývka**

\* V koncové partii 3. skrývkového řezu, kde byly zahájeny hrubé zemní práce v rámci 5. stavby 4. etapy se objevila silná záparová činnost. V tomto místě mělo být vystavěno nové důlní nádraží Vrskmaň s 62 ks různých druhů výhybek.

\* Do funkce vedoucího ZK v Chomutově byl jmenován Ladislav Malecký bývalý předseda ZV ROH.

### **3.3.1990 skrývka**

Rýpadlo K-1000/K-25 těžilo na 2. skrývkového řezu v bezprostřední blízkosti hradla Š-5. Po ukončení těžby tímto směrem byla hrana tohoto řezu vzdálena od hradla Š-5 pouhých 40 metrů.

### **22.3.1990**

ZV FOS zrušil na svém zasedání činnost všech BSP a BFOPO na DJŠ.

### **29.3.1990**

Ve velké zasedačce se konala konference ZV FOS DJŠ. Na této konferenci byl projednáván návrh přejmenování dolu Jan Šverma. Tento návrh nebyl schválen. Konference však mj. schválila přejmenování podniku z DVIL k. p. na DÚK k. p. (*Doly a úpravny Komořany*)

### **31.3.1990 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyšší měsíční těžby v těžbě zeminy a to v objemu 317 468 m<sup>3</sup> (*statistika k 22.6.1997*)

### **1.4.1990**

Ze sloučených úpraven ÚUK a ÚUH se staly opět samostatné závody.

### **2.4.1990**

Na DJŠ se začal zájemcům rozprodávat drobný majetek, který vlastnila Lidová milice.

### **5.4.1990 správa závodu**

Na PÚ-SZ byla ustaven nový samostatný odborový úsek. Předtím byly odboráři z PÚ-SZ začleněny do odborového úseku PÚ-Ú.

### **5.4.1990**

Na zasedání ZV FOS opět skupina odborářů iniciovala návrh na přejmenování dolu. Návrh byl opět přehlasováním zamítnut.

### **6.4.1990**

V ODK v Mostě se konala podniková konference PV ROH. Na tomto jednání byla mj. ukončena činnost PV ROH DVIL k. p. a zahájena nová činnost POR FOS PHNG DÚK k. p. Zároveň tato konference odsouhlasila změnu názvu z DVIL k. p. na DÚK k. p.

### **6.4.1990**

Na ÚUK vznikl v uhelném hlubinném zásobníku Pb třídírny požár, který zničil konstrukci pasového mostu. Oprava trvala do konce srpna 1990. Tento požár mírně ovlivnil technologii těžby uhlí na DJŠ.

### **11.4.1990**

Na DJŠ se konala od 11.50 do 12.00 hod. výstražná stávka se zastavením práce a houkáním sirén a píšťal. Tuto stávku iniciovaly odbory a konala se na podporu požadavku Občanského fóra z ČKD Polovodiče Praha. Toto OF požadovalo, aby majetek KSC byl převeden do rukou státu.

### **19.4.1990**

Na náměstí v Mostě se konala demonstrace asi 4000 horníků ze všech mosteckých dolů, která nesouhlasila se zrušením hornických výhod.

#### **20.4.1990**

Zasedání ZV FOS DJŠ se zúčastnil ředitel DÚK k. p. ing. Miloš Loužecký.

#### **1.5.1990**

Do funkce ředitele DJŠ byl jmenován ing. Pavel Fischl, který dlouhá léta na DJŠ pracoval ve funkci hlavního inženýra. Předchozí ředitel ing. Stanislav Mour se stal vedoucím OTOR na DÚK k. p.

#### **4.5.1990**

V restauraci Výšina v Krušných horách se konala výjezdní porada vedoucích PÚ.

#### **17.5.1990**

Na DJŠ byl uveden v platnost nový soubor technologických postupů.

#### **25.5.1990**

Řp DÚK k.p. ing. Miloš Loužecký projednával v předsednictvu vlády ČSFR návrh nové struktury důlních závodů v severočeském kraji. Obhajoval seskupení důlních závodů do tzv. společného podniku. Tato struktura měla nahradit bývalé SHD.

#### **26.5.1990**

Hasičské družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní hasičské soutěže, která se konala na polygonu CHEZA v Záluží u Litvínova. Družstvo hasičů z DJŠ v kategorii nad 35 let se získalo 3.místo.

#### **31.5.1990 TC2**

Ing. Vladimír Bílý ukončil svou pracovní činnost ve funkci zástupce vedoucího PÚ-TC2 a přešel do odboru vývoje na DÚK k. p.

#### **31.5.1990 lom**

Do důchodu odešel vedoucí PÚ-L Miroslav Koutský.

#### **31.5.1990 doprava**

Vedoucí PÚ-D Karel Černoch byl převeden do funkce dispečera.

#### **31.5.1990 údržba**

Vedoucí PÚ-Ú Jaroslav Krahulík byl na svou žádost převeden do funkce mistra strojní poruchové čety.

#### **1.6.1990 lom**

Vedoucím PÚ-L byl jmenován Josef Pěnkava.



### **1.6.1990 doprava**

Vedoucím PÚ-D byl jmenován Luboš Dýzl.

### **1.6.1990 údržba**

Vedoucím PÚ-Ú byl jmenován Josef Brzobohatý d.t.

### **8.6.1990**

Na DJŠ byla exkurze čtyř bezpečnostních techniků z dolu Vřesová z HDBS.

### **18.6.1990 skrývka**

Ve 11.40 hod. se odstavilo rýpadlo K-800/K-41 s poruchou na ložisku otoče nakládacího výložníku. Výměna ložiska trvala do 30.6.1990.

### **7.7.1990 TC2**

Na SRs-2000/K-100 byl na pase č. 1 uveden do provozu drtič kusů. Zpočátku byl jeho provoz velmi poruchový. Později splňoval těžební požadavky.

### **19.7.1990**

V ZK v Chomutově se konalo společné zasedání vedení DÚK k. p. a POR FOS DÚK, kde se mj. projednávala i otázka další budoucnosti tohoto závodního klubu.

### **23.8.1990**

V ZK v Chomutově se rozšířené konalo zasedání ZV FOS DJŠ ke kterému byli přizváni předsedové odborových úseků.

### **6.9.1990**

ZV FOS projednával na svém zasedání osamostatnění DÚK k. p. a jeho vytržení ze struktury SHD s. p.

### **8.9.1990**

V ZK VTŽ v Chomutově se ve všech jeho prostorách konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Projev předsedy ZV FOS
- 3) Projev ředitele DJŠ
- 4) Předání finančních odměn
- 5) Volná zábava

### **3.10.1990**

ZV FOS projednával na svém zasedání otázku ZK v Chomutově. Náklady na jeho generální opravu měly dosahovat kolem 10 mil. Kčs, což značně zatěžovalo rozpočet

odborové organizace. ZV ROH navrhoval závodní klub prodat. V závěru se usnesl, že k tomuto problému svolá mimořádnou konferenci.

### **8.10.1990 skrývka**

V tento den dosáhlo lopatové rýpadlo E-7/R-155 nejvyššího denního výkonu v těžbě v objemu 8 640 m<sup>3</sup> zeminy. (*statistika k 22.6. 1997*)

### **12.10.1990**

Na DJŠ byla exkurze z Vysoké školy báňské z Ostravy.

### **31.10.1990**

V Mostě na hradě Hněvíně se uskutečnilo jednání předsedy vlády ČR Petrem Pithartem o požadavcích horníků. Jednání nepřineslo očekávané výsledky. Tohoto aktu se zúčastnil i předseda ZV FOS DJŠ Ludvík Huptych.

### **8.11.1990**

Ve velké zasedačce se konala mimořádná konference ZV FOS DJŠ. Hlavním bodem jednání byla otázka další budoucnosti závodního klubu v Chomutově. Na závěr bylo rozhodnuto, že si ZV FOS klub ponechá a využije jej ke komerčním účelům.

### **20.11.1990**

V Praze se konal seminář s francouzskými odboráři. Na tento seminář byl vyslán i jeden zástupce odborů z DJŠ.

### **25.11.1990**

Československá komora odborových svazů (ČSKOS) jednala v právních výborech ve Federálním shromáždění ČSFR. Většina požadavků tohoto odborového orgánu byla zamítnuta. Proto POR a ZV FOS na k. p. DÚK vyhlásily stávkovou pohotovost.

### **1.12.1990**

ZK DJŠ v Chomutově byl začleněn do Asociace odborových kulturních zařízení v ČSFR.

### **29.12.1990**

VTS DJŠ provedla exkurzi na důl Václav Řezáč v Měděnci.

### **31.12.1990 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-96 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě uhlí ve výši 2 526 573 tun (*statistika k 28.6.1997*)

# 1991

## **1.1.1991**

Záznamem v úředním rejstříku u Krajského soudu v Ústí nad Labem, změnil úředně svůj název DVIL k. p. na DÚK k. p. i když tento název začal používat v průběhu roku 1990.

## **23.1.1991**

Na DJŠ byla kontrola z ČTIOO z Ústí nad Labem se zaměřením na stav v ohních a zápar. Výsledek kontroly byl kladný. (*ČTIO - Česká technická inspekce ochrany ovzduší*)

## **1.3.1991 OSP**

Vedoucím PÚ-OSP byl jmenován ing. Miroslav Lemák. Předchozí vedoucí PÚ-OSP Jan Burda přešel do odboru hlavního mechanika.

## **6.3.1991 doprava**

V 9.10 hod. byl v kolejišti u železničního přejezdu k bývalé obci Slatenice mezi hradly Š-8 a Š-10 nalezen mrtvý muž. Šetřením bylo zjištěno, že šlo o zaměstnance z dolu Šmeral, který si šel k důlní trati natrhat "kočičky". Některá z projíždějících LH souprav ho srazila a usmrtila.

## **19.3.1991**

V ZK v Chomutově se konal aktiv Klubu důchodců, kteří pracovali na DJŠ. Na tomto aktivu se také projednávala otázka budoucnosti závodního klubu. Důchodci rozhořčeně nesouhlasili se způsobem, jak je ZV FOS DJŠ nakládáno s jeho dalším osudem. Důrazně připomněli, že jsou to právě oni, kteří především svou brigádnickou činností tento klub zhodnotili. Jistý čas, byl tento jejich argument brán na zřetel při dalších jednáních o závodním klubu.

## **21.3.1991**

Ve velké zasedačce se konal odborářský aktiv, na kterém ZV FOS projednával mj. Kolektivní smlouvu na rok 1991. Také se projednávala budoucí struktura SHD s.p. o které bylo mnoho nejasností.

## **25.3.1991 doprava**

V obvodu hradla Š-3 u výhybky č.3 se v 11.50 hod. stal smrtelný úraz kolejáři Oldřichu Šrejmovi. Při práci na této výhybce, kolejáři neslyšeli přijíždějící LH soupravu od zakladače. Poblíž u jejich pracoviště stála u návěstidla jiná ellok s LH soupravou, která měla spuštěné ventilátory.

### **11.4.1991**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV FOS DJŠ.

### **19.4.1991**

Při rekreační léčbě v Nízkých Tatrách, náhle zemřel Řz DJŠ ing. Pavel Fischl.

### **24.4.1991 zakládání**

Na pohyblivé příjezdové cestě u škvárového depa na PÚ-Z2 v 9.10 hod. došlo k silniční nehodě. Bočně se střetlo nákladní vozidlo T-816 ze ZDTP Vrbenský s osobním vozidlem Favorit patřící soukromé firmě SVOČ z Chomutova. Nikdo nebyl zraněn.

### **30.4.1991**

V tomto měsíci vyvrcholila aktivita DHL k. p. o odtržení ÚUH z organizační struktury DÚK k. p. Při závěrečném jednání byla tato snaha zamítnuta.

### **2.5.1991**

ZV FOS DJŠ uspořádal hromadný zájezd na Všeobecnou výstavu v Praze, která se koná vždy jednou za sto let.

### **10.6.1991**

Při příchodu prodavaček do závodní kantýny bylo zjištěno, že kantýna je vykradena.

### **15.6.1991**

\* Před zahájením úklidu zdravotního střediska si uklízečka všimla, že u ordinace závodního lékaře jsou otevřeny dveře, které se vždy uzamykaly. Při prohlídce ordinace bylo zjištěno, že byl odcizen pouze počítač v ceně cca 60 tisíc Kčs.

\* Hasičské družstvo z DJŠ se zúčastnilo okresní hasičské soutěže, která se konala na polygonu CHEZA v Záluží. Hasičské družstvo v kategorii nad 35 let získalo 3. místo.

### **26.6.1991**

V ODK v Mostě se konalo shromáždění odborářů, kde se projednávalo stanovisko české vlády k požadavkům horníků. Stanovisko přednášel předseda české vlády Petr Pithart. Odboráře z DJŠ zastupoval jeden delegát.

### **1.7.1991**

Ředitelem DJŠ byl jmenován ing. Zdeněk Zatloukal.

### **2.7.1991**

OO VB v Záluží u Mostu oznámilo na DJŠ, že od 1.7. 1991 jsou přejmenovány na Policie ČR.

### **3.7.1991**

\* POR FOS PHNG DÚK zrušil všechny rekreace do Jugoslávie z důvodu začínající občanské války v této zemi.

\* Ve 2.20 hod. bylo ohlášeno, že na hořanské výsypce, ze strany bývalé obce Hořany je vidět velký oheň. Při obhlídce tohoto prostoru s Policií ČR bylo zjištěno, že zloději tam vypalovali z odcizených kabelů izolaci. Jejich agresivita při jejich zadržování byla tak velká, že Policie ČR byla nucena použít několik výstřelů ze služební zbraně.

### **6.7.1991**

V 10.20 hod. se stala v Mostě na křižovatce u obchodního domu Prior silniční nehoda pohotovostního auta Škoda 120 s osobním autem z NSR. Řidič Škody 120 byl lehce zraněn na pravém koleně.

### **20.8.1991**

ZV FOS DJŠ si zakoupil japonský kopírovací přístroj "Canon", aby nebyl závislý při kopírování svých písemností na vedení DJŠ.

### **25.8.1991**

V průběhu srpna 1991 byla prováděna náročná rekonstrukce střechy na závodním klubu v Chomutově. V tento den, když byla tato střecha nejvíce rozkryta, se spustil velmi prudký a dlouhotrvající déšť. Celý závodní klub byl promáčen srážkovou vodou, až do přízemí. Tato událost byla pojišťovnou u které byl závodní klub pojištěn, hodnocena jako živelní pohroma.

### **13.9.1991**

Tohoto dne se konaly oslavy Dne horníků DJŠ souběžně ve dvou městech. Pro zaměstnance z Mostu se tyto oslavy konaly v restauraci „Centrála“ (bývalá Luna) a pro zaměstnance z Chomutova v KASS v sídlišti Zahradní s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Volná zábava

*(Způsob zajištění a vlastní organizace těchto oslav, byla zúčastněnými hodnocena "jako nepříliš šťastná".)*

### **16.9.1991**

ZV FOS na svém zasedání mj. zrušil všechny nasmlouvané rekreace na rok 1992 do Jugoslávie. Přes léto 1991 se stále stupňovaly a rozšiřovaly ozbrojené konflikty na území tohoto státu.

### **25.9.1991**

Při terénních úpravách za hradlem Š-4 poškodilo pomocné lopatové rýpadlo kabel 6

kV. Tím byla vyřazena z provozu hlavní čerpací stanice, holešická rozvodna, ZD-2100/Z-73, Z-2000/Z-78 a K-300/K-35. Oprava trvala čtyři hodiny.

### **1.11.1991 zakládání**

Na PÚ-Z2 zahájilo těžební činnost lopatové rýpadlo E-2,5/ R-444. Předtím těžilo na PÚ-Z3.

### **2.12.1991**

Na DJŠ byly ukončeny odborářské volby do výborů OÚ a ZV FOS. Předsedou ZV FOS DJŠ, byl zvolen opětovně Ludvík Huptych.

### **9.12.1991**

Firma Motorlet Praha provedla motorovou zkoušku tryskového motoru na rozmrazovací stanici Ta vozů u hradla Š-1 s kladným závěrem.

### **13.12.1991**

V Teplicích v Čechách se konalo pracovní shromáždění ESOP. Tohoto shromáždění se zúčastnil za odboráře z DJŠ jeden delegát. (*ESOP = Ekologické Sdružení Odborářů Podkrušnohoří*)

### **31.12.1991 skrývka**

Lopatové rýpadlo E-7/R-155 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě zeminy a to v objemu 1 265 208 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1999*)

## **1992**

### **1.1.1992**

Na DJŠ byla od Nového roku 1992 evidována tato pracoviště:

#### PÚ - skrývka

- \* Kolesové rýpadlo K-800/K-41
- \* Kolesové rýpadlo K-800/K-54
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-25
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-29
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-27
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-155
- \* Pohyblivé koleje
- \* Pomocné mechanismy
- \* Společné

#### PÚ - lom

- \* Kolesové rýpadlo K-300/K-35
- \* Kolesové rýpadlo KU-300/K-63
- \* Kolesové rýpadlo KU-300S/K-69S

- \* Kolesové rýpadlo KU-300/K-96
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-152
- \* Pohyblivé koleje
- \* Pomocné mechanizmy
- \* Společné

#### PÚ - zakládání

- \* Zakladač Z-1650/Z-55
- \* Zakladač ZD-1800/Z-59
- \* Zakladač ZD-2100/-73
- \* Zakladač Z-2000/Z-78
- \* Lopatové rýpadlo E-2,5/R-444
- \* Pohyblivé koleje
- \* Pomocné mechanizmy
- \* Ostatní zakládání
- \* Společné

#### PÚ - doprava

- \* Elektrické lokomotivy
- \* Vozy LH a Ta
- \* Pevné koleje
- \* Trolejáři
- \* Zabezpečovací zařízení
- \* Pomocné mechanizmy
- \* Společné

#### PÚ - údržba

- \* Trafostanice
- \* Výměňíková stanice
- \* Mechanická dílna
- \* LH dílna
- \* Ellok dílna
- \* Opravna buldozerů
- \* Elektro poruchová četa
- \* Strojní poruchová četa
- \* Elektro dílna
- \* Strojní montážní četa
- \* Strojní četa PPO
- \* Vulkanizace
- \* Nádvořní údržba
- \* IVVR stavební
- \* IVVR strojní
- \* Společné

#### PÚ - OSP

- \* Odvodnění předpolí DJŠ
- \* Odvodnění předpolí VČSA
- \* Odvodnění řezů
- \* Trhací práce
- \* IVVR strojní
- \* Společné

#### PÚ - TC2

- \* Kolesové rýpadlo SRS-2000/K-100
- \* Zakladač ZP-6600/Z-93
- \* Dálková pasová doprava
- \* Pomocné mechanismy
- \* Objekt Běta
- \* Společné

#### PÚ - správa závodu

- \* Řídící a správní činnost
- \* Civilní ochrana
- \* Úsek řízení HI DJŠ
- \* Požární zbrojnice
- \* Zdravotní středisko
- \* Počítačové systémy
- \* Společné

### **9.1.1992**

Řp DÚK ing. Miloš Loužecký ustanovil komisi pro zpracování publikace "Komořansko - minulost a současnost" ve složení:

ing. Vladimír Petrovský st.	ing. Ausbergr František
ing. Josef Novák	Pavel Pergl
JUDr. Zdeněk Pešek	Josef Toušek
ing. Stanislav Razák	ing. Pavel Heřman
Václav Kostelej	Milan Vokáč
ing. Miroslav Vlasák	ing. Jan Melkes
ing. František Bareš	Josef Šípek
Jaroslav Štěpánek	

Vedoucím této redakční rady byl ing. Petrovský Vladimír st.

### **11.1.1992 skrývka**

V 8.20 hod. ukončilo definitivně svou těžební činnost kolesové rýpadlo K-1000/K-29 a ihned zahájilo transport na demontážní místo.



### **15.1.1992 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-29 dokončilo transport na demontážní místo, které bylo situováno v těsné blízkosti u sociální budovy na PÚ-S. Demontáž tohoto rýpadlo prováděla osádka tohoto stroje za pomoci PPO čtyř z PÚ-Ú. *(Demontáž trvala do 30.6. 1992)*

### **27.1.1992**

Na složiště písku u hradla A-7 přijela z DJŠ ellok č. 615. Při vyklopení prvního vozu písku se do dlouhého koryta zvrhlo náraz všech 12 LH vozů. Strojvedoucí ellok utrpěl při této příhodě šok a musel být vystřídán.

### **12.2.1992**

V Praze se konala porada odborového svazu, kde se jednalo o budoucím organizačním uspořádání FOS PHNG. Za DJŠ se této porady zúčastnil předseda ZV FOS Ludvík Huptych.

### **9.3.1992 zakládání**

Na přejezdu mezi hradly Š-4 a Š-33 se stala silniční nehoda. Ellok č. 599 se střetla na železničním přejezdu se skříňovou PV3S. Při této nehodě byla lehce zraněna kantýnská z PÚ-Z.

### **10.- 15.3.1992**

Na DÚK s.p. byl hostem belgický expert na uhelné hospodářství pan T. O. J. Gheyselinck. Předtím pobýval v ostravském a sokolovském revíru, aby blíže poznal organizaci uhelného průmyslu v Čechách. *(Tento expert z EHS, zpracoval na požadavek vlády ČSFR nepřiliš podařený rozbor pod názvem "Restrukturalizace uhelného hornictví". Tento rozbor měl být podkladem pro zařazení uhelného hornictví do druhé vlny privatizace. Celý tento materiál působil dojmem, ve vyvolání objemu celkových těžeb v závislosti uhelného průmyslu ČSFR na EHS.)*

### **11.3.1992**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV FOS DJŠ. Na této konferenci byl také zvolen delegát na II.sjezd FOS PHNG, kterým byl Ludvík Huptych.

### **20.3.1992**

V Praze se konal II. sjezd FOS PHNG, kterého se za DJŠ zúčastnil předseda odborů Ludvík Huptych.

### **27.3.1992**

V ODK v Mostě se konaly oslavy u příležitosti 30. výročí založení DÚK s. p, kterých se zúčastnili i delegování zástupci z DJŠ.

### **1.4.1992**

Při jednání vlády ČSFR byla schválen rozbor belgického odborníka na uhelný průmysl pan T.O.J Gheyselinecka "Restrukturalizace uhelného průmyslu". Tento počín vlády vyvolal ostré reakce hornických odborů.

### **3.4.1992**

Na táboře 7 se sešla komise pro zpracování publikace "Komořansko - minulost a současnost".

### **9.4.1992**

V rámci DÚK s. p. změnil odborový orgán svůj název. Na DJŠ se název ZV FOS změnil na ZV SOO. (*ZV SOO = Závodní výbor severočeské odborové organizace*)

### **11.4.1992 lom**

Ve 2.40 hod. při těžbě na 6. skrývkovém řezu se probořilo lopatové rýpadlo E-7/R-152 do staré důlní chodby. Vyprošťování rýpadla trvalo 36 hodin.

### **11.5.1992 doprava**

V nočních hodinách se v podkrušnohoří strhla prudká vichřice, která na DJŠ nezpůsobila mnoho škod. Větší škodou bylo pouze utržení střechy ze stanoviště instruktorů strojvedoucích. Střecha pod náporem odlétla až k hradlu D-11. Část této střechy se také nabalila na příhradové trolejové sloupy poblíž tohoto hradla a způsobila zkrat v trolejové síti.

### **15.5.1992**

Požárně technickou komisí bylo na DJŠ zrušeno provozování kolejové požární cisterny. Tato cisterna byla předána na PÚ-L pro omývání rýpadel od uhelného prachu.

### **1.6.1992 lom**

Na montážním místě pod Vrskmaní bylo započato s montáží nového kolesového rýpadla typu KU-300/K-107.

### **3.6.1992**

Obyvatelé obcí Strupčic a Okořina si podali stížnost na DÚK s. p. na prováděné trhací práce velkého rozsahu na DJŠ. Ve stížnosti uvedli, že seismické otřesy

způsobené touto trhací prací, poškozují zdivo na jejich obytných domech. (viz 27.10.1992)

### **6.6.1992**

V podkrušnohoří proběhl ve 13.10 hod. očekávaný otřes skalního masívu, který se v některých lokalitách projevil jako velmi mírné a krátké zemětřesení. Na DJŠ se projevil prasklinama na domech v administrativní části a v dílenské části PÚ-Ú. *(Dle informace z monitoringu Krušných hor, kde pracoval ing. Vladimír Petrovský st, šlo předpokládaný otřes. První otřes byl zaznamenán v roce 1792. Druhý otřes v roce 1892 byl již popsán a změřen. Celou tuto záležitost s velkým zájmem sledovala ČSAV z Prahy.)*

### **15.6.1992**

Oddělení měřičství se přestěhovalo z přízemí administrativní budovy do objektu po bývalých Lidových milicích. Hlavním měřičem DJŠ byl Karel Kovařík.

### **19.6.1992**

Na táboře 7 se konala porada komise pro sepsání publikace "Komořansko - minulost a současnost".

### **22.6.1992**

V ODK v Mostě se konal sněm SČ SOO PHNG, kterého se za odboráře DJŠ zúčastnil Ludvík Huptych.

### **30.6.1992 skrývka**

Na PÚ-S bylo dokončeno sešrotování kolesového rýpadla K-1000/K-29. Šrotovací místo u sociální budovy zůstalo prázdné. (viz 11.1.1992)

### **1.7.1992 TC2**

Na PÚ-TC2 byl uveden do provozu generátor teplých plynů GP-601. V zásadě šlo o motor z tryskového letadla zabudovaný na podvozku traktoru ŠT-180. Tento generátor mohutným tlakem výfukových plynů vyhazoval spadanou zeminu pod a kolem dálkové pasové dopravy do okolí.

### **2.7.1992 zakládání**

U Z-73 bylo provedeno zkušební založení popílku z elektrárny Mělník. *(V podstatě šlo o složitější proces. Popílek elektrárny Mělník se dovezl na složiště edrbrantu u hradla D-3. Tam se popílek míchal s drobnou zeminou prohazováním rýpadlem E-2,5. Potom se naložil opět do LH soupravy a založil se u zakladače.)*

### **15.7.1992**

V měsíčníku "Uhlí a rudy" č. 8/1/1992 napsal ing. Zdeněk Stružka z DHL stat', "Nová hospodářská struktura dolů v severočeské pánvi ve vazbě na misi T. O. J. Gheyselinecka". V této stati velice ostře a kriticky rozebral rozbor tohoto belgického uhelného experta.

### **1.8.1992 TC2**

Při skládání ocelových pražců pro DPD, utrpěl v 10.40 hod. přestavbář těžký úraz. Jeden pražec se z vrcholu hromady svezl v okamžiku, kdy tento přestavbář urovnával jiný pražec na spodku této hromady. Tento pražec mu ustříhl poslední článek na pravém prsteníku.

### **27.8.1992**

Výdej mzdy byl zahájen v centrálním výdejním středisku proti hlavní strážnici. *(Předtím se mzda vydávala ve hlavní pokladně a na jednotlivých provozních úsecích.)*

### **28.8.1992**

Komisi pro zpracování publikace "Komořansko – minulost a současnost" byla odevzdána pracovní verze "Historie DJŠ". V této historii byl zachycen vývoj DJŠ od jeho založení, až po současný stav s vazbou na založení jednotlivých provozních úseků. Tuto verzi sepsal Václav Kostelej.

### **3.9.1992**

Ve velkém sále v ODK v Mostě se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Volná zábava

### **13.9.1992**

V odpoledních hodinách projel po ervěnickém koridoru historický vlak u příležitosti 120. výročí založení lokomotivního depa v Chomutově. Po tomto kolejišti projela z Chomutova do Mostu a zpět, stará parní lokomotiva s dobovými osobními vagóny.

### **30.9.1992 správa závodu**

Do důchodu odešel výrobní dispečer Jiří Voldán.

### **26.10.1992**

Při POR SOO DÚK byl ustaven krizový štáb z důvodu neseriózního jednání ministra hospodářství v otázce privatizace uhelného průmyslu.

### **27.10.1992**

Na DJŠ se uskutečnilo jednání mezi starostou obcí Strupčice a Okořina, kterého se zúčastnil zástupce DÚK s. p. a VÚHU z Mostu. Předmětem jednání byla stížnost, kterou si podali obyvatelé těchto obcí na způsob provádění trhacích prací velkého rozsahu. Ve stížnosti vedli, že seismické otřesy z trhacích prací způsobují na jejich domech trhliny. Všem zúčastněným byly předloženy výsledky měření jednotlivých odstřelů a seismické porovnání. Otřesy způsobené odstřely byly hluboko pod povolenými hodnotami s platnou ČSN "Seismické zařízení staveb". Tím bylo dokázáno, že způsob provádění trhacích prací na DJŠ není v rozporu s platnými předpisy. I přes tyto výsledky a závěry, DJŠ učinil opatření a snížil hmotnost trhavin při nabíjení jednotlivých vrtů. (viz 3.6.1992)

### **28.10.1992**

DJŠ o státním svátku u příležitosti 72. výročí založení ČSR netěžil.

### **30.10.1992**

Na táboře 7 se konalo jednání komise, která připravovala vydání publikace "Komořansko - minulost a současnost".

### **3.11.1992 údržba**

V 8.25 hod. došlo v zatáčce u housenkárny k silniční nehodě. Přímo v zatáčce se srazil osobní automobil Škoda 135 z PÚ-Ú se skříňovou PV3S z PÚ-Z. Při této nehodě byli lehce poraněni řidič a skladnice z PÚ-Ú. *(Kuriozitou na této nehodě bylo, že místem nehody opatrně projížděl autojeřáb. Řidič autojeřábu se při projíždění tímto místem více věnoval prohlížení následků nehody a nedával pozor na jeřábový výložník. Tím zachytil o stožár lampy, a ten padl poblíž komise, která šetřila tuto nehodu.)*

### **6.11.1992**

Na táboře 7 se konala porada komise, která připravovala vydání publikace "Komořansko - minulost a současnost".

### **8.11.1992 TC2**

Ve 12.40 hod. spadl na jedoucí PD č. 10 z přechodové lávky asi desetiletý chlapec. To uviděl jeho kamarád. Hned tuto událost utíkal oznámit jeho otcí do Vrskmaně. Ten zase ihned běžel na dispečink TC2 a nechal zastavit těžbu. Skupina zaměstnanců se okamžitě vydala hledat tohoto chlapce. Potkali ho, jak jím jde vstříc kolem PD č. 1. Ihned byl odvezen do nemocnice na vyšetření. Kromě někoika odřenin neutrpěl žádný úraz. Z celé nehody si toho mnoho nepamatoval. Jisté bylo však jedno, že musel projet přesypy mezi PD č. 10 a PD č. 1.

### **11.11.1992**

Hornické odborové organizace v rámci SHD, uspořádali protestní pochod v Praze. Shromaždiště bylo v Praze na Letné a průvod se vydal na Staroměstské náměstí. Tento protestní pochod byl zorganizován na protest proti stále nejasným koncepcím souvisejících s privatizací v hornictví. Z DJŠ se tohoto protestního pochodu zúčastnilo 41 odborářů.

### **20.11.1992**

Na táboře 7 se konala porada komise, která připravovala vydání publikace "Komořansko - minulost a současnost".

