



Tento článek Libora Zapletala, ač není vyloženě železniční, zaslouží si být publikován na mém webu, a to hned ze dvou důvodů. Prvním důvodem je fakt, že téma, kterým se zabývá, se železnici velice úzce souvisí a železnice jako taková je v něm tak jako tak několikrát nikoli pouze okrajově zmíněna. Druhý důvod je nabíledni. Uhlí se mě a lokality, kde celý život žiji, nepopíratelně týká, neb doly, byť nyní již uzavřené, mám hned za humny. V okolí Žacléře bylo mnoho jam, z nichž některé byly obhospodařovány dráhou. Ještě v 80. letech byl obvyklým jevem vlak deseti Wapek a jednoho htyláku sunutý Kocourem z Lampertic nahoru do žacléřské stanice. Vidím to jako dnes.

Tehdy, v dětském věku, považoval jsem tyto situace za tak samozřejmé, běžné. Dnes již žiji pouze vzpomínkami a smutným pohledem na zarůstající upouštěnou trať a vlečku... Autorovi za čtivý článek velice děkuji.

Úvodem

Uhlí patří k dráze. O tom dnes nikoho nepochybuje. Ale ví dnes všichni, jak moc se navzájem uhlí a dráhy ovlivňovaly? Díky mechanice uhlí umožnilo vznik parního stroje (původně čerpadlo důlní vody) a zpětně uhlí sloužilo k ohřevu vody na páru a k pohonu parních strojů. A dráhy uhlí z dolu do místa spotřeby dopravovaly a naopak, pro dopravu uhlí také vznikaly. Uhlí zdaleka nesloužilo jen k pohonu strojů a k vytápění jejich kotlů, sloužilo též k výrobě elektrické energie a do elektráren je dnes nejčastěji dopravují vozy Wap/Falls. Uhlí sloužilo také pro otop v bytech, úřadech, školách a obecně v domech, včetně uhelných sporáků. V neposlední řadě se uhlím topilo v samotných parních lokomotivách. Samotné dráhy v ČR spotřebovaly ve dvacátých letech ročně 7 až 8 milionů tun různého uhlí.

Přeprava uhlí a vznik drah

První dráhy na našem území vznikaly jako dráhy uhelné, resp. pro jeho přepravu. Na území C. a K. Rakouska tak vzniká s finančním přispěním hraběte Rotchilda první dráha již v roce 1839 pro přepravu uhlí pro hlavní město Vídeň z oblasti Ostravy a Halíče, kde jmenovaný finančník vlastnil a provozoval uhelné doly. Se vznikem privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda (též KFNB). Až poté nastává prudký rozvoj hutního strojírenství hraběte Jarsische na Ostravsku.

Obdobnou situaci lze pozorovat v okolí Prahy, kde poměrně brzy vznikla Buštěhradská železnice (německy BEB) uhlobaronské rodiny Pecků. (Petschek). Ti těží uhlí na Kladně a pod Krušnými horami. Na Kladně pak vzniká i huť Poldi.

Obdobné je i propojení v Severních Čechách - dráha Ústecko-Teplická (ATE) a mnoha, namnoze strmá propojení dále do Saska, zejména Most-Dubí-Moldava, jakož i Chomutov-Křimov-Hora sv. Šebestiána-Reizenhein a Křimov-Vejprty-Cranzahl (obojí BEB).

Téma je rozsáhlé a nemá konce. Dnes se chci věnovat uhlí pro domácnost, uhlí na otop, uhlí na ohřev stravy a koupání, s malou odbočkou k otopu v úřadech a školách, neb všude tam uhlí dodávali uhlíři, Uhlozbyt a Uhlé sklady.

Jak to celé vzniklo

Dům, v němž od roku 2013 bydlím, byl postaven roku 1880, za života německého císaře Wilhema (Viléma). Bydlím v bytě s ústředním etážovým topením na plyn se zánovním kotlem Vaillant. A tak mě vůbec nenapadlo, že všechno může být i jinak. Až letos v zimě jsem potkal na schodech sousedku, jak vleče ze sklepa brikety na skrovný otop

v kamnech. A začal jsem přemýšlet, vzpomínat, dotazovat se. Narazil jsem na krčení ramen, neznalost situace. Až u důchodců jsem našel odpověď: „Jo, uhlíři byli tam a tam.“ Fotodokumentace veškerá žádná. Tak jsem se nasměroval briskně domů, do Čech. A s nedobrou jsem se potázel. Sejde z očí, sejde z mysli, a tady to platí dvojnásob. S plynofikací se šrotovalo a zapomnělo. Až díky snaze Trainmaniaka a jeho fotografiím jsem se dopídl alespoň minimálního vstupu. On totiž místní odbyt a prodej uhlí snad nikdo nikdy nefotil. Z tisíců snímků parních mašin, co vlastním, ani na jednom nebylo zobrazeno uhlířství. O to větší dík Traimaniakovi za fotky pořízené pod násypkou u manipulační koleje v Brandýse nad Orlicí (trať 010), viz fotografie níže. A přitom veškeré uhlí přepravovala po celé Evropě především dráha. Dominantně v dvounápravových uhlácích.