### **3.12.1992**

V souvislosti s připravovaným vydáním publikace "Komořansko - minulost a současnost", byla zpracována druhá verze Historie DJŠ. Tuto verzi sepsali ing. Josef Novák a Václav Kostelej.

## **1993**

### **1.1.1993**

\* V platnost vstoupil zákon o rozdělení ČSFR. Stát ČSFR se rozdělil na dva nezávislé státy, a to na Českou republiku a Slovenskou republiku.

\* U krajského soudu v Ústí nad Labem byla zaregistrována Mostecká uhelná společnost a.s. (MUS a.s.). Tato uhelná společnost začala existovat právně. Fyzicky existovaly zatím Doly a úpravny Komořany (DÚK s.p.). Zatím nebyly vyřešeny majetkové vztahy mezi jednotlivými k.p. ze kterých se měla MUS a.s. sestávat. (viz 1.1.1991)

### **10.1.1993 TC2**

V 6.00 hod. přijížděl na kole k závoře u strážnice buldozerista z PÚ-TC2. Nestačil včas zastavit a narazil do této závory. Závoru zlomil, ale také si při pádu zlomil levou klíční kost. Při šetření úrazu bylo zjištěno, že tento zaměstnanec přijel do práce na kole pod vlivem alkoholu.

### **11.1.1993**

Podkrušnohoří zasáhla velice silná inverze, která trvala do 15.2.1993 (viz *tamtéž*).

### **20.1.1993 TC2**

V 01.05 hod. se rozřízl o železný předmět PD č.10 v délce 2800 metrů. Dalších 2200 metrů tohoto pasu bylo různým stupněm tímto železným předmětem poškozeno. Proto bylo vyměněno celých 5000 metrů tohoto PD č.10. Vulkanizérské práce trvaly nepřetržitě na výměně této délky pasu do 21.2.1993

### **20.1.1993**

Na T-7 v Komořanech se konala porada k připravovanému vydání publikace Komořansko - minulost a současnost.

### **25.1.1993**

Celou noc z 24. na 25.1. 1993 dul velmi silný vítr. V 6.15 hod. se toto větrné počasí změnilo ve vichřici jejíž intenzita dosahovala hodnot až 35 m/s. (tj. 126 km/hod). Tato vichřice strhla střechu na starém foukacím kanále, na pískovně a na sociální budově na PÚ-L.

### **2.2.1993**

V tento den se oddělila česká měna od československé měny. Zároveň byly ihned okolkovány čs. bankovky v nominále 100, 500 a 1000 Kčs tzv. českým kolkem.

### **5.2.1993 doprava**

V 10.20 hod. při provozu rozmrazovací stanice Ta vozů, shořel v několika minutách tryskový motor i kabinou obsluhy. Nikdo nebyl zraněn. Příčina požáru spočívala ve vyvlečení přívodní hadice pro palivo u tryskového motoru. Oheň uhasili hasiči z DJŠ a z ÚUK. Ihned na rozmrazovací stanici začaly ihned rekonstrukční práce.

### **12.2.1993**

Na dole Centrum u Dolního Jiřetína ve II. úseku vypukly nepokoje havířů. Tyto nepokoje souvisely s nedostatkem informací, souvisejících s dalším způsobem odměňování za vykonanou práci. Ihned na tuto událost, začaly reagovat ekonomické odbory i v ostatních podnicích a závodech a o překot tyto mzdové informace začaly vydávat.

### **15.2.1993**

V podkrušnohoří skončila velmi silná inverze, která začala 11.1.1993. Přes celý měsíc se v podkrušnohoří vytvářely neprůhledné mlhy, které obsahovaly různé, zdraví škodlivé emise. Nejsilnější z těchto emisí byl oxid siřičitý (SO<sub>2</sub>), který dosahoval koncentrací v rozmezí 260 - 750 ng/m<sup>3</sup>. Přípustná koncentrace byla do 150 ng/m<sup>3</sup>. V tento den začal vát mírný vítr a tato inverze skončila. Silné mlhy měly vliv i na snížených těžbách na DJŠ.

### **21.2.1993 doprava**

Skončila urychlená rekonstrukce rozmrazovací stanice Ta vozů. Opět byla uvedena do provozu. (viz 5.2.1993)

### **21.2.1993 TC2**

Na PÚ-TC2 začala těžba po havárii, která se stala 19.1.1993 rozříznutím PD č. 10 v délce 5000 m.

### **5.3.1993 doprava**

V průběhu dopoledne si strojvedoucí na ellok č. 611 opravoval náhon rychloměru. Odsekl z jeho konce asi 5 mm ocelového drátu. Tento kousek drátu mu po odseknutí vletěl skrz spodní víčko do levého oka. Strojvedoucí necítil žádnou větší bolest a považoval tuto ranku za škrábnutí. Za několik hodin se mu v tomto oku vytvořil zánět. Byl ihned odvezen do mostecké nemocnice, kde mu bylo levé oko operativně odejmuto. Úraz byl šetřen jako "těžký".

### **21.3.1993 zakládání**

Během noční směny bylo vykradeno sociální zařízení na PÚ-Z1. Loupež zjistil revírník, který se vrátil z prohlídek pracovišť. Šetřením bylo zjištěno, že byla odcizeno tranzistorové rádio a kalkulačka.

### **25.3.1993 zakládání**

Ve 2.50 hod. se na PÚ-Z1 u E-2,5/R-520 objevil neznámý podnapilý člověk. Snažil se vylézt na rýpadlo. Přivolaná hlídací společnost Koskord jej zajistila a předala Policii Most.

### **25.3.1993 údržba**

V 11.50 hod. se střetla na železničním přejezdu u ellok dílny kolejářská drezína s vysokozdvihným vozíkem. Nikdo nebyl zraněn.

### **1.4.1993**

ZV OOP DJŠ vstoupil do Sdružení odborových organizací podkrušnohoří (SOOP).

### **13.4.1993 zakládání**

Na PÚ-Z1 byl v noci odcizen traktorový valník (9t) i s naloženým uhlím, které mělo být ráno u kotelny složeno.

### **13.4.1993 OSP**

V 19.20 hod, dispečer z VČSA, ohlásil na dispečink DJŠ, že z prostoru PÚ-OSP se na obloze objevuje hustý dým. Krátce na to bylo zjištěno, že hoří objekt bývalé čerpací stanice. Oheň uhasili hasiči z ÚUK.

### **27.4.1993 TC2**

Na panelové cestě u PD č.10 se převrátila v 10.15 hod. LIAZ s nástavbou UDS.



Příčinou této nehody byla rychlá jízda, při které toto vozidlo sjelo pravými koly z panelové cesty a převrátilo se na pravý bok.

### **1.5.1993 TC2**

Vedoucím PÚ-TC2 byl jmenován ing. Jiří Cífka, který předtím pracoval ve funkci vedoucího výroby. Jeho zástupcem se stal Vladimír Peroutka, který předtím zastával funkci vedoucího PÚ-TC2. Zástupce vedoucího PÚ-TC2 Milan Podhorský přešel do funkce revírníka na PÚ-L.

### **1.5.1993**

Vedoucím výroby DJŠ byl jmenován ing. Vladimír Lisý.

### **1.5.1993 údržba**

Vedoucím PÚ-Ú byl jmenován ing. František Svoboda. Předchozí vedoucí úseku Josef Brzobohatý d.t. odešel z DJŠ.

### **5.5.1993**

U ředitele DÚK k. p. se konalo jednání komise, která zpracovávala publikaci "Komořansko - minulost a současnost".

### **13.5.1993 doprava**

V 11.20 hod. u hradla Š-11 se vlivem zkratu ve svorkovnici trakčního motoru u ellok č. 646 vznítil uhelný prach a olejové nečistoty. Strojvedoucí včas počínající oheň uhasil.

### **19.5.1993**

Od 05.00 do 06.00 hod. proběhla na Českých drahách stávka železničářů za zvýšení platů. Této stávky se zúčastnilo přes 250 stanic v České republice. Pro DJŠ z této stávky vznikly mírné problémy při střídání směn a v dopravě zaměstnanců z noční směny.

### **21.5.1993**

V rámci bývalé telefonní sítě bývalé organizace SHD, bylo provedeno přepojování telefonní sítě z KSK na jednotlivé digitální telefonní rozvodny na závodech, které byly mezi sebou navzájem propojené. Zároveň s touto úpravou byly změněny telefonní čísla.

### **22.5.1993 lom**

V noci nastaly prudké a vytrvalé deště. Náhlým přívalem srážkových vod se zatopila pomocná čerpací stanice na PÚ-L. Voda v retenčních jímkách (50x15x4m) vystoupila od běžně udržované hladiny o 2 metry a zatopila i stanoviště obsluhy.

### **25.5.1993 TC2**

V 21.40 hod. se na PD č. 10 vyhřálo ložisko na vratném bubnu. Tento buben se vyvrátil a stačil ještě rozříznout 50 metrů. Škoda činila cca 0,5 mil. Kč.

### **31.5.1993**

Do důchodu odešel zástupce vedoucího PÚ-Z1 Josef Zedník. Jeho funkci začal zastávat Jaroslav Círgl.

### **11.6.1993 TC2**

V 7.35 hod. se rozřízl o kolejnici PD č.1 v délce cca 40 metrů, která se vzpříčila v sýpce.

### **15.6.1993 skrývka**

PÚ-S převzal od PÚ-L 6. skrývkový řez.

### **23.6.1993 skrývka**

Na PÚ-S byly provedeny dva vzájemné transporty kolesových rýpadel. K-800/K-54 transportovalo z 3.skrývkového řezu na 4. skrývkový řez. K-1000/K-25 zase transportovalo ze 4. skrývkového řezu na 2. skrývkový řez. Na 3. skrývkovém řezu se obě rýpadla vzájemně míjely.

### **26.5.1993**

Na mostecké nádraží ČD, sdělil před 14tou hodinou jakýsi anonym, že se v jeho prostorách ukrývá časovaná bomba. Tento teroristický skutek, měl za účinek zastavení veškeré činnosti na tomto hlavním nádraží. Až po dvou hodinách byl opět obnoven provoz. Ohlašovaná bomba nebyla nalezena. Zaměstnanci z DJŠ přijeli směrem do Chomutova z ranní směny o dvě hodiny později.

### **26.6.1993**

Filmaři z Prahy z barandovského studia pořizovali na DJŠ záběry pro film s pracovním názvem "Zmizelé obce" pro filmovou společnost Originální Videojournal.

### **29.6.1993 TC2**

Při prohlídce zdvihových lan na SRs-2000/K-100 bylo zjištěno, že se začíná rozplétat jedno lano. Kolesové rýpadlo bylo ihned odstaveno z těžby. Při této poruše musí být vyměněny obě zdvihová lana. Problém při jejich shánění byl v tom, že se lana o délkách 2 x 740 m běžně nevyrábí. Po intenzivním shánění bylo zjištěno, že tyto lana jsou v rezervě na dole Petr Bezruč v Ostravě. Po krátkém jednání byla tato lana zapůjčena na DJŠ. Oddělení OHM DJŠ ihned zadalo výrobu nových lan pro tento důl. Výměna zdvihových lan trvala do 11.7.1993.

### **29.6.1993 skrývka**

V 8.50 hod. vyměňoval v rozvodně řidič stroje na K-1000/K-27 pojistku 500 voltů. Při jejím vyjmutí se vytáhl i el. oblouk, který popálil tohoto řidiče na pravé ruce. Úraz byl šetřen jako těžký.

### **30.6.1993**

Vedoucím ZK DJŠ v Chomutově byl jmenován František Kabát.

### **1.7.1993 doprava**

Při vyjíždění sunutého loženého vlaku s ellok č.633 ze svahu od K-1000/K-27 se rozpojila souprava. Část odpojené soupravy pokračovala krátce v jízdě ze svahu a pak se zastavila. Strojvedoucí se této situace nevšiml a do této své ujeté soupravy narazil. Při této srážce se ohnulo osm tuhých spojů.

### **14.7.1993 skrývka**

Při těžbě u lopatového rýpadla E-7/R-155 se zlomila osa u horních kladek.

### **3.8.1993 TC2**

Při ranní kontrole na SRS-2000/K-100 byly zjištěny trhliny na kolese. Několik trhlín bylo situováno asi dva metry od osy kola. O této neobvyklé poruše byl informován výrobce v Německé spolkové republice. Na kolese ihned byly zahájeny opravy.

### **5.8.1993**

Od tohoto dne byly "podnikové raporty" prováděny z budovy ještě fyzicky neustavené MUS a. s.

### **8.8.1993 doprava**

V 14.40 hod. byl před sklad trhavin přistaven vagón trhavin. Z průvodky bylo zjištěno, že tento vagón patří na VČSA. Mimo jiné při prohlídce plomb na vratech vagónu bylo zjištěno, že jsou porušené. Tento stav byl ihned nahlášen na Policii ČR. Vagón s trhavinami byl po prohlídce Policií opět vrácen na hradlo D-9.

### **9.8.1993 zakládání**

V 8.50 hod. při přetahování kolejového pole přes kolejiště jej zachytila dojíždějící ložená sunutá LH souprava s ellok č.651. Ta toto kolejové pole před sebou sunula a srazila čtyři trolejové sloupy a strhla trolej. Nikdo nebyl zraněn.

### **1.9.1993**

V časopise "Deník Mostecka" vyšly výňatky z připravované publikace "Komořansko - minulost a současnost", a to z historie DJŠ z období 1860 až 1914.

### **5.9.1993**

Ve dnech 4. - 5.9.1993 se konalo na Kyjické vodní nádrži mistrovství Německa v závodech vodních kluzáků.

### **5.9.1993 TC2**

V 10.50 hod. se přetrhl ve spoji PD č.102. Oprava trvala do 10.9.1993.

### **7.9.1993**

Roudnické strojírný a slévárny, předváděly v koncové části 3. skr. řezu **VÍceúčelový Zemědělský Automobil (VÍZA)** pro ministerstvo národní obrany. Tento automobil měl nahradit už nevyráběný terénní automobil PV3S. Na DJŠ byla dlouhá léta PV3S používána v několika modifikacích.

### **9.9.1993**

Na DJŠ byla exkurze studentů ze Švýcarska.

### **10.9.1993**

V prostorách chomutovského divadla se konaly oslavy Dne horníků s tímto programem:

- 1) Zahájení
- 2) Volná zábava

Součástí těchto oslav byla i velká tombola.

### **11.9.1993 TC2**

Ve 3.30 hod. došlo k opětovnému přetržení PD č. 102. Proto byl TC2 odstaven do roční revize o několik dní dříve. Předchozí přetržení PD č.102 se stalo 5.9.1993.

### **14.9.1993 OSP**

Na DJŠ prováděla firma GOODWIN INTERNATIONAL LDS z Anglie z zastoupení firmy SIGMA TRADING LTD ukázkou použití ponorných kalových čerpadel. Nejprve bylo provedeno zahájení a krátká instruktáž ve velké zasedačce. Potom na hlavní čerpací stanici byla provedena praktická ukáзка některých typů. Na tuto ukázkou se sjelo asi kolem padesáti zástupců z různých uhelných společností.

### **14.9.1993 zakládání**

Ve 2.10 hodin se na ZD-2100/Z-73 rozřízl pas č.1 o kolejnici po celém obvodě.

### **17.9.1993 lom**

V 17.20 hod. se o ostrý kámen, který se vzpříčil v sýpce, rozřízl pas č. 2 na KU-300/K-63 po celé délce.

### **30.9.1993**

Na Širokém vrchu se konalo zhodnocení činnosti u příležitosti 35. výročí založení nového dispečinku na Novém závodě. Této akce se zúčastnilo vedení DJŠ a všichni dispečeri a vedoucí směn. Na tento večer byli pozváni i někteří důchodci, kteří na tomto dispečinku jako dispečeri v minulosti pracovali.

### **10.10.1993 zakládání**

V 5.30 hod. se při střídání směn stal téměř hromadný úraz. Řidič při jízdě s osádkami na zakladače, přehlédl rozkopanou příjezdovou cestu. Vlivem prudkého zabrzdění vozidla se ve skříní PV3S, poranilo různým způsobem sedm zaměstnanců. Tři z nich byli odvezeni k ošetření do nemocnice v Mostě. Po lékařské prohlídce byli propuštěni do domácího léčení.

### **18.10.1993 lom**

Na montážním místě ve Vrskmani bylo převzato DJŠ nové kolesové rýpadlo KU-300/K-107. Po převzetí se připravovalo k transportu do místa zasazení.

### **24.10.1993 lom**

Ve 2.25 hod. se rozřízl na KU-300/K-63 pas č. 1 po celé délce o vzpříčený kámen v kolesové jímce.

### **28.10.1993 lom**

U příležitosti 78.výročí založení ČSR DJŠ netěžil. Pouze osádka na novém rýpadle KU-300/K-107 zahájila transport z montážního místa pod Vrskmani. Tohoto státního svátku bylo využito k částečnému rozebrání PD č. 10, přes který K-107 přešlo a pokračovalo v transportu na 6. skr. řez.

### **1.11.1993**

DJŠ se stal součástí nové akciové společnosti s názvem Mostecká uhelná společnost. Od tohoto dne začala fyzicky existovat MUS a. s., když byla předtím 1.1.1993 zápisem u krajského soudu v Ústí nad Labem právně založena. Generálním ředitelem MUS a.s. se stal ing. Aleš Burian. O této události se zmínily téměř všechny deníky v České republice.

### **2.11.1993 lom**

KU-300/K-107 na 6. skrývkovém řezu natěžilo v 9.25 hod. první kubíky zeminy do LH soupravy tažené ellok č. 586.

### **1.12.1993 doprava**

DJŠ uzavřel smlouvu s nehodovým oddílem Českých drah o výpomoci při odstraňování těžkých vykolejení.

### **11.12.1993 doprava**

V 03.30 hod. vykolejila vyjíždějící prázdná LH souprava ellok č. 586 od ZD-1800/Z-59 na 2. výsypkové etáži vnitřní výsypky na výhybce na koncovém hradle. Toto těžké vykolejení způsobila výhybka, která byla nedovřena. Při jízdě proti hrotu se stala tzv. vidlicovitá jízda. Různé součásti výhybky, včetně srdcovky, byly pod lokomotivou. K likvidaci tohoto těžkého vykolejení byl povolán nehodový oddíl z Českých drah (*viz 1.12. 1993*). Do doby než nehodový vlak dojel k místu vykolejení, chovalo se jeho osazenstvo velmi sebejistě. Po obhlídce na místě vykolejení nedokázali určit ani pracovní postup a opět odjeli. Kolejáři a technici z PÚ-Z a PÚ-D tuto lokomotivu opět nakolejili.

### **19.12.1993 TC2**

V 16.30 hod. se při těžbě zastavil PD č. 11. Při hledání příčiny, bylo zjištěno, že se pasový dopravník řízl o nezjištěný kovový předmět v délce cca 300 metrů a to 20 cm od hrany. Tato část pasu musela být vyměněna.

### **28.12.1993**

Na Širokém vrchu se konal autorský večer s autory, kteří se podíleli na zpracování publikace "Komořansko – minulost a současnost". Tento večer uspořádal generální ředitel MUS a.s. ing. Aleš Burian. Za vedení MUS a.s. se tohoto večera také zúčastnili ing. Miloš Loužecký - zástupce ministra MOH ČR, JUDr. Pešek Zdeněk - personální ředitel MUS a.s, ing. František Zýka - ředitel divize DÚK k.p. a předseda OOP MUS Luboš Měkota. Jako autoři se tohoto večera zúčastnili ing. Vladimír Petrovský st, ing. František Ausberger, ing. Petr Bareš, ing. Pavel Heřman, ing. Jan Melkes, Pavel Pergl, ing. Stanislav Razák, Josef Šípek, ing. Miroslav Vlasák, Milan Vokáč, Josef Toušek a Václav Kostelej.

### **30.12.1993**

Ve 13.15 hod. ukončilo na III. uhelném řezu svou těžební činnost kolesové rýpadlo K-300/K-35. Dohrabilo Ta soupravu č. 641 a zahájilo transport za kolej na demontážní místo, poblíž střediska kolejářů (*na tzv. bouli*).

### **31.12.1993 skryvka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě zeminy a to v objemu 2 597 138 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

# 1994

## **6.1.1994 lom**

Na demontážním místě na podloží, poblíž střediska kolejářů, začala demontáž a šrotování odstaveného kolesového rýpadla K-300/K-35.

## **18.1.1994**

V týdeníku "Horník - naftař - geolog" v č.2 byla uveřejněna část textu ze studie "Možnosti těžby a využití hnědého uhlí a jejich komplexní zhodnocení z hlediska budoucích potřeb ČR". Tato stať se zabývala budoucností všech uhelných podniků v podkrušnohoří. O DJŠ se studie zmiňovala: *"Lom Šverma - neprodlužovat životnost tohoto lomu na úkor zkrácení životnosti lomu Vršany v dobývacím prostoru Holešice a ukončit těžbu v roce 2005. Zásoby 32 mil. tun uhlí"*. Tuto studii vypracovala pro Ministerstvo průmyslu a obchodu, firma CONTE - EKO Praha s.r.o.

## **20.1.1994**

Na čelní zeď vstupní budovy do DJŠ byla zavěšena velká zářivková krabice s nápisem "Důl Jan Šverma Holešice".

## **22.1.1994 lom**

Při šrotování kolesového rýpadla K-300/K-35 se ve 12.25 hod. stal smrtelný úraz Janu Jankovičovi, zámečníku PÚ-L. Při rozpalování sneseného vyvažovacího výložníku se jedna jeho těžká část zvrátila. Ta jej zasáhla do krku a usmrtila jej.

## **29.1.1994**

V noci se strhla silná vichřice o rychlostech 25 - 30 m/s. Na DJŠ nebyly poškozeny žádné objekty. Pouze na Českých drahách v železniční stanici Jirkov strhla vichřice celou plechovou střechu ze staniční budovy a vrhla jí na trolejové vedení. Vlak i se zaměstnanci DJŠ, dojel do Třebušic, až v kolem sedmé hodiny ranní. V tento den byly mírné problémy se střídáním směn.

## **1.2.1994 OSP**

Vedoucím PÚ-OSP byl jmenován František Houška. Předchozí vedoucí ing. Miroslav Lemák byl jmenován ekologem DJŠ.

## **2.2.1994**

Technikům na SZ byly vydány nové závodní legitimace s čárkovým kódem. Tak se začala zkoušet nová evidence zaměstnanců s přímou vazbou na výpočet mzdy.

## **13.2.1994 skrývka**

Strojvedoucí ellok č.609 v 10.30 hod. při uhýbání na kusou kolej, vlivem své

neopatrností, narazil na spodní Š-5 do odstaveného mostového překladače kolejí č. 49. Oprava tohoto stroje trvala tři týdny.

#### **24.2.1994**

ZV OOP DJŠ zaujal na svém zasedání, zamítavé stanovisko k závěrečné zprávě o šetření smrtelného úrazu Jana Jankoviče. Ve svém zdůvodnění uvedl, že na konci šetření jsou jiná stanoviska, než na jeho počátku. Požádal o revizi této závěrečné zprávy.

#### **28.2.1994**

K tomuto dni byly bez náhrady zrušeny "hornické svačiny" zavedené v roce 1982.

#### **4.3.1994**

V Mostě ve velkém sále v restauraci „Medusa“ se konal sněm SOO MUS. Tohoto sněmu se zúčastnili i delegáti z DJŠ. Tento sněm vyslovil nesouhlas s důchodovými opatřeními, které projednávala vláda České republiky.

#### **18.3.1994**

Televize Nova natáčela na DJŠ část pořadu o životním prostředí na mostecku.

#### **21.3.1994 TC2**

V 7.20 hod. se rozřízl PD č. 10 v délce 750 metrů o vzpříčený kus kolejnice v sýpce.

#### **22.3.1994**

V Praze na Staroměstském náměstí se konala demonstrace cca 30 tisíc odborářů, která vyjadřovala protest proti chystaným změnám v Zákoníku práce a nesouhlas s důchodovými opatřeními. Této demonstraci se zúčastnilo 22 odborářů z DJŠ.

#### **24.3.1994**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV OOP DJŠ. Na této konferenci byla také podána zpráva o demonstraci v Praze ze dne 22.4.1994.

#### **31.3.1994**

Vedoucí výroby ing. Vladimír Lisý ukončil z rodinných důvodů pracovní činnost na DJŠ.

#### **1.4.1994 zakládání**

Zástupce ved. PÚ-Z2 ing. Miroslav Trefný byl převeden na funkci vedoucího směny na dispečinku. Jeho funkcí na PÚ-Z2 byl pověřen Josef Fivebr.



#### **1.4.1994 lom**

K montáži gamapopeloměru na KU-300S/K-69, jehož činnost je založena na radioaktivním záření, vyjádřila osádka tohoto rýpadla nesouhlas z hlediska jejich ohrožení zdraví. Požadovali, aby montáž tohoto zařízení byla ihned zastavena. Krátce na to, byl osádce podrobně vysvětlen princip tohoto zařízení a montáž byla bez potíží dokončena.

#### **2.4.1994 TC2**

Mezi hranami prvních řezů DJŠ a lomem Vršany byla vzdálenost rovných 300 m.

#### **8.4.1994**

V Praze se konal I.sjezd Českomoravské komory odborových svazů, kterého se za ZV OOP DJŠ zúčastnil Ludvík Huptych.

#### **11.4.1994 lom**

Na KU-300S/K-69 byl zprovozněn gamapopeloměr typ GE 1100S firmy Enelex. Tento popeloměr automaticky vyhodnocoval reálnou popelnatost právě těženého uhlí. Tyto údaje o popelnatosti byly rádiovým způsobem předávány do počítače na dispečink DJŠ.

#### **26.4.1994 zakládání**

OBÚ v Mostě schválil požadavek vedení DJŠ, aby dozorčí činnost na PÚ-Z1 mohli vykonávat místo techniků, předáci. Určil však, že tito předáci musí být vyzkoušeni z bezpečnostních předpisů a z odborné způsobilosti v rozsahu jako technici.

#### **29.4.1994 zakládání**

Zakladač Z-1650/Z-55 ukončil definitivně v 15.30 hod. svou těžební činnost na vnější velebudické výsypce. Poslední založenou LH soupravu přivezla ellok č. 623 se zeminou od K-1000/K-25. Pak se připravoval na transport k demontážnímu místu k hradlu Š-11. Délka tohoto transportu byla cca 3,5 km. Tím skončilo na DJŠ tzv. velké zakládání. Na PÚ-Z1 zůstala pouze lopatová rýpadla E-2,5/R-485 a R-520. *(V této časové etapě se uvažovalo s tím, že tento zakladač bude na tomto místě rozebrán a po částech převezen na montážní místo ve Vrskmani. Tam měla být provedena jeho generální oprava. Zakladač měl potom být zasazen na vnitřní výsypce.)*

#### **1.5.1994 OSP**

Zástupcem vedoucího PÚ-OSP byl jmenován Jan Burda. Předchozí zástupce Miroslav Šuta byl převeden do funkce revírníka PÚ-Z.

#### **4.5.1994 doprava**

Demontáží nadbytečných výhybek začala likvidace hradla Š-11. Na hradle byla

zrušena obsluha a stavění výhybek zajišťovalo hradlo Š-10. Přes hradlo Š-11 byl stále zajišťován kolejový provoz k Z-1650/Z-55 a k dvěma lopatovým rýpadlům E-2,5.

### **7.5.1994**

Na DJŠ se celých 24 hod. netěžilo uhlí, protože ÚUK měla tzv. generální výpadek. Dobývání těžilo naplno.

### **8.5.1994 doprava**

O státním svátku DJŠ netěžil. Na DJŠ však byla kontrola z mostního oddělení z Českých drah. Předmětem kontroly byly mosty:

- \* železniční most u Š-4
- \* železniční most u hořanské křižovatky
- \* železniční most přes silnici u Š-10
- \* silniční most před DJŠ

### **9.5.1994 zakládání**

Z odboru hlavního mechanika MUS a. s. bylo vydáno rozhodnutí, že Z-1650/Z-55 bude místo demontáže a převozu do Vrskmaně sešrotován. Zakladač ihned zahájil transport na šrotovací místo k hradlu Š-11.

### **9.5.1994**

V ZK v Chomutově byla provedena inventarizace majetku.

### **10.5.1994 zakládání**

Z-1650/Z-55 ukončil transport ke šrotovacímu místu. Osádka provedla demontáž korečkového řetězu. Jiné práce související se šrotováním zakladače, zatím povoleny nebyly.

### **15.5.1994**

ZV OOP DJŠ na svém zasedání projednával mj. i porušování ekologických zásad. Některý z členů tohoto odborářského orgánu uviděl, jak na PÚ-Z2 je z autocisterny vypouštěna "neznámá kontaminovaná látka". Po dotazu ve vedení DJŠ zjistily, že se jedná o rozředěné bahno z betonových příkopů u důlní tratě, které byly tímto způsobem čištěny.

### **24.5.1994 TC2**

\* V 0.35 hod. se rozřízl PD č. 1 v délce 35 metrů o vyvrácený váleček.

\* Na PÚ-Z3 nemusel být na základě povolení OBÚ v Mostě, vykonáván nepřetržitý technický dozor.

\* Na Z-1650/Z-55 byl opět namontován korečkový řetěz. Zakladač začal sloužit jako pomocný stroj pro zakládání velkého množství vytěžených písků v prostoru hradla Š-11. V těchto místech bylo založeno několik desítek tisíc m<sup>3</sup> tohoto písku.

### **3.6.1994**

Ve dnech 2. – 3.5.1994 se v „Hotelu Viktor“ v Mostě konalo "Společenské a pracovní setkání k 10 letům provozu na ervěnickém koridoru". Z DJŠ byly na toto setkání delegovány dva technici.

### **8.6.1994**

V rámci MUS a.s. začal vycházet nepravidelný periodický časopis pod názvem "Kontakt".

### **8.6.1994 TC2**

Ve 14.15 hod. se přetrhl ve spoji PD č.13.

### **14.6.1994 údržba**

Na výjezdu před vulkanizéřskou dílnou se v 7.20 hod, srazilo osobní auto z PÚ-D s terénním autem ARO s PÚ-Ú.

### **26.6.1994**

Na DJŠ byla exkurze studentů z gymnázia z Prachatic.

### **30.6.1994 TC2**

Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 začalo zhruba v polovině 1. skr. řezu těžít v oblastech výskytu keramzitových jílovců s vysokým obsahem železa (až 16%). To způsobovalo, že snímač železa na pase č.1 vyhodnocoval natěžené velké kusy, jako železné předměty. Proto musel být tento snímač železa před drtičem na pase č. 1 na několik dní vyřazen z provozu. Druhý snímač na pase č. 3 předrcenou zeminu již takto nevyhodnocoval.

### **30.6.1994**

Část členů ZV OOP DJŠ na svém zasedání požadovali okamžité odvolání Ludvíka Huptycha z funkce předsedy. Požadovali, aby se této funkce ihned ujal místopředseda Vlastimil Waic. Jako důvod uvedli "měkkost" při jednání s vedením DJŠ. Místopředseda vysvětlil celému výboru, že okamžité odvolání není technicky možné. Navrhl, aby ZV OOP provedl tajné hlasování o dalším setrvání předsedy ve funkci. Z dvanácti přítomných hlasovalo deset pro setrvání a dva proti.

### **30.6.1994 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-107 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě uhlí ve výši 229 496 tun (*statistika k 22.6.1997*).

### **1.7.1994**

Na DJŠ začali všichni zaměstnanci používat místo "píchaček", závodní legitimace s čárkovým kódem. Tento způsob evidence zaměstnanců, odstranil tzv. druhý stupeň evidence, určený pro výpočet mzdy.

### **4.7.1994 skrývka**

V Jirkově ve 13.10 hod. se střetla Multikára z PÚ-S s vozidlem Favorit patřící jirkovské Policii.

### **4.7.1994**

Před půlnocí se v podkrušnohoří strhla velké vichřice o rychlostech 25 - 30 m/s. Na DJŠ pouze převrátila triangulační bod. I. řádu, který stál před bytovkami. (*V Chomutově tato vichřice nadělala mnoho škod. Mj. vyvrátila několik desítek vysokých stromů a polámala velkou spoustu větví. Úklid následků po vichřici trval několik dní.*)

### **31.7.1994**

Zemřel bývalý ředitel DJŠ ing. Miloslav Král.

### **3.8.1994**

V období 25.7. - 3.8.1994 se v podkrušnohoří vyskytovaly extrémně vysoké denní teploty, které neklesaly pod hodnotu 38 st. C. Tyto teploty způsobovaly provozní problémy a mnoha zaměstnancům zdravotní potíže.

### **9.8.1994 doprava**

Na důlní trati v zářezu proti závodní kuchyni vyskluzoval svah, který ohrožoval kolejový provoz k hradlu Š-6.

### **25.8.1994**

Na zasedání ZV OOP DJŠ se dostavila zástupkyně firmy, která měla v pronájmu Městské divadlo v Chomutově. Oznámila, že konání oslav Dne horníků DJŠ je z technických důvodů ohroženo pro nezpůsobilost velkého sálu. Dne 30.8.1998 tato firma urychleně potvrdila, že oslavy se mohou konat.

### **30.8.1994 OSP**

V 10.10 hod. dispečer ÚUH nahlásil na dispečink DJŠ, že v jednom Ta voze u ellok č. 722 byla nalezena trhavina. Nález likvidovali k tomu účelu dovezení střelmistři z PÚ-OSP.

### **1.9.1994 TC2**

Vedoucím PÚ-TC2 byl jmenován ing. Vladimír Bárta a jeho zástupcem Stanislav Tulka. Předchozí vedoucí PÚ ing. Jiří Cífka odešel z DJŠ na vlastní žádost. Jeho zástupce Vladimír Peroutka nastoupil zdravotní dovolenou. Na PÚ-TC2 byly při inventuře zjištěny majetkové nesrovnalosti.

### **1.9.1994 údržba**

OBÚ z Mostu povolil používání mycího boxu pro použité strojní díly v cechu montáží.

### **9.9.1994**

V Městském divadle v Chomutově ve všech jeho prostorách se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

1) Volná zábava

Součástí oslav byla i bohatá věcná tombola.

### **11.9.1994 skrývka**

V 9.20 hod. u koncového hradla Š-23 na 3.skr. řezu narazila sunutá LH souprava s ellok č. 585 do těžícího pomocného lopatového rýpadla DH 611 v těsné blízkosti kolejiště. Nárazem se toto rýpadlo převrátilo na pravý bok. Nikdo nebyl zraněn.

### **14.9.1994**

Na DJŠ byla exkurze 36 švýcarů, kteří byli odborníky z teplárenského odvětví. Rozloha DJŠ na ně učinila neskrývaný údiv.

### **16.9.1994**

Řz DJŠ ing. Zdeněk Zatloukal svolal mimořádnou poradu vedoucích PÚ. Na této poradě vyslovil všem mimořádnou nespokojenost s plněním režimované těžby v zemině. K tomuto dni měl DJŠ manko - 873 000 m<sup>3</sup>. Uvedl, že sice na polovině tohoto manka měl vliv neodbyt uhlí. Ale uložil, přítomným, že do konce roku musí být tento rozdíl podstatně snížen.

### **22.9.1994**

Na dole Jiří v SUS a. s. se stala velmi kuriózní havárie. Vzducholod' televizního štábu Nova, narazila při natáčení různých záběrů do zádě kolesového rýpadla KU-300. Pilot této vzducholodě podcenil povětrnostní zvláštnosti v povrchovém dole.

### **1.10.1994**

Do funkce vedoucího výroby DJŠ byl jmenován Josef Pěnkava, který předtím pracoval ve funkci vedoucího PÚ-L.

### **1.10.1994 lom**

Do funkce vedoucího PÚ-L byl jmenován ing. Miroslav Trefný, který předtím pracoval v profesi vedoucího směny. Jeho zástupcem byl Vladimír Kopecký.

### **1.10.1994**

V závodní jídelně došlo k úpravě cen obědů na výši 12 Kč. Předtím oběd stál 9 Kč.

### **2.10.1994**

Na DJŠ byla exkurze železničních odborníků z Holandska. Zajímali se především o kolejovou dopravu a velký dojem na ně učinili požívané ellok.

### **6.10.1994**

ZV OOP DJŠ projednával možnost návrhu týkající se odprodeje ZK v Chomutově. Návrh nebyl akceptován.

### **7.10.1994**

V Mostě se konala mezinárodní konference na téma "Ekologická těžba a užití hnědého uhlí ve střednědobém a dlouhodobém koncepčním řešení". Z vedení DJŠ byli na tuto konferenci delegováni čtyři technici.

### **13.10.1994**

Z vestibulu vrátnice byly odstraněny konzole na "píchačky". Z vestibulu se naráz opticky stala prostorná hala.

### **17.10.1994 zakládání**

Z PÚ-Z1 byl zahájen převoz lopatového rýpadla E-2,5/R-485 na montážní místo na PÚ-Z2.

### **17.10.1994 OSP**

Řidiči pomocných lopatových rýpadel řady DH, byli z PÚ-OSP přestěhováni na ty provozní úseky, kde převážně prováděli zemní práce.

### **18.10.1994 lom**

V 10.25 hod. upozoroval řidič KU-300/K-63, že uvnitř komorového kola hoří. Předtím byly v tomto místě prováděny paličské práce. Za použití hasících přístrojů byl tento oheň uhašen.

### **20.10.1994 skryvka**

Lopatové rýpadlo E-7/R-155 těžilo v oblastech bývalé těžní jámy hlubinného dolu

Ondřej. Pro bezpečnou těžbu vytýčili měřiči průběh starých chodeb na pracovní pláni.

### **21.10.1994**

DJŠ navštívil jeho bývalý dlouholetý ředitel ing. František Ausbergr. Velký dojem na něj učinila velká rozloha dolu.

### **24.10.1994**

Na DJŠ byla exkurze studentů z VŠB z Ostravy. Zajímali se o tematiku odvodňování dolu a rekultivační práce.

### **26.10.1994 lom**

Vedoucí PÚ-L ing. Miroslav Trefný jel před 13tou hod. s terénním vozem ARO proti slunci a jím oslněn přehlédl odvodňovací příkop. Při pokračující jízdě do tohoto příkopu sjel a vozidlo bylo mírně poškozeno.

### **28.10.1994 doprava**

Ve 2.30 hod se stala na váze kuriózní nehoda. Strojvedoucí ellok č.640 po zvážení Ta soupravy šel na váhu pro vážní lístek. Nevšiml si, že nechal na řízení ellok najetých několik jízdnicích stupňů. Když byl u váhy, ellok s Ta vozy se rozjela. I přes včasné vypnutí proudu v troleji, ellok dojela mezi hradla OM-7 a D-4, kde narazila do stojící LH soupravy ellok č. 675. Strojvedoucí této ellok utrpěl lehký úraz a škoda nepřesáhla 10 tisíc Kč.

### **1.11.1994 OSP**

Celý PÚ-OSP přešel na jednotně na ranní osmi hodinovou pracovní dobu.

### **7.11.1994**

Na dopravním dispečinku byla zprovozněna průmyslová barevná televize. Televizní kamera byla umístěna na 2. výsypkové etáži a snímala dobývací i zakládací část DJŠ. V této době se uvažovalo se zabudováním ještě jedné průmyslové kamery na vrskmaňské straně dolu.

### **10.11.1994 zakládání**

Lopatové rýpadlo E-2,5/R-485 zahájilo transport z montážního místa na 2. výsypkovou etáž, kde zahájilo těžbu.

### **11.11.1994**

Václav Kostelej začal zpracovávat poklady k publikaci "Historie DJŠ v datech".

### **13.11.1994 lom**

V 7.50 hod. se rozřízl o ostrý kámen pas č. 1 na KU-300/K-96 po celém obvodu.

### **17.11.1994 TC2**

U vratné stanice PD č. 12 předváděli zástupci firmy Caterpillar nový typ buldozeru s průchodností ve velmi bahnitém terénu.

### **22.11.1994**

V občasníku MUS a.s. "Kontakt" byla zveřejněna stať, která se zabývala historií DJŠ od jeho založení k současným dnům.

### **1.12.1994 TC2**

Vedení PÚ-TC2 a sociální zařízení se začalo stěhovat do budovy PÚ-OSP, která nebyla zcela kapacitně využita.

### **3.12.1994**

V chomutovské nemocnici zemřel dlouholetý a významný technik DJŠ Zbyněk Hudec.

### **4.12.1994 skrývka**

Ve 22.30 hod. při těžbě narazil strojvedoucí ellok č. 586 do kabiny klapkaře. Strojvedoucí nezvládl rozjezd soupravy o svahu.

### **13.12.1994**

V Praze se konal sněm Českomoravské komory odborového svazu, který se zabýval přístupem vlády k důchodovým otázkám. Sněm rozhodl, že na protest bude dne 21.12.1994 na znamení nesouhlasu vyhlášena 15ti minutová generální stávka, která začne ve 12 hodin. Tohoto sněmu se zúčastnili i delegáti z DJŠ.

### **19.12.1994**

V restauraci „Medusa“ v Mostě se konal sněm SOO MUS, který se zabýval závěry sněmu ČMKOS v Praze. Potvrdil konání stávky dne 21.12. 1994. Ihned vydal pokyn k vydání informačních letáků, které byly vyvěšeny na závodech MUS a.s.

### **21.12.1994**

V České republice i na DJŠ se konala od 12. do 12.15 hod. výstražná stávka ve které byl vyjádřen nesouhlas s postupem vlády k důchodovým otázkám. Na DJŠ se zastavil veškerý provoz. Strojvedoucí a klapkaři po celou dobu stávky pískali na houkačky a pískaly.



### **22.12.1994 OSP**

Vedení PÚ-OSP a jeho zaměstnanci se přestěhovali do budovy ve které dříve sídlil PÚ-TC2.

### **27.12.1994 lom**

Při odstraňování el. poruchy na KU-300/K-107 ve 21. hod. narazilo při otáčení horní stavby koleso do kabiny PV3S, která stála v pracovním okuhu stroje. Zuby na korečku rozřízly střechu kabiny a rozbily boční okno.

### **31.12.1994 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-107 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžbě uhlí v objemu 1 340 052 tun (*statistika k 20.7.1997*).

## **1995**

### **1.1.1995**

V MUS a. s. bylo vyhlášeno několik organizačních změn, které souvisely s optimálním využívání těžebních a úpravárenských kapacit, což se odrazilo ve snižování počtu zaměstnanců, jak ve výrobní, tak i v obslužné sféře.

### **1.1.1995**

\* Do funkce hlavního personalisty DJŠ nastoupil ing. Heinzl Vladimír. Předchozí hlavní personalista Ivan Ondřejka přešel do odboru personalistiky na MUS a. s.

\* Do funkce vedoucího přípravy výroby byl jmenován ing. Straka Luboš.

### **1.1.1995**

\* Od Nového roku došlo k sloučení dolu Čs. armády s dolem Obránců mírů.

Nástupnickou organizací byl důl Čs. armády.

\* Úpravna uhlí Herkules byla sloučena s Úpravnou uhlí Komořany.

### **1.1.1995**

DJŠ o novoročním svátku netěžil. Pouze osádka kolesového rýpadla KU-300/K-69 měla domácí pohotovost, pro zabezpečení nenadálé potřeby uhlí.

### **2.1.1995**

VV DJŠ Pěnkava Josef vydal písemně, novoroční seznámení s očekávanou těžební problematikou v roce 1995.

### **3.1.1995**

VÚHU z Mostu provedl měření hlučnosti na rozmrazovací stanici Ta vozů. Jednalo

se o kontrolní měření pro porovnání výsledků po výstavbě protihlukové stěny u tohoto pracoviště. Výsledky byly velmi příznivé.

### **7.1.1995 doprava**

Z trvalého dopravního provozu bylo vyjmuto hradlo Š-10.

### **10.1.1995 zakládání**

U posledního železničního přejezdu k Z-2000/Z-78 se stala v 8.30 hod. silniční nehoda. Řidiči skříňové PV3S z vulkanizérské dílny, přímo na přejezdu vysadil motor. Před přijíždějící sunutou ellok č. 609 stačil ještě vyskočit z kabiny. První sunutý LH vůz PV3S z přejezdu vyrazil. Nikdo nebyl zraněn.

### **11.1.1995 údržba**

V protisměrné zatáčce u housenkárny v 10.40 hod. se stala další silniční nehoda. Řidič valníkové PV3S z mechaniky v 10.20 hod. sjížděl z kopce po zledovatělé silnici k housenkárně. Asi 10 metrů před touto zatáčkou dostal smyk. V tomto okamžiku projížděla zatáčkou požární cisterna. PV3S, která jela stále smykem, narazila do zadní části cisterny. Nikdo nebyl zraněn.

### **11.1.1995**

Ve vedení MUS a. s. byl projednáván materiál "Skanzen a muzeum severočeského hnědouhelného hornictví", který měl tento obsah:

- 1) Výchozí informace
- 2) Stav fondu technických památek
- 3) Záměr vybudování skanzenu a muzea
- 4) Projekt a vybudování skanzenu a muzea
- 5) Provozování skanzenu a muzea
- 6) Možné další postupy

(Na základě tohoto impulsu, pověřil Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk některé techniky, aby zjistily, zda se na DJŠ nenachází nějaká technická památka. Nebyla však nalezena žádná.)

### **13.1.1995**

V období 10. - 13.1.1995 proběhlo ve velké zasedačce školení zaměstnanců, které se týkalo provozování nových typů radiostanic od americké firmy Bendix King.

### **16.1.1995**

Na DJŠ bylo zrušeno provozování dopravního dispečinku. Povinnosti tohoto dispečinku, převzal opět výrobní dispečink.

### **19.1.1995**

Na výjezdním zasedání ZV OOP DJŠ, předal předseda této organizace Ludvík Huptych svou funkci Vlastimilu Waicovi. Ten předtím vykonával funkci vrchního mistra dílen.

### **22.1.1995 skrývka**

Ve 14.15 hod. se udělalo pasažce Marii Čermákové na rýpadle K-800/K-41 nevolno. Proto vyšla ze svačiny na ohoz nadýchat se studeného vzduchu. Náhle ztratila vědomí ze kterého se již neprobrala. Dne 31.1. 1995 zemřela.

### **24.1.1995 OSP**

Na DJŠ byla zahájeno jednání se zaměstnanci PÚ-OSP, kteří pracovali v profesích vrtmistr a střelmistr. Toto jednání souviselo z připravovanou privatizací trhacích prací na DJŠ o kterou projevila soukromá firma Gelamon s.r.o. zájem. Při pohovorech se těmito zaměstnanci se zkoumal zájem jejich převodu k této soukromé firmě.

### **25.1.1995 údržba**

V 8.55 hod. se v protisměrné zatáčce u housenkárny stala další silniční nehoda. Nákladní vůz LIAZ, který vezl plné i prázdné ocelové láhve s technickým plynem, dostal smyk. Při tomto smyku narazil do právě projíždějící skříňové PV3S patřící PÚ-OSP. Při této srážce se po silnici a okolí rozsypalo těchto 29 ks přepravovaných lahví. Nikdo nebyl zraněn a k výbuchu z některých lahví také nedošlo.

### **26.1.1995 OSP**

V podkrušnohoří se strhla vichřice. Na DJŠ pouze strhla střechu na budově PÚ-OSP (likusáku) pod Vrskmaní. Jiné škody nezpůsobeny nebyly.

### **28.1.1995**

V Severočeském deníku byla uveřejněna stať "Zamlčovaná kapitola protifašistického odboje" pod názvem "Jak chutnaly Badurovy knedlíky". Tato práce se zabývala činností odbojové skupiny Bohumila Badury, která za 2. světové války působila v podkrušnohoří. Mezi odbojovou činností patřila mj. výroba tzv. „Badurových knedlíků“. V podstatě šlo o koule ze směsi jílu a mouru do které byla vložena trhavina. Tyto koule pak byly naházeny do zásob uhlí pro elektrárny a parní lokomotivy. Údajně měly také tyto Badurovy knedlíky vybuchnout v kotlích u dvou parních lokomotiv na dole Robert.

### **30.1.1995 OSP**

V tento den byl potvrzen převod vrtmistrů a střelmistrů z PÚ-OSP k soukromé firmě Gelamon s. r. o. od 1.2.1995. Tato firma zabezpečovala pro DJŠ vrtné a trhací práce.

### **1.2.1995 PÚ-O**

Od tohoto dne změnil PÚ-OSP svůj název na PÚ-O, protože se zabýval pouze odvodňováním předpolí DJŠ.

### **10.2.1995 lom**

V obvodu hradla Š-4 u JV č. 36, která směřovala na 7.skr. řez se stala v 11.15 hod. dopravní nehoda. Sunutá LH souprava ellok č.613, narazila do hydraulické ruky u buldozeru T-130. Kolejáři si nezabezpečili pracoviště při prozvedávání kolejových styků. Pozdě zpozorovali přijíždějící soupravu a nestačili odepnout kleště z koruny kolejnice. Došlo pouze k poškození hydraulického zvedáku. Nikdo nebyl zraněn.

### **14.2.1995**

\* Na DJŠ byla exkurze techniků z dolu Jiří v SÚS, aby si prohlédla organizaci údržby a systém příjezdových a příchodových cest.

\* Ve Sportovní hale v Mostě se konalo setkání s předsedou ČMKOS JUDr. Richardem Falbrem. Tohoto setkání se zúčastnili i delegáti ze ZV OOP DJŠ.

### **24.2.1995 lom**

V 9.30 hod. z důvodu neuzemnění KU-300/K-63 přehořel vlečný kabel 6 kV. Řidič stroje po transportu zapomněl uzemnit rýpadlo a klapkař se při těžbě dotkl kalhotovou násypkou trolejového vodiče.

### **1.3.1995 údržba**

Vedoucím PÚ-Ú byl ustaven ing. Frydrych Jiří. Předchozí vedoucí ing. Svoboda František, přešel do funkce hlavního inženýra na Závod sociálních služeb MUS a. s.

### **1.3.1997**

\* Na DJŠ bylo zrušeno vedení absenčních karet.

\* Ve vedení DJŠ bylo rozhodnuto, že od 1.6.1995 se přestane vyplácet záloha na mzdu. Mzda se bude vyplácet jednou měsíčně.

### **3.3.1995 TC2**

V 6.55 hod. při kontrole všech pasových dopravníků, bylo zjištěno, že PD č. 13 je rozříznut 20 cm od hrany po celé délce. Po seřízení regulace a úpravě pásma byla v 16.10 hod. zahájena další těžba.

### **9.3.1995 skrývka**

V 8.30 hod. poblíž sociálního zařízení PÚ-S shořela kolejářská buňka.

### **13.3.1995**

Na DJŠ byla exkurze odborářů z Sokolovské uhelné společnosti.

### **22.3.1995**

V MUS a. s. byla ustavena Hlavní volební komise do které byli delegováni z DJŠ dva zástupci. Tato komise zabezpečovala volby do Dozorčí rady pro jednání Valné hromady MUS a.s. dne 26.5. 1995.

### **25.3.1995 doprava**

V 10.10 hod. se stal v koleji č.6 na hradle Š-4 smrtelný úraz. Strojvedoucí Václav Růžička si sám navěšoval ellok č. 585 na LH soupravu. Když si připravoval svěšovací zařízení na LH voze, najela na něj špatně zajištěná ellok. Po najetí mu rozmačkala hrudník mezi nárazníkem ellok a čelníkem prvního LH vozu.

### **25.3.1995**

V Praze na Staroměstském náměstí se konal celostátní mítink pod heslem "Odbory za důstojný život". Tento mítink pořádala ČMKOS. Na tomto shromáždění vyjadřovali odboráři nesouhlas s připravovaným sociálním zabezpečením. Této akce se zúčastnilo sedm odborářů z DJŠ.

### **25.3.1995 TC2**

Ve 4.35 hod. se při popojíždění SRs-2000/K-100 se těžce zabořila "H" podpora. Její vyprošťování trvalo do 15.30 hod.

### **25.3.1995 doprava**

Ve 21.15 hod. se stala na hradle Š-4 dopravní nehoda. Řidič odstavil za výhybku drezínu a nedodržel hranice. Přijíždějící ellok č.603 do této drezíny narazila a poškodila ji.

### **27.3.1995**

Na DJŠ ukončil definitivně svou činnost závodní lékař. Krátký čas, ordinovali na DJŠ ve vymezených dobách, lékaři z jiných dolů. Posledním závodním lékařem na DJŠ byl MUDr. Černý Dušan.

### **31.3.1995 doprava**

Náhle zemřel vedoucí PÚ-D Lubomír Dýzl.

### **31.3.1995 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-107 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžných hmotách v objemu 228 044 m<sup>3</sup> (statistika k 20.7.1997).

#### **1.4.1995 doprava**

Vedoucím PÚ-D byl jmenován Josef Burant.

#### **1.4.1995 zakládání**

Ve 3.15 hod. se na E-2,5/R-485 vzňalo el. zařízení v rozvodné skříni. Oheň byl včas uhašen.

#### **4.4.1995**

Na DJŠ byla kontrola z ČTIO z Ústí nad Labem a prohlédla si PÚ-S, PÚ-L a PÚ-Z, zda se na nich nenacházejí důlní ohně a zápary. Výsledek prohlídky byl kladný. *(Česká technická inspekce ovzduší)*

#### **6.4.1995 zakládání**

Na DJŠ bylo provedeno výběrové řízení do kterého se přihlásily různé organizace a firmy, které měly zájem o sešrotování Z-1650/Z-55.

#### **10.4.1995**

Pod dispečinkem DJŠ byla zprovozněna nová autováha.

#### **13.4.1995**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV OOP DJŠ.

#### **13.4.1995 TC2**

Ve 21.20 hod. na SRs-2000/K-100 se o vzpříčený kámen v kolesové sýpce, rozřízl pas č. 1 po celém obvodu.

#### **16.4.1995 lom**

Vlivem odstávky na ÚUK se na DJŠ ve dnech 15. - 16. 4. 1995 netěžilo uhlí a PÚ-L stál. Ostatní úseky svou činnost nezastavily.

#### **18.4.1995**

Televize NOVA natáčela na K-1000/K-25 některé záběry pro televizní reklamu MUS a. s.

#### **21.4.1994 lom**

V 15.35 hod. se při těžbě KU-300/K-96 zakleslo rotující koleso do LH vozu u ellok č. 587. Při tomto střetu bylo poškozeno výklopní zařízení na LH voze.

#### **28.4.1995**

V 9.05 hod. řidička pohotovostního auta AVIA TREND si před hořanským

přejezdem řádně nezabrzdila vozidlo a vystoupila. Nezajištěný automobil se ze svahu rozjel a zastavil se nárazem o potrubí horkovodu.

### **1.5.1995**

Na DJŠ byly vydány nové volací znaky pro radiostanice.

### **2.5.1995 údržba**

Na PÚ-Ú bylo rozhodnuto, že od 1.6.1995 bude ustanovena funkce směnového mechanika.

### **7.5.1995**

V restauraci „Medusa“ v Mostě se konala konference SOO MUS, které se zúčastnili i odboroví delegáti z DJŠ. V tento den, zároveň ZV OOP rozdával ke Dni matek všem ženám, které byly v odborech, poukázku na volný nákup zboží v hodnotě 200 Kč.

### **11.5.1995 zakládání**

V 15.30 hod. dojel na PÚ-Z1 poslední vlak se zeminou. Tuto zeminu k E-2,5/R-520 dovezla souprava ellok č. 598. Od tohoto dne na PÚ-Z1 zajížděly pouze pomocné vlaky. Na DJŠ tak skončilo tzv. velké zakládání.

### **12.5.1995**

Z funkce generálního ředitele MUS a. s. byl odvolán ing. Aleš Burian.

### **12.5.1995**

V období 9. - 12.5.1995 se na DJŠ konaly volby do Dozorčí rady MUS a. s.

### **19.5.1995 údržba**

Ve vagónové rozvodně u hradla Š-11, byla zrušena nepřetržitá obsluha.

### **23.5.1995 údržba**

V 7.10 hod. se na stavebním dvoře na koleji č.9 stal opraváři vozů Josefu Janouškovi smrtelný úraz. Při opravě LH vozu u ellok č. 585 si nezajistil zvednutou korbu. Při zajišťování korbového čepu, samočinně vrátila do zavřené polohy a rozmáčkla mu hlavu o vzduchojem.

### **25.5.1995**

Hlavní volební komise uzavřela volby do Dozorčí rady MUS a. s. Tato Dozorčí rada byla podmínkou pro konání Valné hromady MUS a.s.

### **25.5.1995 údržba**

Na PÚ-Z1 byla zrušena vagónová rozvodna. Vagóny s el. zařízením byly přetaženy a odstaveny na PÚ-Z2 u koncového hradla Š-33.

### **26.5.1995**

V ODK v Mostě se konala Valná hromada MUS a. s. Do funkce generálního ředitele MUS a. s. byl ustaven ing. Klimecký Oldřich CSc.

### **26.5.1995**

Na DJŠ byla naposledy vyplacena záloha na mzdu. Od tohoto dne se mzda začala vyplácet jednou měsíčně.

### **26.5.1997 lom**

Na PÚ-L shořelo v 15.30 hod. středisko kolejářů, které bylo umístěno na jílové rozsedlině (*na bouli*). Toto středisko kolejových prací se sestávalo z 13ti buněk, ve kterých bylo různé sociální zařízení a útulky kolejářů. Příčinou požáru byla porucha na el. instalaci. Škoda byla ve výši 518 000 Kč.

### **26.5.1995 údržba**

Ve 12.15 hod. se stala na železničním přejezdu nad cechem montáží silniční nehoda. Ellok č.585 narazila do autojeřábu PV3S AD 080. Nikdo nebyl zraněn.

### **31.5.1995**

OBÚ Most došetřoval na stavebním dvoře příčinu vzniku smrtelného úrazu Josefa Janouška na stavebním dvoře na koleji č. 9.

### **1.6.1995 údržba**

Na PÚ-Ú byla zavedena ve všech směnách funkce směnového mechanika. Jejich kancelář byla v bytovce „A“ ve vchodu k hlavnímu mechanikovi v přízemí.

### **11.6.1995 TC2**

Generální ředitel MUS a. s. ing. Klimecký Oldřich CSc. provedl namátkovou kontrolu na dispečinku PÚ-TC2.

### **13.6.1995 lom**

Na PÚ-L byla na celých 24 hod. zastavena veškerá těžba z důvodu opravy kolejiště pod mostem u hradla Š-4.

### **19.6.1995 zakládání**

E-2,5/R-520 na PÚ-Z1 provádělo pro zemědělské družstvo Svinčice míchání hnojivých substrátů.



### **20.6.1995**

Nad DJŠ přeletěl americký bombardér B-11 vyrobený v roce 1940. Byl to stejný typ bombardéru, který přelétával za 2. světové války přes Krušné hory, tedy i nad dolem Robert. Přelet byl víceméně náhodný, neboť v Roudnici nad Labem byl ukončen mezinárodní letecký den a letoun se vracel na základnu.

### **22.6.1995**

Na DJŠ se konalo zasedání k uzavření smrtelného úrazu Josefa Janouška. Zasedání řídil generální ředitel MUS a. s. ing. Klimecký Oldřich CSc.

### **23.6.1995**

Pro velmi nepříznivý stav v úrazovosti na DJŠ, nařídil Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk, opakování prověrek v oblasti bezpečnosti práce.

### **27.6.1995**

Na DJŠ začaly zkoušky techniků z bezpečnosti práce a z odborné způsobilosti. Při jejich zahájení Řz DJŠ zjistil neúplné znalosti u některých techniků a zkoušky přerušil. Nařídil, že zkoušky začnou až po doplnění znalostí s termínem od 10.7.1995.

### **29.6.1995**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk svolal aktiv bezpečnosti práce. Na tomto aktivu důrazně upozornil na stav v úrazovosti za 1. pololetí 1995.

### **30.6.1995**

Do důchodu odešel BT DJŠ Doležal Stanislav.

### **1.7.1995**

Do funkce BT DJŠ byl jmenován Kostelej Václav.

### **10.7.1995**

Na DJŠ opět začaly odložené zkoušky techniků z bezpečnosti práce a odborné způsobilosti.

### **29.7.1995 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-107 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě uhlí v objemu 15 129 tun. (*statistika k 20.7.1997*)

### **31.7.1995 doprava**

Do likvidace byly odstaveny ellok č. 599 a č. 628.

### **9.8.1995 skrývka**

Na noční směně v 01.20 hod. kolesové rýpadlo z lomu Vršany, KU-800/K-84 prorazilo stěnu mezi prvními řezy DJŠ a lomem Vršany. Tím došlo k propojení obou dolů.

### **21.8.1995 doprava**

V 18.10 hod. bylo zjištěno, že na neobsazeném hradle Š-8 hoří. Oheň byl včas uhašen. Podle zjištěných příznaků, byl tento oheň založen úmyslně. Žháře se nepodařilo zjistit.

### **31.8.1995**

Z organizačních důvodů byla v rámci MUS a. s zrušena funkce závodní lomu. Tato funkce byla kumulována do funkce ředitelů lomů.

### **31.8.1995**

Na DJŠ ukončil svou pracovní činnost technický vedoucí odstřelu Zdeněk Kavan.

### **1.9.1995**

Ing. Kolman Petr přešel z funkce závodního lomu DJŠ do funkce vedoucího odboru zdrojů a zpracování uhlí na MUS a. s.

### **2.9.1995 doprava**

V 5.10 hod. se v obvodu hradla Š-3 stala těžké vykolejení v prostoru výhybek č. 25 a 26. Strojvedoucí z ellok č. 645 nerespektoval nařízenou "pomalou jízdu". Proto v těchto místech došlo k převrácení čtyř LH vozů a řada dalších byla vykolejena. Zároveň byly silně poškozeny obě výhybky. Událost byla šetřena jako havárie.

### **5.9.1995**

V předpolí DJŠ skončily archeologické práce. Po shrnutí ornice zde byly nalezeny zbytky pravěkého osídlení.

### **8.9.1995**

Ve všech prostorách chomutovského divadla se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

- 1) Úvodní slovo předsedy ZV OOP DJŠ.
- 2) Volná zábava

Součástí oslav byla i bohatá věcná tombola.

*(Tyto oslavy Dne horníků se konaly poprvé bez jakékoliv organizační i finanční účasti vedení DJŠ. Tak tomu bylo i na ostatních dolech a závodech v rámci MUS a. s.)*

### **14.9.1995 skrývka**

Na poradě vedoucích PÚ, hlavní mechanik DJŠ ing. Vladislav Vrátil sdělil, že s nejvyšší pravděpodobností, bude kolesové rýpadlo K-1000/K-25 určeno k sešrotování.

### **20.9.1995**

V Mostě se konalo jednání Rady SOO MUS, kterého se zúčastnil předseda ZV OOP DJŠ Waic Vlastimil.

### **21.9.1995**

Na poradě vedoucích PÚ, hlavní mechanik potvrdil, že rýpadlo K-1000/K-25 bylo definitivně určeno k sešrotování. Likvidace rýpadla byla určena na počátek roku 1996.

### **25.9.1995**

V Mostě v ODK se konal Sněm SOO PHNG. Tento sněm se soustředil na přípravu III.sjezdu PHNG. Za DJŠ se tohoto sněmu zúčastnil Waic Vlastimil.

### **1.10.1995**

V rámci MUS a.s. byl založen Závod útlumu a zahlazování (ZÚZ). Jeho ředitelem se stal ing. Burian Aleš.

### **1.10.1995**

Na DJŠ byla definitivně ukončena činnost závodního lékaře. Pro zaměstnance DJŠ byly sjednány tzv. smluvní lékaři. Zaměstnancům byly předány jejich zdravotní karty s tím, aby si je předaly svým osobním nebo smluvním lékařům.

### **1.10.1995**

Kantýnu na DJŠ začal na místo soukromé firmy HEDA, provozovat Závod sociálních služeb MUS a. s.

### **1.10.1995 OSP**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk vydal oznámení o organizační změně, související se zrušením PÚ-OSP k 31.12. 1995.

### **4.10.1995 lom**

v 10.20 hod. nahráblo kolesové rýpadlo KU-300/K-96 starý vrt ze kterého slyšitelně unikaly důlní plyny. Přivolaná RBZS z Mostu provedla měření a zjistila velmi mírné zamoření pracovního prostoru tohoto rýpadla. Byly naměřeny velmi mírné koncentrace sirovodíku, metanu a oxidu uhličitého. Podle vyjádření expertů z RBZS

se jednalo o první případ mírného zamoření důlními plyny na povrchovém pracovišti. Po vyvěrání plynů z tohoto vrtu se začalo opět s těžbou.

#### **4.10.1995 doprava**

Při vjíždění ložené LH soupravy s ellok č. 637 do spodního kolejiště hradla Š-5 se stalo v 5.10 hod. těžké vykolejení. Dva LH vozy se převrátily a šest LH vozů vykolejilo. Událost byla šetřena jako havárie.

#### **10.10.1995 skrývka**

V 18.45 hod. se při těžbě K-1000/K-27 rozřízl pas č. 1 po celém obvodu o vypadlý podpasový váleček.

#### **12.10.1995**

V Praze v Paláci kultury se konala I. mezinárodní konference na téma "Bezpečnost a ochrana při práci". Za DJŠ se této konferenci zúčastnil předseda ZV OOP Waic Vlastimil.

#### **12.10.1995 doprava**

Ve 13.20 hod. při zajíždění ellok č. 600 do ellok dílny, přehlédl strojvedoucí nesprávně postavenou výhybku a narazil do posunujícího lokotraktoru č. 303. Nikdo nebyl zraněn.

#### **13.10.1995 TC2**

Na poradě vedoucích PÚ bylo oznámeno, že PÚ-TC2 ukončí k 31.12.1996 svou těžební činnost. Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 bude na montážním místě pod Vrskmaní sešrotováno a ZP-6600/Z-93 s DPD bude předáno lomu Vršany.

#### **15.10.1995 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-107 dosáhlo ve své existenci nejvyššího denního výkonu v těžbě zeminy v objemu 10 080 m<sup>3</sup>. (*statistika k 20.7.1997*)

#### **25.10.1995 PÚ-O**

Po provedených pohovorech související s organizační změnou týkající se zrušení PÚ-odvodnění, bylo oznámeno 14ti zaměstnancům, že od 1.11.1995 přecházejí k firmě Hydron s. r. o, která bude nadále zajišťovat odvodňování předpolí DJŠ.

#### **28.10.1995 lom**

O státním svátku na DJŠ těžila na PÚ-L, tři kolesová rýpadla zasazená v uhlí.

### **28.10.1995 SZ**

Během tohoto státního svátku byl přepojen výrobní dispečink na nový ovládací pult. Ovládací pult na dopravním dispečinku byl odpojen a připraven k demontáži.

### **31.10.1995 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-107 dosáhlo ve své existenci nejvyššího měsíčního výkonu v těžbě zeminy v objemu 165 024 m<sup>3</sup> (*statistika k 20.7.1997*)

### **31.10.1995 PÚ-O**

K tomuto datu zanikl PÚ-odvodnění, který byl předán soukromé firmě Hydron s. r. o. Tím také skončila na DJŠ dlouhodobá pracovní činnost techniků Františka Houšky a Jana Burdy.

### **31.10.1995 doprava**

Na PÚ-D byly k likvidaci odstaveny ellok č. 623 a č. 627.

### **9.11.1995**

Na poradě vedoucích PÚ oznámil Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk, že podle dalších prognóz se těžba PÚ-TC2 pravděpodobně prodlouží do června 1997. Původně měla být těžba na PÚ-TC2 ukončena k 31.12.1996.

### **13.11.1995 lom**

V 8.30 hod. se při čištění komor od starého maziva ve spodní stavbě E-7/R-152 vznítily benzínové výpary. Příčinou tohoto ohně byl pád přenosné lampy v této komoře. O konstrukci se rozbilo ochranné sklo a žárovka. El. zkrat zažehl tyto benzínové výpary. Nikdo nebyl zraněn a vzniklý oheň byl rychle uhašen.

### **17.11.1995**

Na silnici z DJŠ do bývalé obce Třebošice, byla uvedena do provozu u bývalého tábora č. 5 nová úprava této zatáčky. Rekonstrukci této zatáčky si vynutil havarijní stav přemostění přes Hutní potok.

### **30.11.1995 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-69 dosáhlo za své existence, nejvyšší měsíční výkon v těžbě zeminy a to v objemu 351 299 m<sup>3</sup>. (*statistika k 22.6.1997*)

### **7.12.1995 TC2**

Ve 4.20 hod. praskla osa na tážném bubnu na PS č. 11. Tato porucha byla šetřena jako havárie. Škoda byla vyčíslena ve výši 262 000 Kč.

### **7.12.1995**

ZV OOP DJŠ vydal provolání k zaměstnancům před blížícími volbami do tohoto orgánu. V provolání stálo, aby výběru kandidátů do tohoto závodního výboru byla věnována vysoká pozornost. Přáním také bylo, aby se do tohoto orgánu dostali ti funkcionáři, kteří se již v odborářské práci osvědčili.

### **8.12.1995 údržba**

Na PÚ-Ú bylo zahájeno šrotování pojízdné rozvodny, která předtím stála na PÚ-Z1 u hradla Š-11.

### **12.12.1995**

Na Širokém vrchu v Mostě se konal Sněm SOO MUS, kterého se zúčastnili i odboroví delegáti z DJŠ.

### **12.12.1995 zakládání**

Ve 14.20 hod. se při těžbě vznítla na E-2,5/R-444 kroužková komora. Oheň byl včas uhašen.

### **18.12.1995**

Na Širokém vrchu v Mostě se konala výjezdni porada vedení a vedoucích PÚ z DJŠ.

### **23.12.1995**

V 10.00 hod. byl na DJŠ splněn celoroční podnikatelský záměr v těžbě zeminy. Proto byla vyhlášena celozávodní dovolená na období 27. - 31.12.1995. V těžbě byla zasazena na PÚ-L pouze rýpadla KU-300, která těžila uhlí. Jednalo se o rýpadla KU-300/K69, KU-300/K-96 a KU-300/K-107.

### **31.12.1995 zakládání**

Na PÚ-Z1 byla definitivně ukončena jakákoliv báňská činnost. Celý prostor velebudické výsypky se připravoval k předání pro další rekultivační práce.

### **31.12.1995 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300/K-107 dosáhlo ve své existenci nejvyššího ročního výkonu v těžených hmotách ve výši 2 000 304 m<sup>3</sup>. Zároveň dosáhlo i nejvyššího ročního výkonu v těžbě zeminy v objemu 1 051 152 m<sup>3</sup> (*statistika k 20.7.1997*).

## **1996**

### **1.1.1996**

\* Na DJŠ byla zrušena u dělnických profesí hodinová mzda a byla zavedena mzda měsíční.

\* V závodní jídelně byla upravena cena obědů a to z 11 Kč na 13 Kč.

### **2.1.1996**

OBÚ v Mostě udělil DJŠ pokutu ve výši 20 000 Kč za smrtelný úraz, který se stal 23.5.1995 opraváři LH vozů Josefu Janouškovi.

### **5.1.1996**

Na DJŠ provedli kontrolní fárání všichni závodní lomů a dolů z MUS a. s.

### **15.1.1996 lom**

V 18.05 hod. se vznítla na KU-300S/K-69 brzda na pase č.1. Oheň byl včas uhašen.

### **17.1.1996**

Na DJŠ přijel na pracovní návštěvu generální ředitel MUS a. s. ing. Klimecký Oldřich CSc.

### **19.1.1996 TC2**

V 19.28 hod. na PD č.102 rozřízl pas o vzpříčenou kolejnici v sýpce v délce 380 m. Pas se podařilo scelit, proto škoda byla daleko nižší, tj. 465 000 Kč. Událost byla šetřena jako havárie.

### **30.1.1996**

V Mostě v restauraci „Medusa“ se konal Sněm SOO MUS a.s, kterého se zúčastnili i odboroví delegáti z DJŠ.

### **31.1.1996 doprava**

Z UÚH byla na DJŠ převedena ellok č. 700.

### **3.2.1996**

U příležitosti 50. výročí přejmenování DJŠ, byla na Širokém vrchu v Mostě výjezdní porada vedení závodu a vedoucích PÚ.

### **6.2.1996 zakládání**

Mezi DJŠ a Báňskou výstavbou Čepirohy, proběhlo fyzické předání objektů a území na PÚ-Z1. Protokolární předání se dále připravovalo.

### **8.2.1996**

Na DJŠ přijeli zástupci z Severočeských dolů a. s, kteří se zajímali o celkovou organizační strukturu na dole.

### **13.2.1996 skrývka**

Ve 23.15 hod. vznikl v kabině řidiče K-800/K-41 oheň. Shořelo čalounění na lavici a izolace na některých kabelech v ovládacím pultě. Oheň byl včas uhašen.

### **19.2.1996**

V Mostě v ODK se konalo zasedání rady Severočeského sdružení odborového svazu horníků, který se věnoval přípravám na III. sjezd odborového svazu.

### **29.2.1996**

Zrušení Hornické zaměstnanecké zdravotní pojišťovny pro ztrátové hospodářství. V této pojišťovně byla přihlášena značná část zaměstnanců z DJŠ.

### **1.3.1996**

Mezi MUS a.s. a SOO MUS byla uzavřena Kolektivní smlouva na rok 1996.

### **5.3.1996 zakládání**

Mezi DJŠ a Báňskou výstavbou Čepirohy bylo provedeno protokolární předání objektů a území na PÚ-Z1. Tím pro DJŠ skončil jakýkoliv vztah k tomuto dlouholetému pracovišti.

### **7.3.1996 TC2**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk a hlavní personalista ing. Heinzl Vladimír, projednávali s osazenstvem PÚ-TC2 v souvislosti s připravovaným zrušením tohoto úseku, jejich další možné pracovní zařazení v rámci DJŠ.

### **14.3.1996**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV OOP DJŠ.

### **22.3.1996 doprava**

Odbor důlní dopravy MUS a. s. provedl na DJŠ roční prohlídku dopravního provozu.

### **23.3.1996**

V Praze se konal ve dnech 22. - 23.3.1996 III. sjezd OS PHNG, kterého se zúčastnili tři odboroví delegáti z DJŠ.

### **27.3.1996**

Ve vestibulu hlavní strážnice byl zabudován mincovní telefonní přístroj, který umožňoval spojení do celé České republiky.

### **28.3.1996 údržba**

Řz JŠ ing. Zatloukal Zdeněk vyhlásil organizační změnu na PÚ-Ú, která spočívala ve



zrušení obsluh v holešické rozvodně. Zároveň s tím se řešil převod obsluh z této rozvodny na jiná pracoviště v rámci DJŠ.

### **29.3.1996**

U bytovky "A" bylo poraženo pět vzrostlých štíhlých topolů. Tyto stromy odnámaly spodní vodu pod rohem bytovky a tím docházelo k praskání zdí. Porážení těchto stromů doporučil stavební statik.

### **31.3.1996 TC2**

Ve 20.10 hod. se při jízdě na základnu PÚ-TC2 u PS č.10 převrátila na bok Tatra s nadstavbou UDS. Řidič nevěnoval jízdě odpovídající pozornost a sjel z panelové cesty.

### **1.4.1996**

DJŠ předal dlouho nepoužívaný objekt čerpací stanice Kyjice zbytkovému DÚK s. p.

### **9.4.1996 TC2**

V 21.10 hod. shořelo stanoviště hlídací společnosti ISA z Mostu. Když opustili stanoviště, nechali zapnuté a také špatně umístěné el. kamna od kterých vznikl tento požár.

### **11.4.1996 TC2**

Na SRs-2000/K-100 v 10 hod. řidič stroje zjistil, že jsou zadřené horní zdvihové kladky. Porucha byla odstraňována v rámci přeložené roční revize. Rýpadlo vyjelo do provozu 17.5.1996.

### **19.4.1996**

Na Širokém vrchu v Mostě se uskutečnili společenské a sportovní setkání mezi techniky DJŠ MUS a. s a DNT SUS a. s. Setkání organizovalo DJŠ.

### **19.4.1996 skrývka**

Na K-1000/K-25 se v 16.20 hod. vzňala od vadného relé, kobka s el. zařízením. Vznikající oheň byl včas zpozorován a uhašen.

### **23.4.1996**

Předseda ZV OOP přednesl na zasedání výboru návrh na založení odborové spořiteny na DJŠ.

### **26.4.1996**

V Městském divadle v Chomutově se konal "107. skok přes kůži", který organizovala

SUS a.s, Hornický spolek Prokop a VŠB z Ostravy. Této hornické slavnosti se zúčastnili dva zástupci z DJŠ.

### **30.4.1996 skrývka**

V polovině 5. skrývkového řezu bylo objeveno malé ložisko zkamenělých mořských škeblí.

### **30.4.1996**

Na Širokém vrchu v Mostě se konal Sněm SOO MUS, kterého se zúčastnilo osm odborových delegátů z DJŠ. Na tomto sněmu byl také volen nový předseda SOO MUS. Tím se stal dosavadní předseda ZV OOP DJŠ Vlastimil Waic.

### **2.5.1996**

ZV OOP DJŠ předal všem ženám, které byly organizovány v odborech, peněžní dar ve výši 200 Kč u příležitosti Dne matek.

### **9.5.1996**

Na poradě vedoucích PÚ bylo oznámeno, že na DJŠ vznikne nový provozní úsek, který se bude zabývat opravářskou činností. Tato opravářská činnost měla být zaměřena na opravu pomocných lopatových rýpadel a kolové mechanizace. Přesný název úseku, ani jeho vedoucí, nebyl zatím znám.

### **16.5.1996**

Na zasedání ZV OOP DJŠ byl zvolen nový předseda této organizace. Stal se jím směnový revírník z PÚ-S Miroslav Suchý.

### **18.5.1996 lom**

V noci z 17. - 18.5.1996 se spustil vydatný liják, který zatopil všechny řezy a odvodňovací příkopy a celou pomocnou čerpací stanicí na PÚ-L.

### **23.5.1996 skrývka**

V 7.30 hod. natěžilo kolesové rýpadlo K-1000/K-25 do LH soupravy tažené ellok č. 601 poslední zeminu a definitivně ukončilo svou těžební činnost. Odtransportovalo do prostoru poblíž hradla Š-6 a zůstalo stát.

### **29.5.1996 TC2**

Ve 4.57 hod. praskla na PD č. 102 na poháněcím bubnu č.1 hřídel. Následkem toho se také rozřízl pas v délce 301 metrů. O stavu této havárie se přijel informovat na DJŠ generální ředitel MUS a.s. Vyčíslená škoda byla ve výši 1 547 000 Kč.

#### **4.6.1996 skrývka**

Na základě anonymního oznámení, nařídil Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk u všech přítomných techniků na PÚ-S, orientační dechovou zkoušku pro zjištění alkoholu. U všech byla zkouška negativní.

#### **6.6.1996 lom**

Kolesové rýpadlo KU-300S/K-69 narazilo na I. uhelném řezu při těžbě na zbytky náraziště bývalého hlubinného dolu Ondřej.

#### **7.6.1996**

Na DJŠ byla exkurze studentů z gymnázia z Prachatic.

#### **14.6.1996**

Předseda Vlastimil Waic předal protokolárně majetek i funkci novému předsedovi ZV OOP DJŠ Miroslavu Suchému.

#### **20.6.1996**

Ve Zlenicích u Čerčan se konal II. sněm OS PHNG, kterého se zúčastnil jeden odborový delegát z DJŠ.

#### **26.6.1996 doprava**

V 6.50 hod. narazila skříňová PV3S z firmy Gelamon s. r. o. do AVIE s nadstavbou s vysokozdvížnou plošinou, která patřila PÚ-D.

#### **26.6.1996 TC2**

Řidič kolesového rýpadla SRs-2000/K-100 při těžbě nahrábl svůj přívodní kabel 35 kV, který poškodil.

#### **27.6.1996**

Na zasedání ZV OOP DJŠ vzešel návrh, instalovat do vestibulu hlavní strážnice nápojový automat, který by byl provozován v režii odborů.

#### **28.6.1996**

V Repre v Mostě se konala Valná hromada MUS a. s. Na této valné hromadě bylo konstatováno, že se podařilo překonat předešlé negativní vývojové tendence i když pokles těžby uhlí nadále pokračoval. Pokles těžby uhlí oproti prudšímu předpokládanému vývoji klesl pouze o 4%.

#### **1.7.1996 OČ**

Na DJŠ byl založen nový PÚ-OČ se sídlem v montážní hale pod Vrskmaní. Jeho vedoucím byl jmenován Tulka Stanislav. Předtím pracoval ve funkci zástupce

vedoucího PÚ-TC2. PÚ-OČ se zabýval opravárenskou činností pomocných lopatových hydraulických rýpadel a některých typů nákladních vozidel.

### **1.7.1996 TC2**

Zástupcem vedoucího PÚ-TC2 byl jmenován Stanislav Bílý.

### **1.7.1996**

V rámci MUS a. s. vyšlo první číslo novin "Zpravodaj".

### **2.7.1996 TC2**

Ve 12.10 hod. spadl řidič stroje SRs-2000/K-100 z ochozu pasu č. 4 na pojezdovou pláň z výše cca 5 metrů. Při dopadu si zlomil několik žeber, utrpěl zlomeniny na končetinách a četné pohmožděniny.

### **3.7.1996 zakládání**

VÚHU z Mostu prováděl ve škvárovém depu měření prašnosti škváry, která obsahovala fluidní popílek.

### **7.7.1996 lom**

Pro generální výpad ÚUK, celý PÚ-L 24 hod. netěžil.

### **8.7.1996 TC2**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk a hlavní personalista ing. Heinzl Vladimír prováděli ve dnech 7. - 8.7.1996 pohovory s osazenstvem PÚ-TC2, které se týkaly jejich možného dalšího pracovního zařazení, jak v rámci DJŠ, tak i v rámci lomu Vršany. Tyto pohovory souvisely s ukončením těžební činnosti PÚ-TC2 na DJŠ.

### **8.7.1996 doprava**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk přijal zástupce strojvedoucích, kteří požadovali pro svou profesi zvýšení mezd. Při tomto požadavku, vyzdvihli svou profesi, velmi nekriticky a nespravedlivě nad jiné profese. Při tomto jednání jim byl podán výklad o mzdové politice v rámci MUS a. s. a zároveň byla jejich mzda porovnána k jiným profesím. V závěru jim bylo doporučeno, aby vstoupili do kolektivního vyjednávání v součinnosti s odbory MUS proti MUS a. s.

### **8.7.1996 skrývka**

Ve 20.20 se na E-7/R-155 vzňal trafoolej v transformátoru. Oheň byl včas uhašen.

### **8.7.1996**

Na odstavných plochách před DJŠ byl odcizen zaměstnanci osobní automobil.

### **10.7.1996 skrývka**

V 6.30 hod. při startování mostového překladače č. 46 u hradla Š-5 se vznikly olejové nečistoty mezi startérem a bateriemi. Oheň uhasili hasiči z ÚUK a DJŠ.

### **14.7.1996 skrývka**

Ve 20.10 hod. najela sunutá ellok č. 642 do ochozu klapky u kolesového rýpadla K-800/K-54. Nedošlo k velkým škodám a nikdo nebyl zraněn.

### **27.7.1996 TC2**

PÚ-TC2 měl v období 15. - 27. 7.1996 celoušekovou dovolenou.

### **1.8.1996**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk vyhlásil v rámci DJŠ připravovanou organizační změnu, související s předáním ostrahy dolu, soukromé firmě DORA MUS s. r. o. od 1.1.1997.

### **1.8.1996**

ZV OOP DJŠ na svém zasedání odsouhlasil, že ze svých prostředků zřídí zakoupí a pak zřídí půjčovnu různého el. náradí. Zároveň odsouhlasil zakoupení staršího osobního automobilu pro potřeby tohoto orgánu.

### **6.8.1996**

ZV OOP DJŠ svolal okamžitě mimořádné zasedání tohoto orgánu, jehož příčinou byl avizovaný krach Kreditní banky. Zasedání rozhodlo, že všechny finanční prostředky, které má uloženy u Kreditní banky okamžitě převede do Komerční banky.

### **13.8.1996**

Na DJŠ bylo oznámeno, že v bývalé obci Libkovice se soustředilo ekologické hnutí DUHA. Dle sdělení se předpokládalo, jeho účastníci se zřejmě pokusí v některý den, zabránit vstupu zaměstnanců do některého ze závodů MUS a. s. Nestalo se tak.

### **14.8.1996 TC2**

Ve 22.15 hod. se při provozu roztrhl vratný buben u PD č.102.

### **22.8.1996**

ZV OOP DJŠ zahájil na DJŠ politickou akci pro získání voličů pro zvolení předsedy ČMKOS do senátu.

### **29.8.1996**

ZV OOP JŠ rozhodl svolat na 12. září 1996 mimořádnou konferenci. Hlavním bodem

konference mělo být prodání závodního klubu v Chomutově a zakoupení rekreačního střediska v Jizerských horách.

### **30.8.1996**

Vedoucí výroby Josef Pěnkava posunul začátek závodových raportů o 15 min. později. Dříve se konaly v 6.00 a 13.00 hod.

### **1.9.1996**

Na části zrekultivované velebudické výsypce se konal na hipodromu I. dostihový závod. Dále na této výsypce bylo vysázeno arboretum s více jak 300 různých stromů a křovin. Připravovala se cyklistická stezka a golfové hřiště s 18ti jamkami.

### **1.9.1996 údržba**

Holešická rozvodna najela na bez obslužný provoz.

### **2.9.1996**

Řz JŠ zrušil politickou agitaci, kterou rozvinul ZV OOP DJŠ ve prospěch předsedy ČMKOS pro jeho zvolení do senátu. Odůvodnil svůj zásah s odvoláním na Kolektivní smlouvu, kde bylo uvedeno, že uvnitř MUS a. s. je zakázána jakákoliv politická činnost a agitace. (viz 22.8.1996)

### **5.9.1996 TC2**

Řz DJŠ vydal pokyn přípravě výroby vypočítat jaký předpokládaný objem zeminy vytěží PÚ-T2 do 30.6.1996.

### **5.9.1996 údržba**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk vyhlásil v rámci DJŠ připravovanou organizační změnu, související s předáním truhlárny soukromé firmě Hartman a spol. s. r. o. od 1.1.1997.

### **5.9.1996 skrývka**

Ve výběrovém řízení, týkající se likvidace kolesového rýpadla K-1000/K-25 byla tato práce svěřena firmě "František Lébl" z Karlových Var. Tato firma druhý den zahájila likvidační práce.

### **5.9.1996**

Řz DJŠ ing. Zdeněk Zatloukal vydal organizační pokyny k provedení změny v organizaci DJŠ. Tyto změny souvisely s předáním ostrahy dolu soukromé firmě DORA a předání truhlárny soukromé firmě Hartman a spol. od 1.1.1997.

### **6.9.1996**

Na DJŠ se uskutečnilo kontrolní fárání výrobně-obchodního ředitele ing. Jaroslava Bažanta a všech závodních z MUS a. s.

### **10.9.1996 doprava**

Z ÚUH na DJŠ byly převedeny ellok s č. 661, č. 662 a č. 663.

### **12.9.1996**

Ve velké zasedačce se konala mimořádná konference ZV OOP DJŠ, která projednávala podmínky prodeje závodního klubu v Chomutově. Za získané prostředky chtěl ZV OOP zakoupit, již za předem sjednaných podmínek rekreační středisko v Jizerských horách. Konference k tomu dala souhlas.

### **13.9.1996**

V chomutovském divadle se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s programem:

#### 1) Volná zábava

*(U příležitosti těchto oslav vydal Řz DJŠ příkaz, že na velkém sále se bude konat neformální porada vedení a vedoucích PÚ. Účast byla povinná.)*

### **18.9.1996 skrývka**

Na 2. skrývkovém řezu se setkaly planýrky mezi lomem Vršany a DJŠ.

### **24.4.1996**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk s hlavním personalistou Vladimírem Heinzlem provedli pohovory se zaměstnanci, kteří byli v Závodní stráž. Tématem těchto pohovorů byl jejich převod k soukromé firmě DORA MUS s.r.o. od 1.1.1997.

### **24.9.1996 skrývka**

Ve 22.20 hod. praskla na násada na lopatě těsně za lanovým košem u E-7/R-155.

### **28.9.1996**

V tento den slavil VČSA 95. výročí založení dolu. Oslavy byly pořádány v Mostě na hradě Hněvíně. Tyto oslavy začaly ve 14.00 hod. a končily ve 20.30 hod. Celé odpoledne vystupovaly na hradě různé skupiny historického šermu. Na této oslavy byla vyslána několika členná delegace z DJŠ.

### **30.9.1996 údržba**

Řz DJŠ a hlavní personalista provedli se zaměstnanci truhlárny pohovory, související s jejich převodem z důvodů organizačních změn k firmě Hartman a spol. od 1.1.1997.

### **6.10.1996**

Na ÚUK zahájili v období 4. - 6.10.1996 čtyři odborářští funkcionáři podpisovou akci "Požadavky ke stávce", kterou podepsalo 320 zaměstnanců. Hlavním bodem této akce bylo zvýšení mezd.

### **7.10.1996 skrývka**

Firma "František Lébl" z Karlových Var při sešrotování rýpadla K-1000/K-25 použila i trhacích prací. V 15.30 hod. si nechala na přílož přestřelit zdvihové lana kolesového výložníku a držící lana vyvažovacího výložníku. Předpokládali, že při tomto odstřelu se zřítí celá horní stavba. Po odstřelu se tyto konstrukční části zřítily, ale zůstala stát středová část horní stavby. Před odstřelem zapomněli odmontovat držící háky horní stavby na otoči.

### **7.10.1996**

SOO MUS se oficiálně dozvědělo o stávkové pohotovosti na ÚUK na základě podpisové akce provedené v období 4. - 6.10.1996.

### **9.10.1996**

Strojvedoucí z ÚUK byli nespokojeni z výplatou a srotili se na nádvoří. Začali vyjednávat s vedením úpravny.

### **16.10.1996**

ZV OOP DJŠ instaloval na své náklady nápojový automat ve vestibulu hlavní strážnice.

### **17.10.1996**

V Praze v Paláci kultury se konala 2. konference k problematice bezpečnosti práce s mezinárodní účastí. Této konferenci se zúčastnil jeden odborový delegát.

### **18.10.1996 TC2**

V 6.24 hod. se zakleslo rotující koleso u rýpadla SRs-2000/K-100 do buldozeru zn. Komatsu D65EX z. č. 2632. Buldozerista odstavil svůj stroj do pracovního okruhu stroje, aniž o tom uvědomil řidiče rýpadla. Událost byla šetřena jako havárie.

### **22.10.1996 lom**

Na kolesové rýpadlo KU-300/ K-96 byl namontován gamapopeloměr.

### **24.10.1996**

V CHEZA v Záluží u Litvínova došlo ve 12.20 hod. v plnicí stanici benzínu k výbuchu. Ihned vznikl mohutný oheň, který desítky hasičských sborů likvidovalo několik dní.



### **29.10.1996**

SOO MUS po jednání s ZV OOP ÚUK vyvolal schůzku s vedením MUS a.s. Při tomto vyjednávání se konzultovaly podmínky zvýšení mezd, prostřednictvím zvýšení základních mzdových tarifů.

### **31.10.1996 skrývka**

Na 1. skrývkovém řezu zahájilo krátkodobě těžbu lopatové rýpadlo E-2,5/R-532 z lomu Vršany. Dozor prováděl lom Vršany, těžbu určoval DJŠ.

### **1.11.1996**

Z organizačních důvodů byly na DJŠ provedeny tyto personální změny:

- \* Vedoucí PÚ-TC2 ing. Bárta Vladimír převzal funkci vedoucího PÚ-S
- \* Zástupce vedoucího PÚ TC-2 Stanislav Bílý převzal funkci vedoucího PÚ-TC2
- \* Vedoucí PÚ-S Pelc Josef převzal funkci vedoucího PÚ-L
- \* Revírník PÚ-L Václav Perk, převzal funkci zástupce vedoucího PÚ-L
- \* Vedoucí PÚ-L ing. Trefný Miroslav, převzal funkci zástupce vedoucího PÚ-TC2
- \* Zástupce vedoucího PÚ-L Kopecký Vladimír, převzal funkci vedoucího směny
- \* Vedoucí směny ing. Marek Zdeněk, převzal funkci výrobního inspektora dispečinku DJŠ

### **1.11.1996**

ZV OOP prodal Závodní klub DJŠ na náměstí 1. máje, v Chomutově, firmě REKAS za odhadní cenu, tj. za 9 mil. Kč.

### **4.11.1996 doprava**

V 7.55 hod. strhl řidič nákladního vozidla v obvodu hradla Š-1 trolej. Vjel na železniční přejezd s nespouštěnou korbou. Oprava troleje trvala do 11 hod.

### **5.11.1996**

DJŠ splnil podnikatelský záměr v těžbě uhlí na rok 1996 ve výši 6 250 000 tun.

### **12.11.1996 skrývka**

Na konstrukci spodní stavby kolesového rýpadla K-800/K-41 byly při kontrole objeveny trhliny. Rýpadlo bylo odstaveno z provozu a trhliny byly vyvařeny.

### **14.11.1996 doprava**

Při pojíždění ellok č.601 u kolesového rýpadla KU-300/K-63, vznikl v předním díle oheň. Vzňaly se olejové nečistoty u kompresoru. Oheň byl včas uhašen.

### **15.11.1996 skrývka**

V restauraci „Slovanský ráj“ v Otvicích se sešla osádka z bývalého kolesového rýpadla K-1000/K-25. Na tento večer byli pozváni i důchodci, kteří na tomto rýpadle dříve pracovali.

### **20.11.1996 skrývka**

Na PÚ-S se setkaly planýrky 3. skrývkových řezů mezi lomem Vršany a DJŠ.

### **27.11.1996 skrývka**

U šrotovaného kolesového rýpadla K-1000/K-25 byla pomocí buldozeru stržena ještě stojící středová část horní stavby.

### **30.11.1996 doprava**

Z DJŠ na ÚUH byly převedeny ellok č. 615 a č. 617.

### **1.12.1996**

Do funkce hlavního ekonoma DJŠ nastoupil ing. Kvěš Jiří. Předchozí hlavní ekonomka ing. Dítětová Eva přešla do ekonomického odboru na MUS a. s.

### **4.12.1996**

U příležitosti svátku sv. Barbory byl založen Spolek severočeských havířů se sídlem v Mariánských Radčicích na dole Kohinoor II. Jeho členy bylo i několik techniků z DJŠ.

### **15.12.1996 doprava**

Z DJŠ na VČSA byly převedeny ellok č. 654 a 655. Z VČSA na DJŠ byly zase převedeny ellok s č. 676, č. 679, č. 680, č. 681, č. 682, č. 687, č. 688 a č. 690.

### **20.12.1996 doprava**

DJŠ převedl na VČSA ellok s č. 586, č. 596, č. 597, č. 600, č. 605, č. 616, č. 619, č. 621, č. 622 a č. 625.

### **30.12.1996**

Řz DJŠ ing. Zatloukal Zdeněk zrušil požárně technickou komisi.

### **31.12.1996 zakládání**

V 11.40 hod. vznikl při těžbě na el. zařízení E-2,5/R-440 oheň, který se podařilo rychle uhasit.

# 1997

## **1.1.1997**

\* DJŠ na Nový rok netěžil. Pouze pro naléhavou potřebu uhlí byla zrušena domácí pohotovost osádce KU-300/K-69 a několika strojvedoucím a od 10ti hod. byla zahájena těžba.

\* Výrobní odbor MUS a. s. změnil parametry kvality jednotlivých druhů uhlí, které byly přizpůsobeny obchodním požadavkům.

\* Ostrahu DJŠ převzala soukromá firma DORA MUS s. r. o.

\* Truhlárnu převzala soukromá firma Hartman a spol.

## **1.1.1997 údržba**

Do funkce vedoucího dílen na PÚ-Ú byl jmenován Miroslav Adam.

## **2.1.1997**

Výrobní odbor MUS a. s. zrušil kategorii uhlí T6 "nebilanční" s popelnatostí nad 45%.

## **8.1.1997**

\* Vedoucí výroby Josef Pěnkava na poradě vedoucích úseků nastínil možnost využití PVZ-2500 při těžbě uhlí. Uvedl, že bude nutné provést rekonstrukci špičky zakládacího výložníku, kam by měla být zabudována klapka. Základní myšlenka spočívala v tom, že v zimě nebude nutné po několika projetí figury uhelnými rýpadly, provádět přestavby zamrzlého kolejiště.

\* V 18.10 hod. při zvýšené rychlosti, nezvládl řidič DORA MUS s. r. o. služební vozidlo a nad holešickou rozvodnou vyjel ze silnice Tam se převrátilo na pravý bok. Nikdo nebyl zraněn.

## **10.1.1997**

Řz DJŠ ing. Zdeněk Zatloukal uspořádal výjezdní poradou vedení DJŠ a vedoucích PÚ. Na této poradě byla zhodnocena těžba a hospodářské výsledky za rok 1996. Zároveň projednal těžbu na rok 1997. Porada se konala v Otvicích v restauraci „Slovanský ráj“.

## **14.1.1997 lom**

Ve 22.50 hod. narazil řidič KU-300/K-63 při popojíždění rýpadlem nakládacím výložníkem do figury. Při této nehodě nevznikla žádná škoda.

## **16.1.1997 TC2**

Na poradě vedoucích PÚ bylo oznámeno, že se zvažuje před šrotací SRs-2000/K-100, nasazení tohoto rýpadla jako zálohy za rýpadla KU-800, která budou na lomu Vršany

odstaveny do generální opravy. Touto variantou by se šrotace K-100 oddálila o tři roky.

### **20.1.1997 lom**

U KU-300/K-63 bylo odzkoušeno čištění kola od nálepky pomocí pojízdného generátoru teplých plynů. Pokus se osvědčil. Kolo bylo vyčištěno za 80 minut. Osádka rýpadla by toto kolo čistila cca 3 hodiny.

### **27.1.1997**

DJŠ dodal do sekretariátu MUS a. s. historická data pro sestavení historiografie pro hornickou ročenku.

### **28.1.1997 skrývka**

Na K-800/K-54 a potom na K-1000/K-27 bylo rovněž vyzkoušeno čištění nalepeného pomocí pojízdného generátoru plynů. Pokus se také osvědčil.

### **1.2.1997**

SOO MUS vydal anketní lístek a zároveň informační leták ve kterém zkoumal názory na založení spořitelního a úvěrového družstva v režii odborů. Tato aktivita souvisela se zrušením odboček České spořitelny na dolech MUS a. s.

### **2.2.1997 zakládání**

Na čistírně LH vozů u E-2,5/R-520 se při otevírání LH vozů, převrátily tyto tři vozy do koryta. Protože se jednalo o cizí LH soupravu, byla tato nehoda šetřena jako mimořádnost. Souprava patřila ÚUK.

### **3.2.1997**

V České republice začala od 01.00 hod. stávká zaměstnanců na Českých drahách. Od této doby nejezdily žádné vlaky.

### **5.2.1997**

\* Na poradě vedoucích PÚ byla předběžně projednána transportní trasa PVZ-2500 z lomu Vršany na DJŠ na 7. skr. řez.

\* SOO MUS vydal Informaci k předběžnému opatření Městského soudu v Praze ve věci nezákonnosti stávky vyhlášené Odborovým svazem železničářů

### **6.2.1997**

Českomoravská komora odborových svazů vydala stanovisko ke stávce železničářů ve kterém odsoudila předběžné usnesení Městského soudu v Praze. Stanovisko bylo zveřejněno i na DJŠ. SOO MUS s tímto stanoviskem vyslovil souhlas.

### **9.2.1997**

V České republice skončila 24.00 hod. stávka železničářů. *(DJŠ si po dobu stávky tj. od 3. - 9.2.1997 zajišťoval přepravu zaměstnanců, kteří dojížděli na DJŠ vlaky, svými dopravními prostředky. V tomto období klesla těžba DJŠ o 40% z důvodu nedostatku vagónů.)*

### **10.2.1997**

Vedoucí PÚ-L Josef Pelc vyslal na lom Vršany čtyři zaměstnance do závniku k ovládání a řízení PVZ-2500.

### **11.2.1997**

Skupina techniků z DJŠ jela na důl Družba v Sokolovské uhelné společnosti na prohlídku PVZ-2500, které byly zrekonstruovány pro nakládku uhlí do vagónů, tzn. že na konci výložníku byla nasazena kabina klapkaře i s klapkou.

### **27.2.1997 TC2**

V období 26.- 27.2.1997 byly na PÚ-TC2 provedeny pohovory se zaměstnanci o jejich převedení na lom Vršany.

### **27.2.1997**

V „Hotelu Širák“ na Širokém vrchu byla podepsána Kolektivní smlouva mezi SOO MUS a MUS a. s. s platností do 31.3.1998.

### **4.3.1997**

U staré koupelny bylo poraženo pět vzrostlých košatých topolů. Kořeny těchto topolů narušovaly levý čelní roh staré koupelny a vlasové kořeny ucpávaly kanalizační rozvody.

### **4.3.1997 doprava**

Firma PAGIT s. r. o. z Prahy nabízela PÚ-D nový typ brzdových zdrží pro vagóny a ellok. Byly však odkázáni, aby si pořídily pro tuto činnost povolení od OBÚ v Mostě.

### **6.3.1997 zakládání**

Na poradě vedoucích PÚ bylo oznámeno, že lopatové rýpadlo E-2,5/R-480 z lomu Vršany bude převedeno na PÚ-Z. Nejprve však bude provedena jeho generální oprava na DTS Vrbenský.

### **7.3.1997 zakládání**

Lopatové rýpadlo E-7/R-152 ukončilo zakládací činnost na PÚ-Z na ruční výsypce. Zahájilo transport zpět na 6. skrývkový řez. Tam s E-7/R-155 pak těžily těžko rozpojitelné zeminy.

### **11.3.1997**

V Praze na Ministerstvu vnitra byl úředně zaregistrován Spolek severočeských havířů se sídlem v Mariánských Radčicích na dole Kohinoor. Jeho členy bylo i několik techniků z DJŠ. Posláním tohoto spolku bylo zachytit historii severočeského hornictví.

### **12.3.1997 zakládání**

Při odstraňování zemního spojení na trase 6 kV na 2. výsypkové etáži k ZD-2100/Z-73 se stal úraz el. proudem dvěma zaměstnancům PÚ-Z. Na rozvodně lom omylem zapnuly tuto trasu, ačkoli to nikdo na PÚ-Z nevyžadoval. Úraz byl zpočátku šetřen jako těžký. Lékařem NsP v Mostě byl po třech dnech označen jako ostatní.

### **13.3.1997**

Na T-7 byla sezvaná hlavní volební komise sestavena ze zástupců z jednotlivých závodů MUS a.s. Tato komise zabezpečovala volbu nových členů do dozorčí rady MUS a.s.

### **17.3.1997 zakládání**

Na PÚ-Z začala montáž E-2,5/R-480. Jednotlivé části byly převáženy z DTS Vrbenský, kde byla na tomto rýpadle provedena generální oprava.

### **20.3.1997 TC2**

V období 19. - 20.3.1997 byly provedeny další pohovory se zaměstnanci PÚ-TC2, které souvisely jejich převodem na lom Vršany.

### **20.3.1997**

Ve 14.10 hod. prasklo horkovodní potrubí v blízkosti silnice proti hradlu D-9. Mohutný proud horké vody a páry směřoval do silnice a zcela znemožnil provoz na silnici. Zaměstnanci z DJŠ museli vyčkat až bude proud horké vody v teplárně v Komořanech zastaven. Odstavení horkovodu trvalo 15 minut.

### **20.3.1997 TC2**

Ve 2.30 hod. se stala porucha na vynášecím pase na SV č.1. Tato porucha byla zároveň poslední poruchou a také zároveň ukončením těžby PÚ-TC2 na DJŠ. Od této doby se TC2 připravovalo na předání na lom Vršany. Rýpadlo SRs-2000/K-100 zahájilo transport na demarkaci, kde byly oba lomy propojeny.

### **21.3.1997 TC2**

V Otvicích v restauraci „Slovanský ráj“ se konala porada techniků vedení a techniků PÚ-TC2. Na této poradě byla přehodnocena činnost tohoto PÚ od jeho založení.

### **26.3.1997**

Za hospodářské vedení DJŠ byl jako kandidát do nové dozorčí rady navržen Řz DJŠ ing. Zdeněk Zatloukal a předseda ZV OOP DJŠ Miroslav Suchý.

### **27.3.1997**

Porada vedoucích PÚ se konala v nově zrekonstruované malé zasedačce.

### **31.3.1997**

Z funkce Řz DJŠ byl vedením MUS a. s. odvolán ing. Zdeněk Zatloukal a byl pověřen funkcí závodního lomu.

### **1.4.1997**

Do funkce Řz DJŠ byl jmenován ing. Oldřich Lošťák. Předtím vykonával funkci obchodního ředitele MUS a. s. Tento odbor byl převeden pod výrobního ředitele MUS a. s.

### **2.4.1997 TC2**

Na PÚ-TC2 byla pracovní návštěva techniků z lomu Vršany. Prohlédly si objekty a zařízení tohoto úseku před jeho převzetím.

### **5.4.1997 TC2**

Ve Strupčicích v restauraci „TRIO“ se uskutečnilo poslední pracovní setkání zaměstnanců PÚ-TC2. Této akce se zúčastnilo přes 160 lidí, včetně hostů.

### **6.4.1997**

V noci z 5. na 6.4.1997 se podkrušnohoří strhla silná vichřice. Na DJŠ poškodila střechy na hladlech Š-1 a Š-6, strhla desítky tašek na střechách obou bytovek, pohnula s buňkou ostrahy DORA MUS s. r. o. ve Vrskmani, poškodila střechy na garážích a hale PÚ-TC2

### **6.4.1997**

Na základě sdělení Telecomu Most bylo volací číslo na DJŠ změněno z 34 na 620.

### **6.4.1997 skrývka**

Na 1.skr. řezu se při transportu zabořilo kolesové rýpadlo K-1000/K-27. Jeho vyprošťování trvalo do 8.4.1997 do 10.30 hod.

### **13.4.1997 skrývka**

V odpoledních hodinách sjelo z matrací lopatové rýpadlo E-7/R-155 v místech, kde se nacházely silně zvodnělé partie 6. skrývkového řezu. Při vyprošťování nastaly

vážné poruchy na pojezdech. Aby tyto poruchy mohly být odstraněny, bylo rýpadlo obhrabáno pomocným lopatovým rýpadlem DH, aby byl získán nejnútnejší pracovní prostor. V nejnižším bodě zaboření rýpadla se musela stále odčerpávat přitékající spodní voda. Dne 29.4.1997 byly opravy na pojezdech skončeny a začalo se s dalším vyprošťováním. V odpoledních hodinách rýpadlo R-155 obtížně vyjelo ze zaboření. Při krátkém transportu se opět zabořilo. Ale toto vyproštění trvalo několik hodin. Pak najelo rýpadlo do figury a dne 30.4.1997 začalo těžit.

#### **17.4.1997 zakládání**

Na 2. výsypkové etáži zahájilo lopatové rýpadlo E-2,5/R-480 těžbu na ruční výsypce.

#### **21.4.1997 TC2**

Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 zahájilo krátký transport k "bráně" mezi lomy DJŠ a Vršany. Při tomto transportu se mýjelo z kolesovým rýpadlem K-800/K-54, které transportovalo do otočného bodu.

#### **21.4.1997**

Závodní lomu ing. Zdeněk Zatloukal svolal poradou vybraných techniků z DJŠ a uložil jim zpracovat předávací protokol pro PÚ-TC2. V tento den bylo kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 fyzicky předáno i s osádkou na lom Vršany.

#### **21.4.1997**

V Mostě v ODK se konalo zasedání Severočeského sdružení odborových organizací PHNG. Tohoto jednání se zúčastnil jeden delegát odborů z DJŠ.

#### **23.4.1997**

Ve velké zasedačce se konala celozávodní konference ZV OOP DJŠ. Na této konferenci byl mj. projednán a schválen návrh o zakoupení rekreačního střediska v Jizerských horách v Albrechticích. Jednalo se o "Pipi penzion", které předtím vlastnily drůbežářské závody. Cena tohoto rekreačního zařízení byla 7 miliónů Kč.

#### **24.4.1997**

Závodní lomu ing. Zdeněk Zatloukal oznámil na poradě vedoucích PÚ, že k 30.4.1997 končí svou pracovní činnost na DJŠ a přechází do funkce hlavního inženýra na Závod útlumu a zahlazování MUS a. s.

#### **25.4.1997 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 na 1. skrývkovém řezu obhrabalo objekt bývalé holešické vodárny. Za několik dní se tento podhrabaný objekt rozlomil a polovina z něj spadla na pojezdovou pláň.



### **28.4.1997**

Stavební technik Josef Kujan uzavřel škody po opravách, které způsobila vichřice dne 6.4.1997. Náklady na opravu činily 309 231 Kč.

### **30.4.1997 TC2**

Zakladač ZP-6600/Z-93 zahájil transport na montážní místo pod Vrskmaní, kde byl původně v roce 1984 postaven.

### **30.4.1997 skrývka**

V 7.50 hod. se u kolesového rýpadla K-800/K-41 na 4. skrývkovém řezu při těžbě utrhla ze závěsu kabina řidiče stroje. V tomto okamžiku měl řidič stroje kabinu v nejvyšším bodě, aby při hrabání 1. lávky viděl do kolesové sýpky. Řidič stroje byl při této nehodě zraněn.

### **20.4.1997 zakládání**

Na PÚ-Z ukončilo těžební činnost lopatové rýpadlo E-2,5/R-444.

### **1.5.1997**

Do funkce hlavního inženýra DJŠ byl jmenován ing. Vladimír Bílý. Protože před jmenováním nebyl ještě pozván na vykonání na ČBÚ v Praze na zkoušky pro závodního lomu, vykonával přechodně tuto funkci ing. Luboš Straka.

### **1.5.1997 zakládání**

Na PÚ-Z byla provedena záměna funkcí ve vedení úseku. Josef Fivebr se stal vedoucím úseku a Václav Turnovský byl jeho zástupcem. Tato záměna byla provedena ze zdravotních důvodů týkající se Václava Turnovského.

### **2.5.1997 lom**

Na podloží ve vybraných partiích začala těžba keramických jíílů firmou Humeco s. r. o. Tyto jíily měly obchodní název „vaton“ a byly dodávány do keramických závodů v Rakovníku. V roce 1997 jich bylo dodáno 50 tisíc m<sup>3</sup>.

### **5.5.1997**

V tento den byla svolána mimořádná porada vedoucích PÚ. Na této poradě přednesli Řz DJŠ ing. Oldřich Lošťák a HI DJŠ ing. Vladimír Bílý své záměry týkající se dalšího řízení DJŠ.

### **7.5.1997**

Před hlavní strážnicí začala rekonstrukce chodníků a zastávek pro autobusy.

### **12.5.1997 doprava**

Na PÚ-D začaly technické bezpečnostní zkoušky (TZB) všech ellok, které byly provozovány na DJŠ. Tyto TZB souvisely s vydáním nového předpisu na Českých drahách pro styk s vlečkami. Tyto zkoušky se prováděly na vyhrazené koleji mezi hradly Š-1 a Š-6.

### **13.5.1997**

Firmě Gelamon s. r. o., která pro DJŠ prováděla dodavatelsky trhací a vrtné práce se vžňala vrtná souprava Liebherr č. 120. Tato mimořádnost se stala na lokalitě Ležáky, kde tato pronajata souprava prováděla vrtné práce.

### **15.5.1997**

V období 12. - 15.5.1997 proběhly na DJŠ volby do dozorčí rady MUS a. s.

### **18.5.1997 doprava**

Při noční bouřce udeřil blesk do ellok č. 607, když popojížděla u E-7/R-155 na 5. skr. řezu. Blesk zasáhl na střeše kabiny bleskojistku a uzemňovací zařízení. Po uzemňovací tyči sjel do kabiny. Vytvořený el. oblouk ožehl strojvedoucímu pracovní blůzu.

### **19.5.1997**

Na T-7 se konala porada členů hlavní volební komise, která zabezpečovala volbu do dozorčí rady MUS a. s. Za DJŠ byl do této dozorčí rady zvolen Miroslav Suchý.

### **28.5.1997**

ZV OOP přejmenoval zakoupené rekreační středisko „Pipi penzion“ v Jizerských horách na „Hotel Olymp“.

### **29.5.1997**

V „Hotelu Širák“ na Širokém vrchu se konalo závěrečné zasedání hlavní volební komise, která zabezpečovala volby do dozorčí rady MUS a. s. Třem zvoleným zástupcům byly předány pověřovací listiny.

### **31.5.1997 TC2**

Vedoucí PÚ-TC2 Stanislav Bílý předal lomu Vršany celý komplex budov a zařízení, který měl tento úsek v držení.

### **1.6.1997 doprava**

Na PÚ-D byl vydán nový Provozní řád kolejové dopravy.

## **6.6.1997**

Na DJŠ byla exkurze studentů z pardubického gymnázia.

## **7.6.1997 doprava**

V 7.30 hod. se stal při posunu na Novém závodě vedoucímu posunu těžký úraz. Při rozřazování vozů nedodržel hranice u jedné z výhybek. Při posunování na vedlejší kolej, posunovaný LH vůz do špatně odstaveného LH vozu na předchozí koleji narazil. Při nárazu vyskočila korba z podvozku. Toho se vedoucí posunu zalekl a uskočil. Přitom zakopl o jednu kolejnici a zády padl na druhou kolejnici. Při pádu si vážně poškodil pravou ledvinu a slezinu. Oba orgány mu byly operativně odňaty.

## **8.6.1997 lom**

Ve 23.55 hod. se na I. uhelném řezu na 1. lávce u kolesového rýpadla KU-300/K-69 vyvalil velký blok zeminy (2m) a zasáhl kabinu řidiče stroje. Tento blok zeminy svou hmotností nejprve kabinu řidiče stlačil a napružil její nosná lana asi o jeden metr. Potom se tento kus zvrátil z kabiny na stranu a tím se kabina řidiče vymrštila a na lanech se rozkmitala. Řidič stroje a revírník směny, který byl v této době na kontrole na tomto rýpadle, utrpěli v této kabině četné pohmožděniny.

## **12.6.1997 doprava**

Při práci na troleji kolem 16té hod. na posunuté koleji na 3. skrývkovém řezu, ucítili trolejáři na rukou a nohou brnění. Šlo o přenos zpětného trakčního vedení z důvodu z nedostatečně opatřené koleje zpětnými propojkami mezi kolejovými styky. Zpočátku byl tento úraz šetřen jako těžký. Lékař z NsP v Mostě pak tento úraz překlasifikoval do kategorie ostatní.

## **12.6.1997**

Na zasedání ZV OOP byl mj. opět přejmenováno rekreační středisko v Jizerských horách z názvu "Hotel Olymp" na "Penzion Permon".

## **19.6.1997**

Ve Zlenicích se konal IV. sněm OS PHNG, kterého se zúčastnil jeden odborový delegát z DJŠ.

## **30.6.1997**

K tomuto datu byly na DJŠ registrovány tyto pracoviště:

### Skrývka:

- \* Kolesové rýpadlo K-800/K-41
- \* Kolesové rýpadlo K-800/K-54
- \* Kolesové rýpadlo K-1000/K-27
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-155

- \* Koleje pohyblivé
- \* Pomocná mechanizace
- \* Společné + THZ

#### Doprava:

- \* Elektrické lokomotivy
- \* Vozy LH a Ta
- \* Koleje pevné
- \* Údržba trolejí
- \* Údržba zabezpečovacího zařízení
- \* Údržba elektro
- \* Pomocné mechanizmy
- \* Společné + THZ

#### Zakládání:

- \* Zakladač ZD-1800/Z-59
- \* Zakladač Z-2000/Z-78
- \* Zakladač ZD-2100/Z-73
- \* Lopatová rýpadla E-2,5
- \* Pomocné mechanizmy
- \* Společné + THZ

#### Odvodnění a trhací práce:

- \* Odvodnění předpolí
- \* Trhací práce

#### TC-2:

- \* Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100
- \* Dálková pasová doprava
- \* Zakladač ZP-6600/Z-93
- \* Pomocné mechanizmy
- \* Společné + THZ

#### Lom:

- \* Kolesové rýpadlo KU-300/K-63
- \* Kolesové rýpadlo KU-300/K-69
- \* Kolesové rýpadlo KU-300/K-96
- \* Kolesové rýpadlo KU-300/K-107
- \* Lopatové rýpadlo E-7/R-152
- \* Koleje pohyblivé
- \* Pomocné mechanizmy
- \* Hlavní čerpací stanice
- \* Společné + THZ

#### Údržba:

- \* Trafostanice
- \* Výměňíková stanice

- \* LH dílna
- \* Ellok dílna
- \* Opravna buldozerů
- \* Elektro poruchová četa
- \* Strojní poruchová četa
- \* Montážní četa elektro
- \* Montážní četa strojní
- \* Strojní četa PPO
- \* Vulkanizace
- \* Nádvorní četa
- \* Společné + THZ

Oprava DH a kolové mechanizace:

- \* Dílna generálních oprav DH
- \* Dílna běžných oprav DH
- \* Dílna oprav kolové mechanizace
- \* Společné + THZ
- \* Výroba kolejových propojek

Správa závodu:

- \* Ředitel závodu
- \* Hlavní ekonom
- \* Hlavní personalista
- \* Požárníci
- \* Civilní obrana
- \* Zdravotní středisko
- \* Přenosové systémy (počítače)
- \* Společné THZ

Později pracoviště jen ubývala.

### **30.6.1997 TC2**

K tomuto dni zanikl PÚ-TC2. Vedoucí úseku Stanislav Bílý přešel od 1.7.1997 na PÚ-OČ do funkce zástupce vedoucího.

### **1.7.1997**

- \* Ing. Vladimír Bílý byl jmenován do funkce závodního lomu, když předtím úspěšně vykonal zkoušky stanovené pro tuto profesi na ČBÚ v Praze.
- \* Na DJŠ byl uveden nový seznam volacích znaků pro radiostanice.

### **3.7.1997 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 začalo těžit spraše na tzv. odlehčovacím řezu v předpolí 1.skrývkového řezu

### **7.7.1997**

SOO MUS vydalo výzvu všem zaměstnancům MUS a.s, aby podpořili ve svých možnostech svou účast se spoluobčany postiženými velkými záplavami na Moravě. Tyto obrovské záplavy nenadále začaly 4.7.1997.

### **11.7.1997**

Ve Zpravodaji MUS a. s. byla zveřejněna krátká stať, kterou sepsal Řz DJŠ ing. Oldřich Lošťák, která se zabývala dalším osudem dolu. Uvedl, že se životností dolu podle současných prognóz uvažuje do roku 2014.

### **17.7.1997**

ZV OOP DJŠ inicioval finanční a materiální sbírku na zmírnění následků tragických povodní na Moravě.

### **23.7.1997 skrývka**

Stavební technik Josef Kujan zjišťoval v bytovkách prostorové možnosti pro nastěhování vedení PÚ-S.

### **24.7.1997**

Na poradě vedoucích PÚ byla rovněž iniciována možnost materiální podpory na zmírnění následků vzniklých při velkých povodních na Moravě.

### **29.7.1997**

Z pověření vedení DJŠ zahájili jednání vedoucí PÚ-L Josef Pelc a vedoucí PÚ-S ing. Vladimír Bárta s krizovými štáby na Moravě. Zástupce tohoto štábu doporučil, aby vstoupili v jednání s představiteli obce Tlumačov. Okamžitě získali spojení s touto obcí a začali jednat o vzájemném setkání, kde budou domluveny další podrobnosti.

### **30.7.1997**

Ing. Vladimír Bárta a Josef Pelc vyjeli na služební cestu do Tlumačova.

### **31.7.1997**

Po návratu z Tlumačova oba zástupci sdělili, že je v této obci nejvyšší zájem o stavební materiál jako jsou cihly nebo tvárnice.

### **1.8.1997 lom**

Z bývalého dolu Obránců míru byl na PÚ-L převeden posunovací stroj č. 55 i s osádkou.

#### **4.8.1997 zakládání**

Technici z PÚ-Z byli na obhlídce lopatového rýpadla E-7/R-158, které bylo odstaveno v lokalitě dolu Obránců míru na VČSA.

#### **6.8.1997 lom**

V 8.50 hod. na I. uhelném řezu u kolesového rýpadla KU-300S/K-69 se stala havárie. Klapkař při odchodu z kabiny zapomněl vypnout otoč nakládacího výložníku. Kabina klapkaře narazila na uhelnou stěnu. Nárazem se vážně poškodil skelet kabiny i její ovládací prvky. Tato mimořádnost byla vyhodnocena jako havárie.

#### **19.8.1997**

Na náklady DJŠ byly do obce Tlumačov pro zmírnění následků při záplavách na Moravě, odeslány tři kamiony s 5000 ks tvárnic. Tento stavební materiál byl této obci poskytnut jako dar.

#### **22.8.1997**

Hlavní mechanik ing. Vladislav Vrátil oznámil, že se připravují podmínky pro demontáž a pro převezení lopatového rýpadla E-7/R-158 z lokality dolu Obránců míru na VČSA na PÚ-Z.

#### **26.8.1997**

Na DJŠ byla exkurze 13ti zástupců smluvních partnerů, kteří různým způsobem spolupracovali s MUS a.s. při odběru uhlí.

#### **31.8.1997**

Na DJŠ přestal pracovat ing. Miroslav Trefný, který z organizačních důvodů přešel na lom Vršany.

#### **1.9.1997 zakládání**

Na lokalitě Obránců míru na VČSA začala demontáž E-7/R-158, kterou zajišťoval PÚ-Ú.

#### **4.9.1997 lom**

Na montážním místě na 7. skrývkovém řezu začala rekonstrukce PVZ-2500. Tato rekonstrukce spočívala ve zkrácení nakládacího výložníku o jednu třetinu a na její konec zabudování klapky s kabinou. Na nakládacím pase zvětšením a prodloužením násypky.

#### **6.9.1997 skrývka**

V průběhu těžby na 6.skr. řezu se u KU-300/K-63 začaly postupně objevovat ve

figuře asi třicet zkamenělých stromů. Některé byly odtěženy a některé zůstaly v boku figury. Geolog ing. Radek Filipík odhadl jejich stáří na 20 miliónů let.

### **7.9.1997 doprava**

V období 2. - 7.9.1997 probíhala generální oprava pískovny.

### **7.9.1997**

V Příbrami se konalo ve dnech 6. - 7.0.1997 1. setkání hornických měst, kterého se z MUS a.s. zúčastnilo 80 delegátů. DJŠ zastupovali dva technici.

### **8.9.1997**

Na DJŠ začal zkušební provoz modernizované PV3S. Toto vozidlo bylo postupně přidělováno jednotlivým provozním úsekům.

### **10.9.1997 doprava**

Oddělení důlní dopravy MUS a. s. provedlo kontrolu železničních přejezdů na DJŠ.

### **10.9.1997**

Automobilní závod PRAGA předváděla na PÚ-Z nový typ terénního vozu PRAGA UV-80.

### **10.9.1997 zakládání**

Na PÚ-Z začala fyzická likvidace lopatového rýpadla E-2,5/R-444.

### **12.9.1997**

V Litvínově v restauraci „Citadela“ se konaly oslavy Dne horníků DJŠ s tímto programem:

1) Zahájení (krátký úvod předsedy ZV OOP a Řz DJŠ)

2) Volná zábava

*(K této příležitosti svolal Řz DJŠ neformální poradou vedení a vedoucích úseků)*

### **13.9.1997**

Na velebudické výsypce se konaly na hipodromu "První dostihy v Mostě". Tyto dostihy se skládaly z 5ti hlavních dostihů. Jeden z těchto dostihů byl vyhlášen jako "Hlavní cena MUS a.s.".