Uhlíři, Uhlozbyt, Uhelné sklady n.p.

Uhlíři (byli porůznu ve městech, dříve také ve dvoře. ale vždy na mnohém nádraží nebo na navazující vlečce. Vzpomínám, že takový uhlíř byl v Praze-Bubny, buštěhradský obvod, dále ve Vršovicích (dříve Nusle) a vídal jsem jej i na smíchovském nádraží nebo v Dejvicích. Uhlí bylo skladováno volně sypané na hromadách, v kójích, brikety ve figurách.

Uhlíři prodávali krom uhlí potřebného zrna a dostupné barvy (hnědé/černé) a také dřevo na rozdělení ohně. Dřevo bylo zpravidla ve městech přednaštipané, balené v „kolech“ svázaných drátem. Prostě tak, aby dřevo občan unesl „v teplech“. Uhlí bylo dodáváno do sklepů domů k uskladnění a následnému donosu do bytu dle potřeby (viz film „Kulový blesk“). Práce uhlířů nikdy nebyla žádoucí a vyhledávaná, nikdy nebyla čistá a dobře placená už vůbec ne. Nerozlučně, po celou dobu, k uhlí patřila putna. Jen její pomocí bylo možno uhlí z korby vozidla naložit a do sklepa donést a vysypat. Jen někde bylo možno v okně do sklepa umístit skluz, který práci uhlíře značně usnadnil.

K dopravě uhlí z uhelných skladů k domu sloužily dříve povozy, po válce vozidla Garant, Praga S5 (silniční) a Praga V3S – obě sklopné, s malým otvorem pro sypání na zadní straně korby, s pohonem pásového dopravníku, který se využíval pro dopravu většího množství uhlí do sklepa, např. do škol, úřadů a pod., jak již bylo zmíněno. Na horách se používala i terénní vozidla Tatra 805 - valník. Tato vozidla byla užívána jen pro tento účel. Nejmodernějším vozidlem z NDR, avšak nezdokumentovaným, je stará známá IFA.

Vykládka vagonů drah probíhala zprvu ručně - lopatou. Až v 60. letech se plošně u uhelných skladů uplatnil šroubový vynašeč uhlí, s dvojitou Archimédovou šroubovicí. Tou bylo uhlí přihrnuto ke hraně železničního vozu, spadlo dolů, a odtud bylo pásovým dopravníkem přepraveno, kam bylo třeba. Ruční práce byla tedy nahrazena. Strojník onoho zařízení musel být proškolen, přezkoušen - byl to však stále uhlíř, často „pod vlivem“. Právě toto zařízení v majetku Uhelných skladů bylo na jedné straně v ČSSR unikátní, na straně druhé natolik běžné, že nebylo fotografováno, není známa fotodokumentace a dnes se s námahou shání. S plynofikací v polovině 80. let „to“ prostě začalo mizet.

Kde všude se uhlím topilo

Uhlím se topilo téměř všude. Výjimkou byly ve městech jen tzv. moderní domy s topením na elektřinu (mnohdy 120 V), nebo s ústředním topením - opět s kotli vytápěnými uhlím. Bylo budováno ve 20. a 30. letech. Teprve v 60. letech dochází k dovozu plynových kamen WAV (zvané „Vafky“), které byly na svítiplyn a zvláštní povolení. To vyžadovaly i brikety. Koks pak byl vhodný jen někde, a vždy nedostatkový. Zprvu byly na pevná paliva i tzv. „dvouletkové domy“, přestavované teprve postupně. Typickým jevem byli unavení rodiče a později i dorost při donosu uhlí v uhláku až do pátého patra bez výtahu na Vinohradech v Praze. Zpátky se nesl popel z kamen.

Variety uhelného vytápění

- Úřady - topení mnohdy ústřední, avšak kotle s uhelným vytápěním.
- Školy - ty školy, které vznikly před rokem 1950, byly většinou vytápěny lokálně uhlím, s příkládáním z chodby, aby nebylo rušeno vyučování.
- Nemocnice - povětšinou UT, avšak s blokovými kotelny na uhlí.
- Rekreační chaty a chalupy – vytápění uhelné, lokální, u dobrých podniků blokované kotle. Uhlí/koks bylo často kráceno, což vedlo nejméně u silnějších podniků k přímým dodávkám z mateřského závodu.

Jiné druhy vytápění

Blokované kotelny byly zpravidla na uhlí. Svítiplyn se příliš nenosil (nebezpečí exploze), o elektřinu byla nouze. Snaha byla zavádět blokované kotelny zprvu na uhlí, pak předělané na plyn, nejméně pouhým dosazením plynových hořáků do stávajících kotlů. Systémy CZT byly zaváděny postupně v období 60. a 70. let. To však je již jiné povídání.