### **15.9.1997**

Vedoucí PÚ-L Josef Pelc a vedoucí PÚ-S ing. Vladimír Bárta vykonali služební cestu na pozvání obce Tlumačov, aby se přesvědčili, jak bylo s darem DJŠ naloženo. Tvárnice byly využity k výstavbě a opravě veřejných budov.



### **24.9.1997**

Na DJŠ byla exkurze 21 studentů z různých vysokých škol v Německu, kteří studovali z prostředků Bröckelovy nadace.

### **25.9.1997 zakládání**

Z demontážního místa z lokality dolu Obránců míru na VČSA, byly převezeny na montážní místo na PÚ-L na podloží konstrukce horní stavby a podvozku E-7/R-158.

### **25.9.1997**

V RSV v Mostě uskutečnil OBÚ v Mostě teoretický a praktický seminář pro vedoucí techniky povrchových dolů z Čech, jež měl ve svém úředním obvodu. První den byla provedena teoretická příprava v RSV a druhý den praktická ukázka na VČSA na I. uhelném řezu poblíž KU-300/K-73. Tuto praktickou ukázkou zabezpečovala RBZS z Mostu.

### **29.9.1997 zakládání**

Na montážním místě na podloží PÚ-L, poblíž budoucího zasazení, byla zahájena montáž lopatového rýpadla E-7/ R-158.

### **1.10.1997 údržba**

Na PÚ-Ú byly zahájeny revize ellok bez účasti strojvedoucího.

### **6.10.1997 skrývka**

Kolesové rýpadlo K-1000/K-27 ukončilo těžbu na odlehčovacím řezu v předpolí 1. skrývkového řezu. Zde odtěžovalo spráše i v dobývacím prostoru lomu Vršany. Začalo se prohrabávat na 3. skrývkový řez.

### **7.10.1997 zakládání**

Ve 4.40 hod. na železničním přejezdu na 2. výsypkové etáži, poblíž škvárového depa, narazila tažená ellok č. 611 do služebního automobilu DORA MUS s. r. o. Ellok zachytila nárazníkem pouze zadní část automobilu a vyrazila jej z přejezdu. Nikdo nebyl zraněn.

### **15.10.1997**

ZL DJŠ ing. Vladimír Bílý vydal pokyn, aby se v další dokumentaci již nepoužíval název důl Jan Šverma, ale název lom Jan Šverma.

### **20.10.1997**

ZV OOP rozšiřoval na lomu Jan Šverma leták, vyzývající odboráře k účasti na celostátní demonstraci, která byla termínovaná na 8.11.1997 na Staroměstské

náměstí. Tuto demonstraci organizovala Českomoravská komora odborových svazů a byla namířena k naplnění programu české vlády.

### **23.10.1997**

ZL JŠ ing. Vladimír Bílý oznámil, že se uvažuje o zrušení vážení uhlí. Dále se zmínil, že předběžná varianta o rozdělení PÚ-Ú na úsek strojní a elektro nebude akceptována.

### **24.10.1997 údržba**

V rozvodně Nový závod na PÚ-Ú se ve 12.30 hod. stal provoznímu elektrikáři úraz el. proudem. Při seřizování jističe vyšlehl z jističe el. oblouk a elektrikáře popálil na obličej a na ruku. El. oblouk způsobila zapadlá objímka do jističe, na kterou se i při manipulaci s tímto jističem nepřišlo.

### **25.10.1997 doprava**

V rozmrazovací stanici byla ukončena rekonstrukce ovládacích prvků. Ta spočívala v jejich přemístění asi 100 metrů od vlastního pracoviště. Trvalá osádka nebyla již vystavena přímým účinkům hluku z tryskového motoru.

### **31.10.1997**

K tomuto datu byl zrušen PÚ-OČ. Vedoucí tohoto úseku Stanislav Tulka přešel na PÚ-S do funkce revírníka kolejí. Jako opravářské pracoviště pokračovalo ve své činnosti dále, ale pod vedením dílny OPP na PÚ-Ú.

### **31.10.1997 zakládání**

Z montážního místa na podloží PÚ-L vyjelo lopatové rýpadlo E-7/R-158 a zahájilo krátký transport pod 1. výsypkovou etáž na ruční výsypku.

### **1.11.1997 doprava**

Na lomu JŠ bylo ukončeno vážení Ta souprav. Váhy vytěženého uhlí byly do statistiky zadávány zprůměrováním pro jednotlivé kvality uhlí:

T1 - těžní	: 59t/Ta vůz
T2 - prádlo	: 63t/Ta vůz
T3 - kotel	: 65t/Ta vůz
T4 - vys.popel.:	73t/Ta vůz

### **1.11.1997 zakládání**

Lopatové rýpadlo E-7/R-158 založilo v 7.20 hod. první kubíky zeminy na ruční výsypce pod 1. výsypkovou etáží.

### **7.11.1997 zakládání**

Technici a předáci z PÚ-Z měli výjezdni poradu v restauraci „Jamajka“ v Jirkově u příležitosti 46. výročí založení tohoto provozního úseku.

### **8.11.1997**

V Praze na Staroměstském náměstí se konala odborářská protestní demonstrace proti neuspokojivému postupu vlády v sociálních otázkách. Demonstrace se zúčastnilo přes 100 000 odborářů. Z DJŠ se této demonstrace zúčastnilo 41 odborářů.

### **11.11.1997**

Řz lomu JŠ ing. Oldřich Lošťák oznámil na poradě vedení, že k 31.12.1997 končí na lomu svou pracovní činnost.

### **12.11.1997**

Při výplatě mezd zahájila Komerční banka, Česká spořitelna a Banka Universum, nábor zaměstnanců pro bezhotovostní platbu. Tato činnost souvisela se záměrem lomu JŠ, ustat ve vyplácení hotovostí přímo na lomu JŠ. Do této doby byla bezhotovostní platba na jednotlivých PÚ zavedena následovně:

PÚ-S 49%	PÚ-D 53%
PÚ-Z 63%	PÚ-L 57%
PÚ-Ú 50%	PÚ-SZ 93%

### **15.11.1997**

Hl. personalista ing. Vladimír Heinzl oznámil, že po náboru peněžních ústavů se pro bezhotovostní platbu rozhodlo 71% zaměstnanců lomu JŠ.

### **19.11.1997 lom**

Po provedené rekonstrukci byl převzat do zkušebního provozu PVZ-2500. Strojní rekonstrukci provedly KSK a el. zařízení přizpůsobila firma NOEL+ z Chomutova.

### **21.11.1997**

Na bývalém hlubinném dole Julius III. v Kopistech konal Severočeský spolek havířů slavnostní "šachták". Této oslavy se zúčastnili i někteří technici z lomu JŠ.

### **24.11.1997 lom**

Z montážního místa na 7. skrývkovém řezu vyjel PVZ-2500 a zahájil transport na I.uhelný řez k rýpadlu KU-300/K-69.

### **26.11.1997**

Představenstvo MUS a. s. na zasedání v Černém dole rozhodlo mj, že ředitelem lomu JŠ bude jmenován ing. Pavel Kounovský.

### **28.11.1997 lom**

Ve 14.20 hod. zahájil zkušební těžbu PVZ-2500 ve vazbě na kolesové rýpadlo KU-300S/K-69. První manipulace byly mezi oběma stroji dost neobratné.

### **30.11.1997**

Na lomu JŠ ukončil pracovní činnost hlavní měřič ing. Miroslav Beneš.

### **4.12.1997**

Řz lomu JŠ ing. Oldřich Lošťák představil na poradě vedoucích PÚ nového ředitele ing. Pavla Kounovského.

### **9.12.1997**

Při pochůzce v předpolí lomu Vršany a lomu JŠ se kolem 23 hod. ztratil strážný DORA MUS s. r. o. Oba lomy po rozednění rozvinuly akci dle Havarijních plánů. Pohřešovaný strážný byl objeven 10.12.1997 v 10.40 hod. O tom, že chyběl na pracovišti skoro 12 hod. neměl poruchy. Uvedl, že spadl do nějaké díry, kde přečkal do rozednění a pak šel na stanoviště strážných.

### **11.12.1997**

Pro bezhotovostní platbu se rozhodlo 91% zaměstnanců lomu Jan Šverma.

### **12.12.1997**

V „Hotelu Viktor“ v Mostě se konala výjezdní porada techniků, kde byly předběžně zhodnoceny těžební a hospodářské výsledky lomu JŠ za rok 1997.

### **15.12.1997 lom**

Ve 20.00 hod. se na KU-300/K-107 při těžbě zahltila sýpka. V této sýpce se vzpříčil kámen, který rozřízl pas č. 2 po celém obvodu.

### **17.12.1997 lom**

Pod sjezdem z 6. na 7. skrývkový řez v 6.30 hod. přehlédl ve tmě řidič VÍZA skříň přijíždějící sunutou Ta soupravu. Vjel na přejezd a tam jej dojela Ta souprava ellok č. 721. Ta narazila do skříňe a zároveň vyrazila tento automobil z přejezdu mimo kolej. Tam se automobil převrátil na levý bok. Nikdo nebyl zraněn.

### **20.12.1997**

Poslední inspekční službu, která se více jak 39 let rozepisovala mezi techniky PÚ-SZ, "odsloužil" HEn ing. Jan Drobílek. ZL JŠ s platností od 1.1.1998 delegoval tyto povinnosti na vedoucí směn a dispečery. *(Tyto inspekční služby byly zavedeny mezi techniky správy závodu v roce 1958 pro předčasné zajištění splnění státních plánů.)*

### **24.12.1997 skrývka**

Na PÚ-S byla zahájena celoušeková dovolená v období 24.12.1997 do 1.1.1998.

### **29.12.1997**

Václav Kostelej sestavil první pracovní verzi rukopisu pro publikaci s názvem "Historie dolu Jan Šverma v datech" v časovém rozpětí 1859 - 1997.

### **31.12.1997**

Svou pracovní činnost ukončil ve funkci Řz lomu JŠ ing. Oldřich Lošťák. Dále pak vedoucí přípravy výroby ing. Luboš Straka, který přešel na VČSA do funkce vedoucího výroby.

## **1998**

### **1.1.1998**

\* Do funkce ředitele DJŠ byl jmenován ing.Kounovský Pavel.

\* Z 1409 zaměstnanců bylo v odborech organizováno 1030 tj. 73,1%.

### **2.1.1998 skrývka**

Na PÚ-S začala první pracovní směna po celoušekové dovolené (24.12.1997 - 1.2.1998)

### **2.1.1998 doprava**

Vedoucí PÚ-D Burant Josef předal Závodu útlumu a zahlazování MUS a.s. železniční most důlní dráhy na velebudickou výsypku, přemostující silnici z Čepiroh do Hvaraně.

### **6.1.1998**

\* Při vyjždění vlaku č. 583 do škvárového depa u E-2,5/R-508, vykolejilo naráz sedm Ss vozů. Příčina tohoto vykolejení spočívala ve špatně zavřených Ss vozech u předchozí soupravy u vlaku č. 606. Po naložení tohoto vlaku se značná část škváry při vyjždění ze škvárového depa vysypala do středu kolejiště.

\* Na korytě škvárového depa u E-2,5/R-508 po chybném stanovení postupu výklopu LH vozů u vlaku č. 681 se zvrátily tři LH vozy do koryta. Pod vozy se zároveň sesula do koryta i kolej. Po této mimořádnosti bylo škvárové depo odstaveno z těžby.

### **8.1.1998**

\* Na bezhotovostní platbu mzdy přistoupilo 98% zaměstnanců.

\* ZV OOP DJŠ vstoupil do Severočeského sdružení odborových organizací (SSOO).

### **12.1.1998**

ZV OOP DJŠ přestěhoval svou kancelář z bytovky „A“, do 1. patra do místností po bývalém zdravotním středisku u hlavní strážnice.

### **15.1.1998**

Řz DJŠ ing.Kounovský Pavel oznámil na poradě vedoucích PÚ personální změny se stavem od 1.2.1998.

\* HMech DJŠ ing.Vrátil Vladislav přejde do odboru HMech na lom Vršany. Jeho funkci převezme vedoucí PÚ-Ú ing. Frydrych Jiří.

\* HEn DJŠ ing. Drobílek Jan přejde do odboru HEn na lom Vršany a jeho funkci převezme Petr Klepiš z odboru HEn z lomu Vršany.

\* Do funkce vedoucího PÚ-Ú nastoupí Josef Pechan, strojní mechanik z lomu Vršany.

### **18.1.1998 skrývka**

V 10.10 hod. řidič vozidla VÍZA na 1.skr. řezu po naložení železného šrotu, nesložil hydraulickou ruku do transportní polohy. Při podjíždění boční troleje, která byla pod napětím, ji strhl. Nikdo nebyl zraněn. Oprava trvala jednu hodinu.

### **21.1.1998 doprava**

V 01.10 hod. se stal na I. uhelném řezu u kolesového rýpadla KU-300/K-69 vjezdového návěstidla "B" před koncovým hradlem Š-30, úraz el. proudem, strojvedoucímu ellok č. 720. Po tomto úrazu si nemohl vzpomenout na úrazový děj. Při pádu z ellok si poranil dva obratle na páteři. Dále utrpěl zlomeniny několika žeber, popáleniny na obou rukou a v obličeji a další jiné vnitřní poranění. Úraz byl po vyšetření této mimořádnosti kvalifikován jako těžký.

### **22.1.1998**

ZL JŠ ing.Bílý Vladimír oznámil, že při těžbě šterkopísků na 1. skrývkovém řezu bude používán třídič. Jeho parametry ani způsob zatím není znám.

### **31.1.1998**

Na DJŠ byl zrušen PÚ-OČ, který se zabýval generálními a středními opravami pomocných lopatových rýpadel řady DH. Prováděl též běžné opravy kolové mechanizace. Vedoucí PÚ-OČ (opravárenská činnost) Tulka Stanislav přešel do funkce revírníka na PÚ-S.

### **1.2.1998**

Ve vedení DJŠ byly uskutečněny personální změny, oznámené 15.1.1998.

### **1.2.1998 údržba**

Vedoucí PÚ-Ú Pechan Josef zřídil na PÚ-Ú odbor přípravy technologie a s tím souvisely následující personální změny:

- \* Vrchní mistr dílen Adam Miroslav přešel do funkce vedoucího odboru přípravy technologie.
- \* Technolog OHM Auterský Miroslav přešel do funkce technologa PÚ-Ú.
- \* Referent OPZF PÚ-Ú Římal Jan přešel do funkce technologa PÚ-Ú.
- \* Vrchní mistr cechu montáží Kalináč Jan přešel do funkce zástupce vedoucího PÚ-Ú.

### **4.2.1998**

Skupina techniků z vedení DJŠ byla na exkurzi na dole Medard v Sokolovské uhelné společnosti a.s. Předmětem exkurze bylo shlednutí provozního používání PVZ - 2500 upravených jako nakladače s klapkou.

### **16.2.1998 doprava**

Na hradle Š-3 u koleje č.20 shořelo asi 50 starých pražců. Firma NOR z Trutnova, která prováděla adjustaci těchto pražců pomocí otevřeného ohně si nezajistila po skončení těchto prací pracoviště.

### **28.2.1998**

Na DJŠ byla zrušena funkce pokladní. Vostrá Jarmila, která tuto funkci vykonávala, přešla do funkce ekonoma PÚ-D. *(Mzda byla vyplácena pouze 35 zaměstnancům. Ostatní zaměstnanci používali bezhotovostní platební styk).*

### **1.3.1998**

HEn DJŠ Klepiš Petr provedl v odboru elektro tyto personální změny:

- \* Druhý el.mechanik PÚ-S Kroc Jiří přešel do funkce druhého el. mechanika na PÚ-L.
- \* Vrchní mistr PÚ-Ú Braum Jaroslav přešel do funkce druhého el. mechanika na PÚ-S.
- \* Druhý el.mechanik PÚ-L Dvořák Petr přešel do funkce el. mistra PPO na PÚ-Ú.
- \* El. mistr PPO na PÚ-Ú Kypet Milan přešel do funkce vrchního mistra elektro na PÚ-Ú.

### **1.3.1998 doprava**

U bývalého hradla Š-8 shořel travní porost v rozloze cca 10 ha. Oheň byl uhašen dvěma požárními sbory z MUS a.s a z Mostu.

### **3.3.1998**

Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 přetransportovalo z lomu Vršany na 3. skrývkový

řez na DJŠ. Zde pak pokračovalo v transportu na montážní místo do Vrskmaně. Na lomu Vršany ukončilo těžbu a jako nadbytečné bylo určeno do konzervace.

### **4.3.1998**

Na Širokém vrchu v hotelu Širák v Mostě byla podepsána nová Kolektivní smlouva mezi odborovou organizací MUS a MUS a.s. na období 1998 až 2000.

### **10.3.1998 doprava**

V prostoru bývalého hradla Š-6, byly zrušeny všechny nadbytečné výhybky.

### **11.3.1998**

Ve věku nedožitých 62 let zemřel dlouholetý a významný technik z DJŠ Huptych Ludvík.

### **11.3.1998**

Na Širokém vrchu v „Hotelu Širák“ se konala výjezdní porada techniků ze správy závodu.

### **16.3.1998**

Firma INKA Brno s. r. o. začala v závodní jídelně instalovat systém bezstravenkového výdeje teplých i mražených obědů.

### **19.3.1998**

Vláda České republiky rozhodla na svém jednání v Židlochovicích o urychlené privatizaci hornictví. Rozhodla, že Mostecká uhelná společnost a. s, Sokolovská uhelná společnost a. s, Severočeské doly a. s, Česká pojišťovna a Paramo budou privatizovány formou veřejné soutěže a zařadila je do první kategorie.

### **20.3.1998**

Na DJŠ v období 8. - 20.3. 1998 proběhla Prověřka bezpečnosti práce.

### **25.3.1998**

Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100 dokončilo transport před montážní místo ve Vrskmani a zůstalo stát před PD č. 10 na vnitřní straně do DJŠ.

### **25.3.1998**

Městské zastupitelstvo města Chomutova přijalo k zamýšlené privatizaci hornictví protest. V tomto protestu uvedlo, že tato akce je naprosto nepřipravena a žádá vládu o zpracování důkladného rozboru všech důsledků realizace těchto záměrů a vysvětlení této akce obyvatelstvu dotčených míst.



### **26.3.1998**

\* Na Širokém vrchu v Mostě v hotelu Širák se konal sněm SOO MUS. Tohoto sněmu se zúčastnil i předseda ČMK OS JUDr. Falbr Richard a předseda OS PHNG Zapletal Cyril. Předmětem jednání sněmu byla urychlená privatizace hornictví, vyhlášena vládou České republiky.

\* Předseda OS PHNG Zapletal Cyril, zaslal vládě ČR dopis ve kterém navrhoval, aby urychlená privatizace hornictví byla pozastavena a navrhl ji přeřadit do II. kategorie. Upozornil, že v opačném případě odborový svaz použije všech legálních prostředků, včetně stávky pro vyjádření nesouhlasu s postupem zodpovědných ministrů.

\* Na sněmu SOO MUS bylo přijato rozhodnutí SOO MUS a ZVO dolu Kohinoor o uplatnění stávky a stávkové pohotovosti od 26.3.1998 od 18.00 hod. Pro informaci zaměstnanců byl rozšířen na rozhodující pracoviště plakát, který informoval zaměstnance o této akci. Zároveň byl vytvořen ze zástupců z jednotlivých závodů MUS a.s. krizový štáb.

### **27.3.1998**

\* Ve 12.00 hod. vyhlásili stávkovou pohotovost odboráři na Severočeských dolech v Bílině.

\* Ve 14.00 hod. vyhlásili stávkovou pohotovost i odboráři v Sokolovské uhelné společnosti.

\* V 15.00 hod. vyhlásili stávkovou pohotovost odboráři v Severočeských dolech Chomutov - Doly Nástup.

\* V 17.30 hod. přijeli na konzultaci a ujednání postupu odborářští předáci ze Severočeských dolů na SOO MUS.

\* Generální ředitel MUS a.s. ing. Klimecký Oldřich CSc. vydal Příkaz č.6/98, kterým svolal mimořádnou Valnou hromadu MUS a.s. na 24.4.1998.

### **28.3.1998**

\* Krizový štáb SOO MUS vydal informaci pod názvem "Proč nám vláda lže" ve které informovali zaměstnance o sporných sděleních jednotlivých ministrů ve sdělovacích prostředcích. Tyto sdělení se opravdu rozcházelý se skutečností, která panovala v místech zamýšlené urychlené privatizace. Informace byla ukončena svoláním "Lžete horníkům, lžete národu!"

\* Krizový štáb také v tento den vydal bleskovku o vývoji stávkové pohotovosti na jednotlivých závodech, o stavu v podepisování hlasovacích listin, které pověřovaly Krizový štáb k dalšímu jednání.

\* Na dole Kohinoor II. v Mariánských Radčicích nastaly potíže se skupinou techniků, kteří se snažili odradit zaměstnance od podepisování hlasovacích listin.

\* Předseda OS PHNG a předseda SOO MUS vystoupili na druhém programu ČT v pořadu "21", kde informovali diváky o skutečném stavu v severočeském uhelném revíru.

### **29.3.1998**

\* Krizový štáb vydal bleskovku, kde bylo uvedeno stanovisko ředitele sekce elektrárenské společnosti ČEZ ke stávkové pohotovosti horníků na severu Čech. V tomto stanovisku uveřejněném v Lidových novinách bylo mj. uvedeno, "Pokud havíři neustoupí, hrozí zemi kolaps z nedostatku elektrické energie!"

\* Krizový štáb SOO MUS zaslal premiérovi vlády ČR dopis ve kterém jej informovali o nejednotných stanoviscích ministrů a o jejich nepravdivých tvrzeních. Zároveň jej požádali, aby vyslovil závěrečné a srozumitelné stanovisko k celé situaci.

### **30.3.1998**

\* Předsedové základních odborových organizací při ČEZ a.s, vyslovili plnou podporu akcím OS PHNG, směřujícím k odvrácení překotné privatizace uhelných společností.

\* V MUS a.s. vyšel nový časopis Důlní noviny ročník1, číslo 0. Jeho šéfredaktorem se stal František Roček.

### **1.4.1998**

\* U vedoucího výroby DJŠ Josefa Pěnkavy se konala mimořádná krátká porada vedoucích PÚ, která se týkala postupu vedení DJŠ při případném vyhlášení stávky na DJŠ i v MUS a. s.

\* Vyšly Důlní noviny č. 1, které reagovaly na krizovou situaci v uhelném hornictví a o stavu v MUS a.s.

\* Krizový štáb SOO MUS vydal v 18.00 hod. bleskovku pod názvem "ÚSPĚCH!!!" V této bleskovce informovali zaměstnance MUS a.s., že vyjednávači Krizového štábu OS PHNG při vyjednávání s pověřenými zástupci vlády dosáhli:

- 1) Zapracování podmínek dle požadavků odborů do veřejného výběrového řízení.
- 2) Účast odborů v připomínkovém řízení před projednáváním podmínek privatizace uhelných společností.

SOO MUS navrhl ukončit stávkovou pohotovost v MUS a. s.

### **2.4.1998**

\* V 6.00 hod. zasedal Krizový štáb SOO MUS a ZV OOP Kohinoor a ukončil stávkovou pohotovost v MUS a. s.

\* Na poradě vedoucích byla shlédnuta část videozáznamu ze sněmu SOO MUS, kde měl generální ředitel MUS a. s. zásadní projev k vyhlášeným privatizačním krokům ve vztahu k MUS a.s. Zároveň zdůraznil, že management MUS a. s. nemá na její privatizaci žádný podíl, ani žádnou zásluhu.

\* Na této poradě vedoucích PÚ, ZL JŠ ing. Bílý Vladimír oznámil, že v roce 1999 bude sešrotováno kolesové rýpadlo K-1000/K-27.

#### **13.4.1998**

Kolesové rýpadlo SRs-2000/K-100, které patřilo lomu Vršany, přetransportovalo přes PD č. 10. Odstavilo na montážní místo ke konzervaci.

#### **13.4.1998**

Švýcarská společnost Synergo Suisse CZ se nedočkala písemné odpovědi od Fondu národního majetku na nabídku ke spolupráci. Fond nesplnil dohodnuté podmínky a tak ztratil možnost jednat s touto společností o koordinovaném postupu na mimořádné Valné hromadě MUS a.s.

#### **14.4.1998**

Řz DJŠ ing.Kounovský Pavel představil na poradě vedoucích PÚ perspektivní plány, týkající se rekonstrukce závodní jídelny.

#### **15.4.1998**

Na návštěvě Mostu ministr průmyslu a obchodu Karel Kühnl mj. oznámil, že proti managementu MUS a. s. nikdy nic neměl, naopak oceňuje výsledky, kterých společnost v posledních letech dosáhla.

#### **21.4.1998**

Švýcarská společnost Synergo Suisse CZ oznámila, že shromáždila 29,5% akcií MUS a. s. pro americkou společnost Appion Group. Zároveň oznámila, že tato investiční společnost chce udržet současné aktivity MUS a. s. a přispět k jejich rozvoji.

#### **23.4.1998**

V prostorách Okresního muzea v Mostě byla zahájena výstava "Z historie uhelného hornictví na severu Čech".

#### **24.4.1998**

V Mostě v kulturním domě se konal "109. skok přes kůži". Tuto slavnost uspořádal MUS a. s, Hornický spolek Prokop z Ostravy, Hornicko geologická fakulta z Ostravy a Spolek severočeských havířů.

#### **24.4.1998**

Ve Svinčicích v hotelu Grandnacht se konala mimořádná Valná hromada MUS a. s. Na této Valné hromadě byl projednán návrh auditorské firmy Deloitte-Touche z Prahy pro odvolání představenstva MUS a.s, který zadal Fond národního majetku. Tento návrh na Valné hromadě neprošel. Mimo jiné švýcarská společnost Synergo Suisse CZ na Valné hromadě oznámila, že pro Appian Group drží 49,98% akcií MUS a. s. Tím Fond národního majetku ztratil kontrolu nad MUS a. s.

#### **27.4.1998 zakládání**

Zaměstnanci PÚ-Z si podali stížnost na ZV OOP DJŠ, že při zakládání a jiné manipulaci s aglomerovanými popely vzniká nadměrná prašnost.

#### **29.4.1998 doprava**

Směnoví revírníci PÚ-D přestěhovali svou kancelář z budovy u garáží do budovy naproti hlavní strážnici, kde předtím byla hlavní výdejna mezd.

#### **30.4.1998**

V Důlních novinách roč. I, č. 3 vyšel článek pod názvem "Appian chce mít MUS a. s. dlouho". V této stati mluvčí Appian Group ubezpečoval zaměstnance MUS a. s, že jeho záměrem je, aby tato uhelná společnost byla výkonnější a ziskovější.

#### **30.4.1998 skrývka**

V předpolí PÚ-S proběhl zkušební provoz třídíče štěrkopísků.

#### **5.5.1998**

Ministr životního prostředí ČR Martin Bursík se při návštěvě obcí Černice a Horní Jiřetín vyslovil proti rušení územních limitů při těžbě hnědého uhlí na mostecku. Oznámil, že v surovinové politice bude prosazovat již dané těžební limity s jejich hospodárnějším využíváním.

#### **14.5.1998**

V Důlních novinách bylo zveřejněno tiskové prohlášení americké společnosti Appian Group k politické situaci v České republice. Toto prohlášení bylo míněno jako odezva na chybné hodnocení FNM a zástupců státu na ekonomickou politiku této společnosti.

#### **19.5.1998**

Bezpečnostní agentura DORA MUS s. r. o. přestěhovala svou šatnu do budovy, kde předtím sídlili revírníci PÚ-D. Zároveň do jedné místnosti v tomto objektu byla přemístěna i stanice 1. pomoci. V bývalé šatně a stanici 1. pomoci začala rekonstrukce pro umístění závodní kantýny.

#### **20.5.1998 skrývka**

V předpolí PÚ-S proběhl druhý zkušební provoz třídíče štěrkopísků. Zkušební provoz prokázal, že výkonnost tohoto třídíče je velmi malá. Naplnění jedné soupravy Ss vozů by trvalo cca 5 až 7 hodin.

#### **20.5.1998 doprava**

Na váze poblíž hradla Š-1 byly definitivně zrušeny všechny části nutné pro vážení Ta

vozů. Ocelové konstrukce byly vyjmuty z betonových jam. Tyto jámy byly trhacími pracemi rozrušeny a sutě odnaloženy. Zbylé jámy byly zasypány zeminou a na nich byly postaveny nové kolejové pole. Po váze zbyla pouze vážní věž se schodištěm. Tak na DJŠ skončilo vážení uhlí, které bylo provozováno více jak sto let.

### **22.5.1998**

V místnostech ve kterých se uvažovalo s umístěním závodní kantýny začaly rekonstrukční práce.

### **25.5.1998**

V Mostě v kulturním době se konala Rada a Sněm sdružení odborových organizací severních Čech. Tohoto jednání se zúčastnil jeden odborový delegát z DJŠ.

### **27.5.1998**

V zasedací síni VÚHU v Mostě se konal seminář k aplikaci zákona č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a navazujících vládních nařízeních v báňské praxi. Tohoto semináře se zúčastnil ZL a BT z DJŠ.

### **1.6.1998**

Do rekonstruovaných objektů ve vestibulu hlavní strážnice se přestěhovala závodní kantýna a zahájila provoz.

### **19.6.1998**

V „Hotelu Viktor“ v Mostě se konalo výjezdní zasedání techniků ze správy závodu k 79. výročí zahájení povrchové těžby na DJŠ.

### **20.6.1998 doprava**

V 01.50 hod. došlo na spodním nádraží hradla Š-5 došlo k najetí sunutého loženého vlaku č. 650 do předtím jedoucího sunutého vlaku č. 648. K nehodě došlo z důvodu závady na zabezpečovacím zařízení. Při nárazu se převrátily tři LH vozy a jejich zásoba se vysypala do kolejiště. Likvidace této nehody se prováděla za součinnosti s nehodovým dílem z Českých drah za využitím jejich techniky. Jinak by bylo nutné demontovat složité trolejové vedení v místě nehody, což by bylo časově daleko náročnější.

### **24.6.1998**

Zasedání ZV OOP DJŠ se zúčastnili starosta obce Albrechtice v Jizerských horách. Na tomto zasedání se projednávaly některé zamýšlené stavební úpravy v prostoru rekreačního střediska penzionu Permon.

### **30.6.1998**

Ve věku 72 let zemřel bývalý dlouholetý a významný zaměstnanec DJŠ Josef Fojtík.

### **30.6.1998 doprava**

Do likvidace byly odstaveny ellok s č. 583, č. 585, č. 587, č. 626 a č. 688.

### **31.7.1998**

Ve vedení MUS a. s. se diskutovalo o založení samostatného závodu dopravy a údržby v návaznosti na vertikální způsob řízení uvnitř MUS a. s.

### **1. - 16.8.1998 skrývka**

V tomto období byla na PÚ-S celoušeková dovolená.

### **8.9.1998**

Na DJŠ byla slavnostně otevřena nově zrekonstruovaná závodní jídelna.

### **9.9.1998**

V rekonstruované závodní jídelně začal běžný výdej obědů. Zatím se výdej prováděl starým způsobem tj. pomocí stravenek. Na bezstravenkovém výdeji zajišťovaným pomocí závodních průkazů za využití počítačové sítě se stále pracovalo.

### **10.9.1998**

Mezi lomem Vršany a DJŠ se zvažovala možnost převzetí kolesového rýpadla KU-300/K-95. PÚ-S měl s tímto kolesovým rýpadlem zajišťovat těžbu ornice a šterkopísků v předpolí dolu. Toto rýpadlo mělo nahradit zrušené rýpadlo K-1000/K-27.

### **12.9.1998**

V Litvínově v celém objektu restaurace „Citadela“ se konaly oslavy Dne horníků s tímto programem:

1) Zahájení - krátké úvodní slovo předsedy ZV OOP a Řz DJŠ

2) Volná zábava

Součástí oslav Dne horníků byla také bohatá tombola. Těchto oslav se krátce zúčastnil i předseda ČMK OS JUDr. Richard Falbr a doprovodu předsedy SOO MUS Vlastimila Waice.

### **23.9.1998**

Při sjíždění s kabinou řidiče na kolesovém rýpadle K-1000/K-27, ztratil řidič rýpadla přehled o odstaveném vozidle elektro poruchové čtyř PÚ-Ú. Spodkem závěsu kabiny narazil do kabiny vozidla Praga UV-80. Při nárazu byla mírně poškozena kabina vozidla.

### **1.10.1998 skrývka**

ZL JŠ ing. Bílý Vladimír upozornil vedoucího PÚ-S ing. Bárta Vladimíra, aby se jeho tým techniků připravil na pravděpodobné převzetí kolesového rýpadla KU-300/K-95 z lomu Vršany.

### **1.10.1998 doprava**

Na PÚ-D začal platit nový dopravní předpis D-T1.

### **1.10.1998**

Na DJŠ byl zahájen zkušební provoz výdeje obědů v závodní kuchyni za využití počítačových přenosových systémů za využití závodových průkazů s čárkovým kódem.

### **7.10.1998 skrývka**

ZL JŠ ing. Bílý Vladimír oznámil na poradě vedoucích PÚ, že výroba a plnění sifonu do kyvet bude od 1.1.1999 zajišťovat PÚ-Ú. Dále sdělil, že se zastavují veškeré přípravné práce související s převodem kolesového rýpadla KU-300/K-95 z lomu Vršany na DJŠ.

### **9.10.1998**

V „Hotelu Stadion“ v Jirkově se konalo výjezdní zasedání techniků ze správy závodu.

### **21.10.1998**

Ve věku 76 let zemřel bývalý dlouholetý a významný technik z DJŠ Jiří Němec.

### **28.10.1998 doprava**

O státním svátku DJŠ netěžil. V nočních hodinách se přes DJŠ přehnala vichřice, která strhla střechu nad garáží pro pomocnou kolovou mechanizaci u stanoviště instruktorů strojvedoucích. Tato škoda byla zpozorována až na ranní směně při zavážení směn 29.10.1998. Jiné škody vichřice na DJŠ nezpůsobila.

### **1.11.1998**

Pohotovostní řidiči byli převedeni na PÚ-Ú. Systém zadávání prací a jízd ze správy závodu zůstal stejný.

### **2.11.1998 skrývka a lom**

Na PÚ-S a PÚ-L byly zahájeny společné prohlídky techniků z obou úseků pro bližší poznání jednotlivých pracovišť. Tyto společné prohlídky přeznamenávaly uvažované spojení obou úseku v jeden od 1.1.1999.

#### **4.11.1998**

Na DJŠ byla kontrola ze Státní požární inspekce.

#### **5.11.1998**

ZL JŠ ing. Bílý Vladimír na poradě vedoucích PÚ oznámil, že:

\* Lopatové rýpadlo E-2,5/R-440 z PÚ-Z bude převedeno na lom Vršany.

\* Třidič šterkopísků převezme firma Humeco s. r. o.

\* Představil nového garážmistra ze ZDTP Vrbenský Bohumila Lejska, který nahradí odcházejícího Miroslava Pokorného od 1.12. 1998.

\* Oznámil, že na DJŠ na PÚ-L skončila těžba vatonu, kterou zabezpečovala firma Humeco s. r. o.

#### **15.11.1998**

V odpoledních hodinách ve výškové budově bývalého SHD v Mostě, vznikl v patnáctém poschodí velký oheň. Celá čtvrtina tohoto poschodí vyhořela. U tohoto požáru zasahovala také RBZS z MUS a.s.

#### **15.11.1998 zakládání**

Ve 22.20 hod. směnovému revírníkovi PÚ-Z sjel nezajištěný osobní terénní automobil z mycí rampy u pohotovostních řidičů. Auto sjelo pod rampu a nárazem o najížděcí ližinu se rozbilo přední sklo a promáčkla přední kapota u motoru.

#### **17.11.1998 doprava**

V zasedačce na PÚ-D se konala užší porada vedoucích PÚ. Týkala se organizační změny vyhlášené na DJŠ od 1.1.1999. Projednávaly se technické a administrativní náležitosti týkající se sloučení PÚ-S a PÚ-L v jeden PÚ-L. Dále převod veškeré pásové a kolové pomocné mechanizace na PÚ-Ú a převod veškeré pomocné kolejové mechanizace na PÚ-D.

#### **18.11.1998 lom**

Lopatové rýpadlo E-7/R-152 zahájilo transport z 6. skrývkového řezu na PÚ-Z.

#### **19.- 20.11.1998**

OBÚ v Mostě provedl na DJŠ kontrolu na PÚ-S, PÚ-L a PÚ-D. Dále předmětem kontroly byla reálnost Havarijního plánu a další provozní dokumentace.

#### **20.11.1998 skrývka**

Na PÚ-S byly zahájeny zkoušky týkající se využití aglomerovaných popelů jako podsypového materiálu do kolejiště místo škváry.



### **26.11.1998 zakládání**

Řidič lopatového rýpadla E-2,5/R-520 zlomil při těžbě násadu u nabíracího zařízení.

### **1.12.1998 lom**

V 6.30 hod. se při přípravě kolejové drezíny MUV-90/987 do provozu vzňala kabina v místech, kde bylo umístěno naftové topení. Vnitřek drezíny vzhořel úplně. Při tomto ohni bylo však nebezpečí, že dojde k výbuchu autogenní soupravy. Jen díky neustálému ochlazování ocelových lahví proudem vody nedošlo k tomuto výbuchu. Oheň byl uhašen penou, výjezdové hasičské skupiny z MUS a. s.

### **3.12.1998 doprava**

U hradla Š-2 byly vyměněny pískové zásobníky.

### **4.12.1998**

Na den sv. Barbory se v restauraci "Pod Lesem" v Horním Jiřetíně sešli členové Spolku severočeských havířů v počtu cca 50 lidí. Tohoto setkání se zúčastnili i někteří technici z DJŠ.

### **6.12.1998**

Na trávníku před starou koupelnou byl vztyčen 5ti metrový osvětlený vánoční strom.

### **7.12.1998 zakládání**

Na DJŠ ukončil svou pracovní činnost zástupce vedoucího PÚ-Z Václav Turnovský. Začal vykonávat funkci starosty v obci Bečov.

### **11.12.1998**

Ve velké zasedačce se konala informační porada se zaměstnanci, kterých se týkaly organizační změny na DJŠ od 1.1.1999. Jednalo se o sloučení PÚ-S a PÚ-L do PÚ-L, dále o podmínkách při převodu veškeré pásové a kolové pomocné mechanizace pod PÚ-Ú a o převodu veškeré kolejové pomocné mechanizace pod PÚ-D. Porady se zúčastnilo cca 120 zaměstnanců.

### **11.12.1998 zakládání**

PÚ-Z administrativně převzal lopatové rýpadlo E-7/R-152, které přetransportovalo z PÚ-L z 6. skr. řezu na 3. výsypkovou etáž poblíž zakladače Z-2000/Z-78.

### **11.12.1998 údržba**

Večer po společné oslavě svého odchodu do důchodu se svými spolupracovníky, náhle zemřel dlouholetý zaměstnanec LH dílny Helmut Donín.

### **12.12.1998 skrývka**

Ve 14.20 hod. ukončilo definitivně těžbu lopatové rýpadlo E-7/R-155. Zůstalo odstaveno v zadní části na 6. skrývkového řezu, kde očekávalo další rozhodnutí týkající se jeho zrušení.

### **12.12.1998**

Některý z bývalých zaměstnanců MUS a. s. rozšiřoval po pracovištích jednotlivých závodů tzv. "Otevřený dopis ostatním zaměstnancům MUS a. s." ve kterém hrubě osočoval vedení společnosti.

### **18.12.1998 zakládání**

Lopatové rýpadlo E-2,5/R-440 ukončilo definitivně těžbu na PÚ-Z. Odtransportovalo poblíž bývalého montážního místa na PÚ-Z. Bylo rozhodnuto, že bude provedena jeho demontáž a převoz na lom Vršany k jeho dalšímu využití.

### **18.12.1998 doprava**

V 6.45 hod. projel strojvedoucí vlaku č. 620 na 3. skrývkovém řezu u kolesového rýpadla K-800/K-54 oddílové návěstidlo v poloze "Stůj". Narazil do před stojícího vlaku č. 641. Po nárazu došlo k vykolejení ellok č. 620 a dalších 6tiLH vozů. Škoda byla odhadnuta ve výši 40 tisíc Kč.

### **21.12.1998 zakládání**

V 8.50 hod. definitivně ukončil těžbu na 3. výsypkové etáži zakladač Z-2000/Z-78. Poslední kubíky byly založeny z vlaku č. 690. Pak provedl krátký transport ke koncovému hradlu, kde na montážním místě očekával další rozhodnutí o jeho zrušení.

### **21.12.1998 skrývka**

Ve 14.15 hod. praskla hřídel na hnacím bubnu na nakládacím pase u kolesového rýpadla K-800/K-41. Oprava trvala do 22.12. 1998 do 16ti hodin.

### **22.12.1998 skrývka**

Ve 13.50 hod. jako poslední zaměstnanec PÚ-S Walter Novotný opustil sociální zařízení na skrývce. Vedoucí PÚ-S ing.Bárta Vladimír objekt zapečetil a předal jej ke střežení BA DORA MUS s. r. o. V kancelářské části zůstal pouze kolejový revírník Horáček Mirslav, který řídil kolejové práce na 1. až 3. skrývkovém řezu.

### **23.12.1998 skrývka**

Ve 3.40 hod. ukončilo kolesové rýpadlo K-1000/K-27 definitivně svou těžbu. Po nahrabání posledního vlaku, provedlo transport ke koncovému hradlu Š-21 tam očekávalo další rozhodnutí související s jeho zrušením.

### **24.12.1998 skryvka**

Zaměstnanci PÚ-S nastoupili na celúsekovou dovolenou v období 24.2.1998 až 1.1.1999.

### **30.12.1998 doprava**

K tomuto datu byly na PÚ-D provozovány tyto ellok:

(č.ellok, typ, hmotnost v tunách)

601 26Em1 180

602 26Em1 180

603 26Em1 180

604 26Em1 180

606 26Em1 180

607 26Em2 180

608 26Em2 180

609 26Em2 180

610 26Em2 180

611 26Em2 180

613 26Em2 180

614 26Em2 180

618 26Em2 180

620 26Em2 180

624 26Em2 180

629 26Em2 180

630 26Em2 180

631 26Em2 180

632 26Em2 180

633 26Em2 180

637 26Em3 180

638 26Em3 180

639 26Em3 180

640 26Em3 180

641 26Em3 180

642 26Em3 180

643 26Em3 180

644 26Em3 180

645 26Em3 180

646 26Em3 180

648 26Em3 180

649 26Em3 180

650 26Em3 180

651 26Em3 180  
652 26Em3 180  
654 26Em3 180 převod z VČSA  
655 26Em3 180 převod z VČSA  
661 27E1 155  
662 27E1 155 převod z ÚUH  
663 27E1 155 převod z ÚUH  
676 27E1 165 převod z VČSA  
680 27E1 165 převod z VČSA  
681 27E1 165 převod z VČSA  
682 27E1 165 převod z VČSA  
687 27E1 165 převod z VČSA  
690 27E1 165 převod z VČSA  
700 27E2 155  
702 27E2 155  
719 27E2 165  
720 27E2 165  
721 27E2 165  
722 27E2 165  
723 27E2 165

### **31.12.1998**

Před organizační změnou vyhlášenou do Nového roku, byla na DJŠ provozována tato pracoviště:

\* Správa závodu:

Ředitel závodu  
Závodní lomu  
Hlavní ekonom  
Hlavní personalista  
Požárníci  
Civilní ochrana  
Přenosové systémy  
Společné

\* PÚ - skrývka:

Kolesové rýpadlo K-800/K-41  
Kolesové rýpadlo K-800/K-54  
Kolesové rýpadlo K-1000/K-27  
Lopatové rýpadlo E-7/R-155  
Pomocné mechanismy  
Pohyblivé koleje  
Společné

\* PÚ - lom:

Kolesové rýpadlo KU-300/K-63  
Kolesové rýpadlo KU-300/K-69  
Kolesové rýpadlo KU-300/K-96  
Kolesové rýpadlo KU-300/K-107  
Lopatové rýpadlo E-7/R-152  
PVZ-2500  
Pomocné mechanizmy  
Pohyblivé koleje  
Společné

\* PÚ - doprava:

Elektrické lokomotivy  
Vozy LH a Ta  
Koleje pevné  
Údržba trolejí  
Údržba zabezpečovacího systému  
Údržba elektro  
Pomocné mechanizmy  
Společné

\* PÚ - zakládání:

Zakladač Z-1800/Z-59  
Zakladač Z-2000/Z-78  
Zakladač Z-2100/Z-73  
Lopatové rýpadlo E-2,5/R-440  
Lopatové rýpadlo E-2,5/R-444  
Lopatové rýpadlo E-2,5/R-480  
Lopatové rýpadlo E-2,5/R-485  
Lopatové rýpadlo E-2,5/R-508  
Lopatové rýpadlo E-2,5/R-520  
Pomocné mechanizmy  
Pohyblivé koleje  
Společné

\* PÚ - údržba:

Trafostanice  
Výměníková stanice  
Dílna pro opravu ellok  
Dílna pro opravu LH a Ta  
Dílna pro opravu buldozerů  
Dílna pro opravu DH  
Elektro poruchová četa  
Strojní poruchová četa

Strojní PPO četa  
Montážní četa elektro  
Montážní četa strojní  
Vulkanizace  
Nádvorní četa  
Společné

### **31.12.1998**

- \* Do starobního důchodu odešel vedoucí PÚ-lom Josef Pelc.
- \* Na DJŠ ukončila pracovní činnost Alena Vodvářková, která zastávala funkci technika požární ochrany. Přešla do OBHP na MUS a.s. metodicky řídit požární ochranu.
- \* Z důvodu nadbytečnosti bylo z DJŠ ke konci roku propuštěno 19 zaměstnanců z toho 6 techniků.

## **1999**

### **1.1.1999**

- \* Na Nový rok DJŠ netěžil. Pouze osádka uhelného rýpadla KU-300S/K-69 měla domácí pohotovost.
- \* Tímto dnem zanikl provozní úsek skrývka, který byl začleněn do provozního úseku lom (PÚ-S založen 1.1.1930).
- \* Veškerá kolejová pomocná mechanizace z PÚ-L a PÚ-Z byla převedena pod PÚ-doprava.
- \* Veškerá pásová a kolová mechanizace byla převedena z PÚ-L a PÚ-Z pod PÚ-údržba.

### **2.1.1999**

Do funkce požárního technika byl jmenován ing. Miroslav Lemák, který měl tuto funkci kumulovanou s funkcí technika pro životní prostředí. Předchozí TPO DJŠ Alena Vodvářková byla převedena do odboru BHP na MUS a. s.

### **2.1.1999**

Po organizačních změnách v rámci DJŠ se na Nový rok rozjely tyto pracoviště:

#### **Správa závodu:**

- \* ředitel závodu
- \* závodní lomu a hlavní inženýr
- \* hlavní ekonom
- \* hlavní energetik
- \* hlavní mechanik
- \* hlavní personalista
- \* vedoucí výroby

- \* vedoucí přípravy výroby
- \* měřictví
- \* hasiči
- \* Civilní ochrana
- \* přenosové systémy
- \* ostatní

### **PÚ-lom:**

- \* kolesové rýpadlo K-1000/K-27 (likvidace)
- \* kolesové rýpadlo K-800/K-41
- \* kolesové rýpadlo K-800/K-54
- \* kolesové rýpadlo KU-300/K-63
- \* kolesové rýpadlo KU-300S/K-69
- \* kolesové rýpadlo KU-300/K-96
- \* kolesové rýpadlo KU-300/K-107
- \* lopatové rýpadlo E-7/R-155 (likvidace)
- \* nakladač PVZ-2500
- \* odvodnění lomu
- \* koleje pohyblivé
- \* společná režie

### **PÚ-zakládání:**

- \* zakladač ZD-1800/Z-59
- \* zakladač Z-2000/Z-78 (likvidace)
- \* zakladač ZD-2100/Z-73
- \* lopatové rýpadlo E-2,5/R-440 (převod na lom Vršany)
- \* lopatové rýpadlo E-2,5/R-480
- \* lopatové rýpadlo E-2,5/R-458
- \* lopatové rýpadlo E-2,5/R-508
- \* lopatové rýpadlo E-2,5/R-520
- \* lopatové rýpadlo E-7/R-152
- \* lopatové rýpadlo E-7/R-158
- \* koleje pohyblivé
- \* společná režie

### **PÚ-doprava:**

- \* elektrické lokomotivy
- \* vozy Ta a LH
- \* údržba trolejí
- \* údržba zabezpečovacího systému
- \* údržba budov a zařízení
- \* kolejové pomocné mechanismy
- \* koleje pevné
- \* společná režie

## **PÚ-údržba:**

- \* trafostanice
- \* výměňiková stanice
- \* dílna oprav vagónů
- \* dílna oprav elektrických lokolmotiv
- \* dílna oprav pomocné mechanizace
- \* elektro poruchová četa
- \* strojní poruchová četa
- \* montážní četa strojní
- \* montážní četa elektro
- \* vulkanizace
- \* kolová pomocná mechanizace
- \* pásová pomocná mechanizace
- \* výroba propojek
- \* nádvorní četa
- \* společná režie

## **Majetková střediska:**

- \* odvodnění předpolí - firma Hydron s. r. o.
- \* truhlárna - firma Hartman a spol. s. r. o.
- \* trhačí práce - firmaa Gelamon s. r. o.

### **7.1.1999 zakládání**

Začala demontáž lopatového rýpadla E-2,5/R-440 a příprava jednotlivých částí na převoz na lom Vršany.

### **10.1.1999 zakládání**

Na 6. výsypkové etáži začalo zakládání granulovaných popelů ze SEPAPu Štětí. Tyto granuláty byly převáženy ze SEPAPu nákladními vozidly MUS-DTS Vrbenský. Na této výsypkové etáži byly vysypávány do terénních nerovností vzniklé po zakládací činnosti a pak byly zahrnovány sprašemi.

### **12.1.1999 doprava**

V 17.20 hod. vznikl na posunovacím stroji č. 46 oheň u kabeláže k trakčnímu motoru. Strojvedoucí stačil hasícím přístrojem tento oheň uhasit.

### **13.1.1999 zakládání**

Na ruční výsypce na 2. výsypkové etáži u E-2,5/R-520 došlo v 8.20 hod. k převrácení jednoho LH vozu do koryta. Příčinou převrhnutí LH vozu byl zmrzlý aglomerát, který při převozu zmrzl a vytvořil v korbě jednolitě těleso.



### **14.1.1999**

Na zasedání ZV OOP DJŠ se jeho členové zabývali vzhledem k připravovaným organizačním změnám v rámci MUS a. s, také variantami odborářské struktury v návaznosti na tyto změny. Vyskytl se názor, aby byla vytvořena jedna velká odborová organizace, která by umožňovala volný pohyb odborářů bez vazby na tyto organizační změny. Tento záměr vyžadoval zahájit jednání s ostatními závodními výbory.

### **19.1.1999**

Rada SOO MUS zamítla návrh ZV OOP DJŠ sloučit všechny odborové organizace do jedné organizace.

### **20.1.1999**

Konalo se mimořádné zasedání Rady SOO MUS s řediteli na kterém byly sděleny informace o neustálém poklesu těžby uhlí vlivem neodbytu. Na tomto zasedání bylo oznámeno, že vlivem tohoto neodbytu bude v MUS a. s. přistoupeno ke vzniku tzv. profesních závodů (doprava, údržba a výroba), které vyvolají pokles zaměstnanosti.

### **20.1.1999**

V odboru výrobního ředitele MUS a. s. se konala jedna z porad, která se zabývala vznikem Závodu kolejové dopravy. Na této poradě byl vyhlášen termín vzniku tohoto závodu a to od 1.3.1999.

### **21.1.1999 zakládání**

PÚ-Z převedl administrativně lopatové rýpadlo E-2,5/R-440 na lom Vršany.

### **22.1.1999 zakládání**

Na lom Vršany byly postupně převáženy jednotlivé části lopatového rýpadla E-2,5/R-440.

### **27.1.1999 údržba**

Při montáži lopatového rýpadla E-2,5/R-440 na lomu Vršany, kterou prováděla montážní četa z DJŠ došlo při nasazování horní stavby k jejímu sesmeknutí. Horní stavba, která byla zavěšena na vázacích lanech dvou jeřábů a vlivem jejich nekoordinovaného pohybu se sesula na podvozek a pak na planýrku. Došlo však pouze k malé škodě a to na potrhané kabeláži v ceně do 5ti tisíc Kč.

### **28.1.1999**

Na zasedání ZV OOP DJŠ byla projednána informace ze zasedání Rady SOO MUS z 20.1.1999 o vzniku profesních závodů v rámci MUS a.s. Zde vznikl první rozpor mezi SOO MUS a ZV OOP DJŠ, který stále trval na vzniku jedné odborové

organizace. ZV OOP DJŠ navrhl, aby bylo svoláno společné zasedání s ostatními ZV OOP v rámci SOO MUS, kde by byl tento návrh projednán.

### **1.2.1999**

Generální ředitel MUS a.s. ing. Klimecký Oldřich CSc. v návaznosti na rozhodnutí porady vedení MUS a. s. v Příkazu č. 4/99 za účelem zvýšení efektivnosti a zkvalitnění struktury, vyhlásil s účinností od 1.2.1999 tzv. „optimalizaci výrobních kapacit MUS a.s.“ v následující struktuře:

#### **Závod Jan Šverma:**

- \* změna provozu uhelných rýpadel na směnnost R12
- \* snížit stavy zaměstnanců o 200 míst

#### **Závod Hrabák:**

- \* změna provozu kolesového rýpadla KU-800/K-80 na směnnost R12
- \* snížit stavy zaměstnanců o 39 míst

#### **Závod ČSA:**

- \* odstavit 2. TC-2 (bez provádění GO)
- \* snížit stavy zaměstnanců o 82 míst

#### **Závod úpravny uhlí:**

- \* změna provozu drtírny na směnnost R12
- \* snížit stavy zaměstnanců o 29 míst

### **2.2.1999**

Zasedání ZV OOP DJŠ se zúčastnil předseda SOO MUS Vlastimil Waic, kde byly projednány varianty přeorganizace struktury odborů v rámci SOO MUS. Zároveň ZV OOP DJŠ navrhl, aby bylo uspořádané rozšířené zasedání všech ZV OOP, včetně ZV OOP dolu Kohinoor. Předseda SOO MUS k tomu zaujal předběžné stanovisko a s návrhy předběžně souhlasil.

### **3.2.1999**

Na výsypce Slatenice zvodu Hrabák skončila definitivně v odpoledních hodinách zakládací činnost. S tím souviselo rozjetí zakládání na 5. výsypkové etáži na DJŠ a uvedení zakladače ZP-6600/Z-93 do provozu. Tento zakladač stál přes rok zakonzervován na montážním místě pod obcí Vrskmaň. Předpoklad rozjetí zakládání na této výsypkové etáži se předběžně stanovil na období 1. - 5.2.1999. Zakládání zeminy z lomu Vršany se provádělo na základě dohody o společném využívání dobývacího prostoru.

### **4.2.1999**

Řz DJŠ ing. Kounovský Pavel na poradě vedoucích oznámil, že MUS, a.s. se vlivem neodbytu nachází v menší přechodné krizi.

## **5.2.1999 zakládání**

V podkrušnohoří se v nočních hodinách přehnala vichřice. Na DJŠ strhla střechu na kolejářském útulku, poblíž montážního místa na PÚ-Z.

## **9.2.1999**

Na 1. skrývkovém řezu zahájilo opět těžbu kolesové rýpadlo K-1000/K-27, odstavené do likvidace. Jeho znovu uvedení do provozu si vyvolala náhlá potřeba ornice a spraší na rekultivační práce na výsypkách lomu ČSA. Toto rýpadlo stálo odstavené u těchto materiálů. Likvidace byla odložena na 2. pololetí 1999.

## **12.2.1999**

Na poradě vedení DJŠ bylo rozhodnuto, že v návaznosti na Příkaz GŘ č. 4/99, bude snížení počtu zaměstnanců po jednotlivých úsecích provedeno takto: PÚ-L o 67 míst, PÚ-Z o 27 míst a PÚ-Ú o 106 míst.

## **17.2.1999**

Na křižovatce u rozvodny lom došlo v 10.30 hod. k silniční nehodě. Zde se střetli tři vozidla. Traktor s vlekem, který sjížděl směrem od Nového závodu a na zamrzlé vozovce dostal smyk. Ten narazil do již stojící VÍZy, která jeho smyk sledovala a nestačila z tohoto místa ujet. Za traktorem jela další VÍZA, která současně s traktorem dostala smyk a narazila do vleku traktoru. Vznikla škoda pouze na karosériích těchto vozidel. Nikdo nebyl zraněn.

## **18.2.1999**

Vedoucí výroby Josef pěnka oznámil na poradě vedoucích, že ke konci 1. pololetí 1999 končí definitivně činnost kolesového rýpadla KU-300S/K-69.

## **25.2.1999**

Mezi 4. skrývkovým DJŠ a 2. skrývkovým řezem Vršany došlo k dalšímu propojení obou lomů.

## **25.2.1999**

Na zasedání ZV OOP DJŠ předseda Miroslav Suchý navrhl, aby v rámci SOO MUS vznikly tři nové odborové organizace a to:

- \* odborová organizace MUS - doprava
- \* odborová organizace MUS - údržba
- \* odborová organizace MUS - výroba

Toto organizační uspořádání mělo za účel kopírovat přechod MUS a.s. na vertikální způsob řízení. Po projednání v ZV OOP DJŠ pověřili členové předsedu ZV, aby provedl zaregistrování tohoto návrhu na Ministerstvu vnitra v Praze dne 3.3.1999.

Tento návrh však nebyl projednán ani konzultován v SOO MUS. Byl zřejmě reakcí na předem známé zamítavé stanovisko SOO MUS - viz 25.2.1999.

### **25.2.1999**

GŘ MUS a.s. ing. Oldřich Klimecký CSc. vydal příkaz ve kterém stanovil organizační změnu, spočívající v založení nové Závodu kolejové dopravy s termínem od 1.3.1999 s tím, že:

- \* Od 1.3.1999 vznikne ZKD, kam bude převedeno 13 techniků, kteří budou pověřeni další prací, souvisejících se zahájením činností tohoto závodu.
- \* Od 1.4.1999 budou fyzicky do ZKD převedeni všichni zaměstnanci z jednotlivých závodů, ve kterých jsou v činnosti provozní úseky, zabývající se kolejovou dopravou.
- \* Stanovil, že k 30.4.1999 musí být zpracováno tzv. funkční schéma, ve kterém musí být jmenovitě určeno, kteří zaměstnanci se staly po vzniku ZKD nadbytečnými.

### **25.2.1999**

Rada SOO MUS zamítla návrh ZV OOP DJŠ na uspořádání rozšířeného zasedání všech odborových organizací včetně účasti ZV OOP dolu Kohinoor. Zároveň se usnesla, že odkládá řešení odborové struktury v SOO MUS na jiné období.

### **28.2.1999**

K tomuto datu došlo v technických funkcích DJŠ k těmto personálním změnám:

- \* samostatný měřič ing. Jiří Bláha byl převeden na závod Hrabák
- \* ekonomka PÚ-Z Irena Bubeníková byla převedena na MUS a. s.
- \* ekonom PÚ-L Miroslav Rokoš byl převeden do stejné funkce na ZKD
- \* vedoucí energetik ing. Pavel Vágner byl převeden do stejné funkce na závod Hrabák
- \* ekonom PÚ-Ú Milan Křivohlavý odešel do starobního důchodu
- \* hlavní personalista DJŠ ing. Vladimír Heinzl přešel do stejné funkce na ÚUK.

### **1.3.1999**

Řz DJŠ ing. Kounovský Pavel byl jmenován zároveň závodním lomu. Současný závodní lomu ing. Bílý Vladimír byl jmenován hlavním inženýrem DJŠ. Na DJŠ zahájil svou pracovní činnost hlavní personalista Jan Mrvík.

### **1.3.1999 doprava**

Z organizační struktury DJŠ byl vyčleněn a převeden majetek PÚ-D do organizační struktury nového Závodu kolejové dopravy.

### **2.3.1999**

Zakladač ZP-6600/Z-93 zahájil transport z montážního místa pod obcí Vrskmaň na 5.

výsypkovou etáž na DJŠ. Tento zakladač byl začleněn do TC2 v součinnosti s kolesovým rýpadlem KU-800/K-82 na lomu Vršany.

### **3.3.1999**

Předseda ZV OOP DJŠ Miroslav Suchý provedl na Ministerstvu vnitra v Praze registraci nové odborové struktury v SOO MUS (doprava, údržba a výroba). V odpoledních hodinách se konalo zasedání ZV OOP DJŠ, kde byla tato registrace projednána.

### **4.3.1999 lom**

Třidič šterkopísků z předpolí PÚ-L byl rozebrán, převezen i převeden na závod Hrabák na lokalitu Ležáky na kamenolom.

### **5.3.1999**

ZP-6600/Z-93 začal zakládat zeminy poblíž PD č. 10 s plánovaným postupem na 5. výsypkovou etáž (viz 2.3.1999).

### **12.3.1999**

\* V období 8. - 12.3.1999 proběhly na DJŠ prověrky bezpečnosti práce (P-BOZP).

\* Na DJŠ začaly po jednotlivých PÚ probíhat pohovory se zaměstnanci, kteří se staly nadbytečnými ve smyslu Příkazu GŘ č. 4/99 (viz 1.2.1999).

### **17.3.1999**

Řz DJŠ ing. Kounovský Pavel rozeslal všem vedoucím PÚ dopis ve kterém určil, že v období 3. - 17.7.1999 bude na DJŠ celozávodní dovolená.

### **18.3.1999**

Na DJŠ skončily pohovory se zaměstnanci, kterých se dotkla restrukturalizace pracovních sil souvisejících s Příkazem GŘ č. 4/99. Jejich propuštění se stavem k 30.6.1999 bylo rozvrženo takto:

- 101 výpovědí po vzájemné dohodě
- 19 odchodů do předčasného důchodu
- 61 změn pracovní smlouvy na dobu určitou
- 14 převodů na jiný závod v rámci MUS a. s.

### **20.3.1999 ZKD**

V 01.10 hod. vyjžděl ložený vlak č. 637 z 1. skrývkového řezu na hradlo Š-1. V prostoru stanoviště instruktorů se druhý LH vůz za lokomotivou otevřel a vysypal. Otevřená vrata LH vozu se tak dostala mimo průjezdný průřez důlní tratě a srazila dvě kmenové návěstidla a dva stožáry trolejového vedení. Vlak zastavil až v prostoru

bývalé váhy. Příčinou otevření LH vozu bylo jeho špatné uzavření při výklopu u E-2,5/R-485.

### **22.3.1999**

Na MUS a. s. zahájila firma Deloitte & Touche účetní audit za rok 1998.

### **23.3.1999**

Na poradě vedoucích PÚ byl představen nový vedoucí ÚD2 ZKD Petr Krob, který zahájil svou činnost od 1.4.1999. Tuto funkci převzal od Josefa Buranta, který převzal funkci bezpečnostního technika ZKD od Ladislava Klementa, který se stal zástupcem vedoucího ÚD2.

### **23.3.1999**

Na zasedání SOO MUS bylo rozhodnuto, že ZV OOP DSJŠ je vyloučen z organizační struktury SOO MUS a to za registraci odborové struktury ze dne 3.3.1999. ZV OOP DJŠ od tohoto dne vystupoval samostatný odborový subjekt, který byl přímo napojen na OS PHNG a ČMOK.

### **30.3.1999**

SOO MUS pořádalo konferenci. Předseda SOO Vlastimil Waic rozhodl, že předseda ZV OOP DJŠ Miroslav Suchý nesmí být vpuštěn na toto jednání. Bezpečnostní agentura DORA MUS s. r. o, která na této konferenci zajišťovala pořadatelskou službu, jej na konferenci nevpustila.

### **31.3.1999**

Na 6té výsypkové etáži skončilo zakládání granulovaných popelů ze SEPAPu Štětí (viz 10.1.1999).

### **31.3.1999 doprava**

Na DJŠ byl administrativně zrušen provozní úsek doprava (založen 1.4.1950). Veškerý majetek byl již od 1.4.1999 převeden na Závod kolejové dopravy.

### **31.3.1999 údržba**

Pracovní činnost i majetek LH dílny a ellok dílny z PÚ - údržba byl převeden na Závod kolejové dopravy.

### **31.3.1999**

Na DJŠ bylo zrušeno oddělení měřičství a převedeno na MUS a. s.

### **1.4.1999 ZKD**

Všech 419 zaměstnanců PÚ-doprava DJŠ bylo převedeno no Závodu kolejové dopravy. Zanikl PÚ-D – vznikl ZKD MUS a. s.

#### **1.4.1999 údržba**

Všech 67 zaměstnanců LH a ellok dílny bylo převedeno na ZKD do úseku oprav železničních kolejových vozidel. Zároveň byl vydán pokyn na přípravu přestěhování těchto dílen do objektů bývalého dolu Obránců míru.

#### **1.4.1999 SZ**

\* Vedoucí měřič DJŠ Karel Kovařík byl převeden na Závod útlumu a zahlazování.

\* Všech 8 zaměstnanců měřictví bylo převedeno do měřictví závodu Hrabák.

\* Počátek závodových raportů byl vrácen opět na čas 6.05 hod. Toto posunutí si vyžádalo zařazení ZKD do raportního systému MUS a. s.

#### **1.4.1999**

Organizaci provozu a rozvozu podsypového materiálu převzala ÚUK.

#### **4. a 5. 4 1999**

DJŠ na velikonoční svátky netěžil.

#### **7.4.1999**

V souvislosti se vznikem ZKD byl přepracován a distribuován Havarijní plán DJŠ.

#### **15.4.1999**

\* Na poradě vedoucích PÚ, HI ing. Bílý Vladimír oznámil, že je potvrzeno, že zařízení a zaměstnanci z LH a ellok dílny se přestěhují do 31.5.1999 do obdobných objektů na bývalý důl Obránců míru.

\* Po skončení rady, podali dva zástupci auditorské firmy Delliote & Touche přítomným informaci o dalších záměrech v organizačním uspořádání MUS a. s. s výhledem do roku 2001.

#### **19.4.1999**

Vedení MUS a. s. ohlásilo, že vzhledem k velmi sníženému odbytu, musí být proveden do 30. září 1999 urychlený útlum a konzervace lomu Ležáky a dolu Kohinnoor II. v Mariánských Radčicích.

#### **28.4.1999**

ZV OOP dolu Kohinnoor II. vyhlásil vůči prohlášení vedení MUS a. s. o útlumu a konzervaci, stávkovou pohotovost. Tento postup vyvolal v řadách zaměstnanců velký ohlas.

#### **29.4.1999**

Řz DJŠ ing. Kounovský Pavel na poradě vedoucích PÚ oznámil, že k 30.6.1999

ukončí svou činnost zakladač Z-2000/Z-78, kolesové rýpadlo KU-300S/K-69 a lopatové rýpadlo E-7/R-155. Na těchto strojích začne práce související se sešrotováním.

#### **29.4.1999**

Na DJŠ se konala konference ZV OOP DJŠ. Na této konferenci bylo mj. přijato usnesení, že má být obnoveno jednání s SOO MUS o vzniku jedné odborářské organizace v rámci MUS a.s. se třemi odborářskými subjekty v rámci jednotlivých závodů, tj. v Závodu kolejové dopravy, Závodu údržby a Závodu výroby. Pokud toto jednání nebude úspěšné, musí určení zástupci zahájit jednání s ostatními ZV OOP o tomto postupu, bez souhlasu SOO MUS.

#### **1.5.1999**

\* O státním svátku DJŠ netěžil.

\* Vedoucí strojního provozu Miroslav Kurka z OHMech přešel do funkce vedoucího technologie na PÚ-Ú.

\* Vedoucí technologie PÚ-Ú Miroslav Adam přešel do funkce vedoucího strojního provozu OHMech.

\* Na DJŠ došlo ke zvýšení základních platů u všech techniků.

#### **2.5.1999**

DJŠ netěžil. V domácí pohotovosti byla pouze osádka kolesového rýpadla KU-300/K-96.

#### **4.5.1999**

Začalo stěhování zařízení z LH a ellok dílny do obdobných objektů na bývalém Obránců míru (ČSA).

#### **6.5.1999**

Řz DJŠ na poradě vedoucích PÚ oznámil, že:

\* Od 6.5.1999 bude v rámci maximálních úspor provedena redukce podpisového řádu v tom, že na správě závodu bude materiálové výdejky podepisovat pouze Řz. Na provozních úsecích pouze vedoucí PÚ a jeho zástupce.

\* Od 1.7.1999 bude provedena redukce provozu rýpadel a zakladačů v tomto rozsahu:

- K-1000/K-27 odstavit na „studeno“ a připravit do šrotace
- K-800/K-41 nepřetržitý provoz
- K-800/K-54 těžba v R12
- KU-300/K-63 odstavit na „studeno“ a připravit do šrotace
- KU-300S/K-69 odstavit na „studeno“ a připravit do šrotace
- KU-300/K-96 těžba v R12



- KU-300/K-107 těžba v R12
- E-7/R-152 těžba v R12
- E-7/R-155 odstavit na „studeno“ a připravit do šrotace
- E-7/R-158 nepřetržitý provoz
- ZD-1800/Z-59 záloha
- ZD-2100/Z-73 nepřetržitý provoz
- Z-2000/Z-78 odstavit na „studeno“ a připravit do šrotace
- E-2,5/R-480 záloha
- E-2,5/R-485 nepřetržitý provoz
- E-2,5/R-508 škvárové depo
- E-2,5/R-520 záloha

### **8.5.1999**

O státním svátku DJŠ netěžil.

### **9.5.1999**

DJŠ netěžil. V domácí pohotovosti byla pouze osádka kolesového rýpadla KU-300/K-96.

### **10.5.1999**

Ve vedení DJŠ bylo restrukturalizační skupinou v MUS a. s. oznámeno, že v rámci urychlení tohoto procesu dojde z začlenění DJŠ do závodu Hrabák od 1.7.1999.

### **14.5.1999**

V malé zasedačce byly provedeny pohovory s uklízečkami, kterým bylo oznámeno, že v rámci organizační změny v MUS a.s. budou převedeny od 1.8.1999 pod BA DORA MUS, která mimo ostrahu bud ještě zabezpečovat úklidovou službu.

### **17.5.1999**

Koordinační skupina MUS a. s. zabývající se restrukturalizací, schválila zásadní změny, vyplývající ze sloučení závodů DJŠ a Hrabák, ale nebyly veřejně vyhlášeny. V hantýrce se tomuto sloučení říkalo „hraboš“.

### **20.5.1999**

Řz DJŠ ing. Pavel Kounovský na poradě vedoucích oznámil, že od 1.7.1999 bude uvolněn z funkce ředitele. Od tohoto data bude pověřen koordinací vzniku nového Závodu výroby nebo Hlavní uhelné činnosti. O konečném názvu tohoto závodu bude ještě rozhodnuto.

### **27.5.1999**

Na poradě vedoucích Řz DJŠ ing. Pavel Kounovský oznámil, že na dotazy

přítomných o personálních změnách souvisejících se sloučením DJŠ a Hrabák nemůže odpovědět, protože Koordinační skupina MUS a. s. tyto změny pozastavila.

### **31.5.1999**

Požární okresní rada v Mostě zrušil na žádost vedení DJŠ Dobrovolné hasičské družstvo.

### **1.6.1999**

Na DJŠ se konala porada vedení závodu DJŠ a vedení závodu Hrabák o redukci zaměstnanosti po sloučení obou závodů od 1.7.1999.

### **2.6.1999**

Na MUS a. s. se konala porada bezpečnostních techniků, která doporučila sjednocení vytypované dokumentace v rámci MUS a. s.

### **4.6.1999**

Na DJŠ se konala porada vedení závodu DJŠ a vedení závodu Hrabák na které se rozhodlo o jmenovitém zařazení techniků i předních dělníků do jednotlivých profesí, související se sloučením obou závodů. Výsledkem této porady byla zjištěna nadbytečnost cca 350 zaměstnanců.

### **14. – 18.6.1999**

V tomto období se konaly na závodě DJŠ a Hrabák pohovory se zaměstnanci, kteří budou propuštěni z důvodu nadbytečnosti po sloučení obou závodů k 1.9.1999. Jednalo se o zmíněných 350 zaměstnanců.

### **25.6.1999**

V „Hotelu Viktor“ v Mostě se konala poslední výjezdní porada techniků DJŠ v jeho 139leté historii. Této porady se zúčastnilo 66 techniků.

### **30.6.1999 údržba**

Všichni vulkanizéři byli převedeni do dílen vulkanizace na lom Vršany.

### **30.6.1999**

Ve 24.00 hod. zanikl důl Jan Šverma (důl Robert - založen 1860). Jeho dobývací prostor Holešice byl převeden pod závod Hrabák jako lokalita.

# Přehled o smrtelných úrazech

## **rok 1928**

V textu jedné dokumentace je zmínka o dvou smrtelných úrazech na dole Robert v tomto roce a to u horníků Weidnera a Hirschfeldera.

## **17.1.1930 jáma †**

Na nárazišti u jámy č.1 se stal smrtelný úraz důlnímu elektrikáři Walteru Waiserovi. Doprovázel plný vůz uhlím na kterém měl naložen elektro materiál. Jiný příjíždějící plný vůz jej usmrtil.

## **20.1.1930 skrývka †**

Na skrývce se stal smrtelný úraz Vilému Rezkovi z Nového Sedla. Zabil jej vykolejený důlní vůz.

## **rok 1933 †**

Při těžbě u jámy č. 2 utrpěl smrtelný úraz František Landrock.

## **rok 1941 †**

Na dole Robert utrpěl smrtelný úraz Rudolf Baumann.

## **12.2.1943 †**

Smrtelný úraz utrpěl důlní Karel Strasse, když přelézal přes zdviženou lžici lopatového rýpadla na vyšší řez.

## **26.7.1943 †**

Smrtelný úraz utrpěl Václav Tuemmer. Pracoval v profesi strojvedoucího ellok, která přepravovala ložené vozy s uhlím z dna lomu k nárazišti těžní jámy. Při nějaké manipulaci jej vozy usmrtily.

## **21.8.1943 †**

Smrtelný úraz utrpěl ukrajinský zajatec Andrej Kazujkal. Opravoval kolejový styk na 2. skr. řezu a nevšiml si příjíždějící vlakové soupravy. Ta jej přejela a na místě usmrtila. Německé vedení dolu tento smrtelný úraz nijak nešetřilo. Mrtvého nechali odstranit z kolejiště a znovu byl obnoven kolejový provoz. Mrtvý ležel u kolejiště několik hodin, než byl odvezen zpět do zajateckého tábora.

## **5.9.1944 †**

Smrtelný úraz utrpěl strojvedoucí Alois Batěk. Při dopravní nehodě se na něj převrátila parlok č.75.

### **13.9.1944 †**

Smrtelný úraz utrpěl ruský zajatec Nikolaj Ljov.

### **19.4.1945 †**

Přerušeni těžby na dole Robert. Další z řady náletů na chemické závody v Záluží. Při tomto náletu zahynul na skrývce Eduard Hampl (38 let). Poblíž Strupčic i Ervěnic se nacházely protiletadlová palebná dělostřelecká a kulometná postavení. Tyto „palposty“ se často stávaly terčem doprovázejících stíhačů. Eduard Hampl se při tomto náletu neukryl a sledoval ze skrývky útoky těchto letadel na obranná postavení. Jedna ze zbloudilých střepin ho však zasáhla a na místě usmrtila.

### **30.1.1946 †**

Ve 13.45 hod. se stal malíři Františku Součkovi z Ústředních dílen Komořany na dole Robert smrtelný úraz. Při malování nápisu "JAN ŠVERMA" na vodní věž na nádvoří dolu, došlo k nenadálému silnému poryvu větru. S malířem, který stál na vysunutém hasičském žebříku se tento žebřík rozkýval. Malíř ztratil rovnováhu a spadl na dlažbu a zabil se.

### **8.7.1946 †**

V 7.35 hod. se stal topiči Karlu Brüchnerovi na parním lopatovém rýpadle R-46 smrtelný úraz. U parního kotle, který byl pod tlakem, prasklo nějaké zařízení, které ho usmrtilo.

### **6.12.1946 †**

Na DJŠ se stal smrtelný úraz. Stanislav Ševčík byl přejet vlakem. Jiné podrobnosti se nezachovaly.

### **26.8.1949 skrývka †**

V 8.20 hod. se stal na 3.skrývkovém řezu smrtelný úraz. Řidič stroje R-170 v úzkém prostoru mezi figurou a kolejí přemísťoval matrace. Při otáčení rýpadlem se zavěšenou matrací na lopatě, udeřil s ní do právě okolo projíždějící parní lokomotivu č. 170 se soupravou. Matrací zasáhl kabinu strojvedoucího ve které byl Antonín Vrbka a ten byl okamžitě usmrčen. Souprava dojela na konec kolejiště a tam vykolejila.

### **14.6.1950 doprava †**

V 9.20 hod. se stal v lomu u násypu smrtelný úraz strojvedoucímu ellok 312 (100t) Rudolfu Donínovi. Na ellok prováděl mazání hlavního sběrače. Účinnost mazání chtěl vyzkoušet výškovým rozhoupáním. Při jednom kmitu se sběrač dotkl troleje, když se ho strojvedoucí stále držel. El. proud ho na místě usmrtil.

### **13.2.1951 zakládání †**

V 11.15 hod. došlo na vnitřní pluhové výsypce ke smrtelnému úrazu. Silně nalepený LH vůz zn. Krupp o obsahu 6,3 m<sup>3</sup> se převrátil na kolejového předáka Pavla Nogu. Převrácení tohoto LH vozu způsobil velký nálep na straně vyklápěcího zařízení. U pluhové výsypky muselo být z provozních důvodů na korytě u výklopu také větší jednostranné převýšení koleje a to k stanovišti výklopního.

### **12.12.1951 zakládání †**

V 7.30 hod. na vnější hořanské výsypce utrpěl dozorce Ladislav Houštecký smrtelný úraz, když šel v kolejišti. V těsné blízkosti ZD-1250/Z-51 jej srazila sunutá LH souprava ellok č.434 o šesti vozech. Tato souprava jej srazila tak nešťastně, že mu ujela hlavu. Po vyšetření tohoto úrazu byl odvezen do ervěnické márnice.

### **3.9.1952 doprava †**

V 9.30 hod. se stal na DJŠ ke smrtelný úraz. Opravář vozů Václav Brhel v remíze parních lokomotiv vešel do skladu barev a ředidel. Krátký čas v něm pobyl. Pak vyšel před skladu, sedl si na pražec. Po chvíli se sesul na zem a zemřel. Lékař konstatoval smrt otravou.

### **22.3.1953 doprava †**

Na DJŠ byla organizována tzv. "gottwaldovská směna". Při této směně se přihodil strojvedoucímu Ferdinandu Kleinandrovi smrtelný úraz. Při opravě ellok, zapomněl stáhnout sběrače a dotkl se části el. zařízení, které bylo pod proudem a to jej na místě usmrtilo.

### **rok 1953 †**

V průběhu roku se stal v el. rozvodně u Š-1 smrtelný úraz elektrikáře. Dokumentace ani jméno a příjmení postiženého se nezachovalo.

### **2.7.1954 doprava †**

Na dopravě se stal smrtelný úraz el. proudem, který utrpěl strojvedoucí ellok Ter-Akopov Ruben. Podrobnosti se nezachovaly.

### **22.9.1954 doprava †**

Na revizním kanále pro ellok se stal smrtelný úraz Karlu Herglotzovi. Při pojíždění ellok na revizním kanále se dostal mezi nárazníky ellok.

### **23.9.1954 doprava †**

Při práci na troleji u Š-1 utrpěl smrtelný úraz trolejář Oskar Fahsel. Při opravě na vypnuté části se dotkl jiné části troleje, která byla pod proudem.

### **21.2.1955 lom †**

Ve 4.25 hod. při zmáhání ohně na I. uhelném řezu u lopatového rýpadla E-7/R-136 se uvolnila zahořená uhelná stěna. Zřítla na ohňáře Karla Krupku, který pod touto uhelnou stěnou stál a stříkal na ní vodu. Padající uhelné bloky jej usmrtily.

### **10.5.1955 údržba †**

V dopise DJŠ na OŘ Most-jih je poznámka, že s v nedávném čase, při opravě Ta vozu na DJŠ se stal smrtelný úraz. Opravář Josefu Formánek stál při práci uvnitř Ta vozu mezi skluzem a otevřenými a nezajištěnými vraty. Ty se náhle zavřely a opraváře přerazily v místech bederní páteře. Přesný datum tohoto smrtelného úrazu není znám.

### **15.5.1955 lom †**

Na třídně při posunu ČSD vozů utrpěl posunovač Štefan Perk smrtelný úraz.

### **13.6.1956 zakládání †**

V prostoru hradla Š-13 došlo k smrtelnému úrazu. Provozní elektrikář Václav Grindler nastoupil opožděně na odpolední směnu. Proto pospíchal, aby mu u hradla stojící ellok s loženou soupravou neujela. Přehlédl přitom přijíždějící ellok od Z-1650/Z-55 a ta ho srazila. Při převozu do nemocnice v Mostě skončil.

### **srpen 1956 †**

V průběhu tohoto měsíce se stal smrtelný úraz el. proudem 500 V panu Pejsarovi. Jiné údaje se nadochovaly.

### **19.2.1957 údržba †**

V 8.05 hod. utrpěl smrtelný úraz v prostoru dnešní mechanické dílny Jan Janda. Při skládání opotřebovaných zubů od E-7 jeřábem, došlo k dotyku konstrukce jeřábu s trolejí při jejich svěšování. Jan Janda se v tomto okamžiku držel vázacího lana.

### **březen 1958 lom †**

V průběhu tohoto měsíce se stal v lomu smrtelný úraz. Podrobnosti se nadochovaly.

### **24.6.1961 doprava †**

Ve 21.55 hod. došlo k smrtelnému úrazu hradlařek Antonie Lébrové a Berty Zahmové. Tento úraz se stal v prostoru výhybek mezi hradlem Š-3 a mostem u hradla Š-4. Hradlařka Antonie Lébrové zaučovala hradlařku Bertu Zahmovou, která ji měla zastupovat na hradle Š-13 po dobu její dovolené. Po skončení směny šly na zastávku v Holešicích a zkrátily cestu chůzí v kolejišti. Obě sraženy projíždějícím vlakem. Jejich rozježděné pozůstatky byly nalezeny, až po následující noční směně v 5.30 hod. při dalším střídání směn.

### **18.1.1964 doprava †**

Ve 4.10 hod. u K-1000/K-29 vznikl smrtelný úraz. Po naložení Ta soupravy u K-29, byla pro větší stoupání k hradlu Š-4, nutná přípřež. Při najíždění přípřeže ellok č. 485 na Ta soupravu ellok č. 434, se strojvedoucí Roman Šimáček dostal nešťastnou náhodou při jejich spojování, mezi nárazník ellok a čelo posledního Ta vozu.

### **24.1.1965 skrývka †**

Mezi 21. a 22. hod. šel na K-1000/K-25 jako požární hlídka Ignác Vasiljevič. Z nevysvětlitelných důvodů sešel z příchové cesty. Ve tmě došel na hranu 3. skrývkového řezu a tam z výše asi 10 metrů spadl na planýrku dalšího řez a zabil se.

### **29.6.1965 zakládání †**

V 8.24 hod. se stal při překlada kabelu 6 kV u E-7/R-149 smrtelný úraz elektrikáři Josefu Badovi. Otevřel svorkovnici, která byla stále pod napětím. Když se naklonil nad svorkovnici, vypadly mu z náprsní kapsy klíče, které měl připevněny k pracovní blůze řetízkem.

### **16.10.1965 lom †**

Na ranní směně, poblíž se K-1000/K-27, stal řidiči buldozeru Karlu Dudovi smrtelný úraz. Při přejíždění koleje v husté mlze neslyšel přijíždějící Ta soupravu. Ta do buldozeru narazila. Karel Duda stačil ještě vyskočit, ale spadl do kolejiště a buldozer byl na něj stále jedoucí Ta soupravou natlačen.

### **27.2.1966 skrývka †**

Ve 4.20 se stal na pomocné Š-5 smrtelný úraz. Střelmistr Josef Hradňan z D-800/R-3 pomáhal při nakolejování LH vozu u D-800. Po nakolejení jel se soupravou uložit nakolejovadla ke kolejářské budce na pomocné Š-5. Tam, zřejmě při jejich ukládání nedal pozor na jinou projíždějící soupravu, která jej srazila a usmrtila. Nalezen byl po střídání směn v 8.15 hod.

### **28.3.1966 doprava †**

Po 14té hod. při cestě na železniční zastávku do Holešic pod holešickou rozvodnou, zemřel na srdeční nevolnost kolejář z PÚ-D Karel Kratochvíl.

### **17.8.1966 skrývka †**

Po vystřídání směn na K-1000/K-25, v 5.30 hod. při kontrole našla pasačka Veronika Krajňanská u zpětného pasu, usmrceného pasaře Miroslava Zyku z předchozí noční směny. Ten byl vtažen do vratného bubnu zpětného pasu a mezi jeho konstrukci.

### **20.1.1968 lom †**

Ve 2.50 se stal na Iuhelném řezu u E-7/R-131 smrtelný úraz strojníkovi Jaroslavu Vinšovi. Při nakolejování se na něj převrátil LH vůz.

### **11.8.1968 doprava †**

V 17.15 hod. se mezi hradly Š-8 a Š-9 na prázdné koleji za slatenickým přejezdem smrtelný úraz strojvedoucím Václavu Váchalovi. Usmrtil jej el. proud z troleje. Opravoval boční sběrač aniž si stáhl hlavní sběrače.

### **13.9.1969 †**

V trebušických garážích, kde parkoval pouze autobus z DJŠ, se stal smrtelný úraz. Řidiče Miloslava Srba přejel špatně zajištěný autobus, když vleže pod ním opravoval závadu na podvozku.

### **11.8.1970 údržba †**

V holešické rozvodně utrpěl v 6.20 hod. smrtelný úraz el. napětím 1500 V provozní elektrikář Karel Kozlík. Při prohlídce el. zařízení se dotkl usměrňovacích nádob, které byly pod napětím.

### **22.11.1970 doprava †**

V obvodu hradla Š-2 na celokřížovatové výměně došlo v 11.15 hod. ke smrtelnému úrazu. Zabezpečovací mechanik Bruno Eckert, chtěl před odchodem do důchodu, uvést celý obvod hradla Š-2 do naprostého pořádku. Proto na zmíněné výměně prováděl drobnou opravu. Přehlédl však přijíždějící soupravu, která ho srazila a na místě usmrtila.

### **18.1.1971 lom †**

Poblíž sociálního zařízení PÚ-L se stal ve 13.45 hod. smrtelný úraz. Revírník Josef Vilímek byl přejet couvajícím skříňovou PV3S. Řidič tohoto vozidla vyjel od sociálního zařízení do kopce k železničnímu přejezdu mezi hradly Š-3 a Š-5. Tam chtěl zastavit a dát přednost přijíždějící vlakové soupravě. Vozidlo, ale začalo ze svahu couvat. Revírník Josef Vilímek se toho ulekl a vyskočil ze zadních dveří skříňe. Spadl pod kola couvajícím PV3S a byl usmrcen. *(Upřesnil revírník Josef Cita)*

### **12.11.1971 lom †**

Nedaleko sociálního zařízení PÚ-L se stal v 6.40 hod. buldozeristovi Josefu Vondruškovi smrtelný úraz. Při vyjetí z místa pro pomocnou mechanizaci, sjížděl s buldozerem DET-250 ze svahu. Buldozer se mu samovolně rozjel. Když chtěl řídicí a brzdicí pákou zpomalit rychlou jízdu ze svahu, strhl buldozer mimo cestu. Ten se ihned převrátil na střechu kabiny, která se zdeformovala a řidiče usmrtila. *(upřesnil revírník Josef Cita)*



### **10.10.1975 skrývka †**

V 6.45 hod. utrpěl smrtelný úraz kolejař PÚ-S Ladislav Pošovanc. Na 2. skrývkovém řezu prováděl samostatně na prázdné koleji ke K-800/K-54 opravu kolejového styku. Přijíždějící LH soupravu přehlédl a ta jej přejela a na místě usmrtila.

### **30.5.1977 doprava †**

U pískovny přejet a usmrcen vlakem neznámý člověk, který nebyl zaměstnancem DJŠ. Zřejmě náhodně zabloudil do této části DJŠ.

### **27.3.1978 zakládání †**

V 8.05 hod. u Z-1650/Z-55 na velebudické výsypce se stal smrtelný úraz výklopnímu Juraji Bárníkovi. Při vyklápění LH vozu se přes jeho hranu převalil velký kus zeminy, který jej na místě usmrtil

### **2.10.1978 zakládání †**

V 8.40 hod. utrpěli zástupce vedoucího PÚ-Z Karel Černocho a revírník PÚ-Z Zdeněk Kolařík nedaleko hradla Š-3 v koleji č. 2 smrtelný úraz. Tuto kolej předtím na hradle vyloučili a pak v koleji pokračovali pěšky do provozu. Hradlačka vzápětí tuto kolej využila pro posun LH soupravy. Zajíždějící sunutá ellok s LH vozy oba techniky krácející v kolejišti, dojela, srazila a usmrtila.

### **26.1.1979 skrývka †**

V 8.40 hod. utrpěl předák kolejařů Karel Kohout těžký úraz na který krátce po převozu do nemocnice zemřel. Na 4. skrývkovém řezu prováděl pomocí buldozeru vyprošťování zasypaných kolejnic pod patou řezu. Při vytahování jedné kolejnice stál proti napružené straně. Špatně zavěšená kolejnice se z vázacího lana uvolnila a zasáhla jej do hlavy. Po několika dnech na následky úrazu zemřel.

### **3.10.1979 skrývka †**

Ve 13.10 hod. se stal na železničním přejezdu nad skladem trhavin hromadný úraz. Řidič PV3S Jan Hanák vyvážel z pracoviště 19 vězňů a jednoho hlídače. Řidič zřejmě na tomto přehlédl přijíždějící vlakovou loženou soupravu č. 628. Tato souprava narazila do přejíždějícího automobilu. Z převážených vězňů utrpělo 11 lehké úrazy a řidič PV3S utrpěl také úraz. Dne 24.10.1979 na jeho následky zemřel.

### **20.11.1984 doprava †**

V 7.36 hod. byl v kolejišti mezi hradly Š-1 a Š-5 nalezen přejetý a usmrcený kolejař PÚ-D Antonín Stuchl. Šetřením bylo zjištěno, že šlo o sebevraždu.

### **17.11.1987 †**

U příležitosti 70.výročí VŘSR se konal v rekreačním středisku v Boleboři slavnostní večer, který pořádala závodní odbočka SČSP. Po skončení tohoto večera se bez vědomí organizátorů vzdálil z rekreačního střediska jeden z jeho účastníků Jiří Bureš. V lese zabloudil a potom v něm usnul. Do rána zemřel v lese na silné podchlazení. Na oznámení, které provedli organizátoři ještě ten večer, jej další den, našla Horská služba Krušných hor.

### **8.5.1988 lom †**

Před 20tou hodinou se řidiči stroje Vojtěchu Vetrákovi udělalo nevolno. Při odvozu z rýpadla KU-300/K-69 ustala u něj srdeční činnost. I přes prováděné oživovací pokusy se k životu neprobral.

### **22.1.1994 lom †**

Při šrotování kolesového rýpadla K-300/K-35 se ve 12.25 hod. stal smrtelný úraz Janu Jankovičovi, zámečnicku PÚ-L. Při rozpalování sneseného vyvažovacího výložníku se jedna jeho těžká část zvrátila. Ta jej zasáhla do krku a usmrtila jej.

### **22.1.1995 skrývka †**

Ve 14.15 hod. se udělalo pasažerce Marii Čermákové na rýpadle K-800/K-41 nevolno. Proto vyšla ze svačiny na ochoz nadýchat se studeného vzduchu. Náhle ztratila vědomí ze kterého se již neprobrala. Dne 31.1.1995 zemřela.

### **25.3.1995 doprava †**

V 10.10 hod. se stal v koleji č.6 na hradle Š-4 smrtelný úraz. Strojvedoucí Václav Růžička si sám navěšoval ellok č. 585 na LH soupravu. Když si připravoval svěšovací zařízení na LH voze, najela na něj špatně zajištěná ellok. Po najetí mu rozmačkala hrudník mezi nárazníkem ellok a čelníkem prvního LH vozu.

### **23.5.1995 údržba †**

V 7.10 hod. se na stavebním dvoře na koleji č. 9 stal opraváři vozů Josefu Janouškovi smrtelný úraz. Při opravě LH vozu u ellok č. 585 si nezajistil zvednutou korbu. Při zajišťování korbového čepu, samočinně vrátila do zavřené polohy a rozmačkla mu hlavu o vzduchojem.