Když dva dělají totéž

V Německu vsadili u uhlířů (Kohlehandlung) již před válkou na nadzemní zásobníky, pod které zajíždělo nákladní auto. Určitě se tam vesel Opel Blitz, jistě i Garant. Vykládka probíhala až do plynofikace ručně, doprava do zásobníku vhodným pásovým transportérem. I zde jsem zprvu neměl foto, nově jsem viděl jen model starého Berlína a zjednodušený, i když jinak krásný model nádraží v Dippoldiswalde. Kladným řízením osudu v poslední chvíli přinesl Trainmaniak zmíněné fotky z Brandýsa nad Orlicí, kde se jakýsi zásobník nalézá.

Konec, jako když proutkem mávne

U nás to byl plynovod z CCCP, v západním Německu o něco dříve ekologie, východní Německo následovalo ihned po „Wende“. Po plynofikaci zmizela uvedená zařízení téměř okamžitě. Likvidace, šrotace - chtělo by se říci propadliště dějin. Nejsou fotky, nevím o výkresech. Mám touhu postavit model - pro dorost.

Vzpomínky autora

Nejlépe jsem se měl jako vpravdě malinký v „rozmazlovně“ u dědečka v Brně - KrPolí. V domku z roku 1928 se topilo uhlím, včetně sporáku. Kamna byla na dobu vzniku majestátní, kachlová. Vzpomínky mám jen matné; dospěláci, jen co to trochu šlo, mi vysvětlili, co to je „pálí“. A já to ctil. Byl jsem přistižen, jak si skutečně hraji v uhláku na horníka. Po vyhubování a úklidu mi byla udělena exkurze do sklepa. Tam vám bylo uhlí! Učil jsem se neumazat se a rozšířil si obzor o předmět i slovo „skluz“. Při vhodné příležitosti (nespal jsem) jsem bedlivě sledoval skládání uhlí = tedy uhlířem, nikoli skladatelem. A poznal jsem slovo „putna“. Vše však překonala vánoční nadílka modelové železnice PIKO velikosti HO. Psal se rok 1960. A to přetrvalo dodnes.

V Praze jsem pak od roku 1962 bydlel v novém domě s ústředním topením. Tak tomu bylo i ve školce a na první základce. O to větší překvapení byla docházka na jazykovou ZDŠ v Kladské ulici na Vinohradech. Tam se topilo uhlím v kamnech. A tak tomu bylo i na SPŠE Na příkopě, až do maturity včetně. O robotárně nájemníků v činžáckých na Vinohradech jsem psal. Na školách se o otop i donášku paliv staral zpravidla školník. Zato tam vzniklo heslo „Bouchla kamna“. Ekologie byla tehdy u nás věc neznámá. Ono heslo znamenalo prudké vznícení uhelného prachu (ten se nalézal často a stochasticky u nekvalitního uhlí), doprovázené intenzivním zadýmením prostoru a následným větráním. O to větší překvapení nastalo v pobočné budově ČVUT vedle Betlémské kaple. Byla to jen epizodka, nouzovka v 80. letech, ale heslo "Bouchla kamna" platilo a nastávalo i tam.

Až později, v praxi a při studiu jsem zjistil, že heslo „Bouchla kamna“ je velmi nebezpečné. Uhlíný prach bouchá, hoří, vybuchuje a zabíjí. Kdo nevěří, [Brno-Špitálka](#) je skutečnost a důkaz velmi nemilý.

Topení na chatách podléhalo zejména v plánovaném hospodářství určité regulaci, protože uhlí bylo deklarováno jako nedostatkové zboží. To následně vedlo k mnohdy tragikomickým stavům svépomocí.

- 1) Chaty soukromé a trampské - vlastníci byli namnoze státem ponecháni vlastními osudu. To vedlo k intenzivní lidové tvořivosti. Trampské chaty - fenomén zejména pražský, byly zásobovány palivy svépomocí. Letitý sběr dřeva v okolí chat byl posléze doplněn individuálním dovozem nebo donosem blahodárných briket. Jezdilo se převážně vlakem. V sobotu se dlouho pracovalo až do oběda a odnést bylo lze jen to, co osoby pobraly. Specifické řešení "Personel Carrier".
- 2) Chaty podnikové, zejména horské - většinou ve správě místní odborové organizace. Silné a bohaté podniky jednoduše poslaly Pragu V3S loženou koksem z přidělu závodu přímo. Ostatním nezbylo než prosit, žádat, a to uhlíře v místě. Tak jsem poznal Tatra 805 valník. Jen ta projela vskutku vše.

Největší „úspěch“ zaznamenal kolega, který pro svou chatu na Kvildě potřeboval asi tak dvě Prahy V3S uhlí. Od známého „šachtáka“ dostal nejmenší možné množství, byl mu tedy přistaven na nádraží čtyřosý vůz. Co se zbytkem uhlí, jak v termínu zorganizovat vykládku a další přepravu – to byl vpravdě oříšek.

Prosba

Kdo ví, má vzpomínky, prosím, neváhejte se ozvat. Tohle se už asi nevrátí a je to nenávratně pryč. Chodili jsme kolem a nevíšali si toho. Bylo to špinavé a prašné. A teď je to pryč.

Libor Zapletal (zapletallibor71@googlemail.com)

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA





