

SVK Ostrava

117221

0000015096

POHLED DO DĚJIN
SEVERNÍ DRÁHY
FERDINANDOVY
PO STOLETÉ
ČINNOSTI
1836-1936



1936

SEZNAM

PŘEDSEDŮ SPRÁVNÍCH RAD (PŘEDSEDŮ ŘEDITELSTVÍ)

SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY

- | | | | |
|---|---|------------------------------|---|
| I. JINDŘICH | sv. pán GEYMÜLLER . . . 1836–1841, předseda ředitelství | | |
| II. J. CZAPKA, c. k. vládní rada . 1841–1842, | „ | „ | |
| III. ONDŘEJ BAUMGARTNER, | | | |
| c. k. dvorní rada 1842–1847, | „ | „ | |
| IV. JOS. STUMMER | | | |
| ryt. z TRAUNFELS 1847–1882, | „ | „ | |
| V. SIMON | | | |
| sv. p. z WINTERSTEINŮ . . 1882–1883, | „ | „ | |
| VI. Dr. CAJETAN sv. p. FELDER 1883–1884, | „ | „ | |
| VII. JUL. HERZ 1884–1888, | „ | správní rady
(od r. 1886) | |
| VIII. ALEX. markr. PALLAVICINI 1888–1910, | „ | správní rady | |
| IX. ARTUR | | | |
| hr. BYLANDT-RHEYDT . . 1910–1916, | „ | „ | „ |
| X. FRANT. JOS. hr. HARDEGG 1916–1931, | „ | „ | „ |
| XI. JINDŘICH BĚLOHŘÍBEK . 1931–1935, | „ | „ | „ |
| XII. Dr. VILÉM POSPÍŠIL . . . 1935– dosud | „ | „ | „ |



SEZNAM

GENERÁLNÍCH ŘEDITELŮ (GENERÁL. TAJEMNÍKŮ)

SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY

- | | | |
|---|--------------------|---------------------------------------|
| I. H. SICHROVSKÝ | 1836–1865 | generální tajemník |
| II. C. F. FELLMANN | 1865–1867 | ” ” |
| III. J. ryt. JACOBI, c. k. dvorní rada | 1867–1884 | ” ” |
| IV. RICH. JEITTELES,
c. k. dvorní rada | 1884–1907 | gen. ředit. (od r. 1886) |
| V. VILÉM RAUSCHER,
c. k. vládní rada | 1907–1911 | generální ředitel |
| VI. HUGO HERRMANN | 1911–1918 | ” ” |
| VII. Ing. Dr. mont. h. c.
FRANT. POSPÍŠIL
Dr. JOS. PATZAU | společně 1918–1921 | ve výkonu funkce
generál. ředitele |
| VIII. Ing. Dr. mont. h. c. F. POSPÍŠIL | 1921–1933 | generální ředitel |
| IX. Ing. LAD. JERIE | 1933 dosud | generální ředitel |





nešní Severní dráha Ferdinandova byla založena před 100 lety ustavující valnou hromadou akcionářů 12. prosince r. 1836 a plynulost jejího trvání nebyla nikdy za celé století přerušena. Srovnáváme-li však obor působnosti dnešní Severní dráhy Ferdinandovy s oním v době jejího vzniku a po dobu téměř $\frac{1}{4}$ století potom, neujde nám podstatný rozdíl. Výhr. priv. Severní dráha císaře Ferdinanda byla založena r. 1836 jako společnost čistě dopravní; snaha o zabezpečení dopravního podniku vhodným palivem v dostatečné míře a za úměrné ceny vedla dopravní společnost k tomu, že ke konci prvního čtvrtstoletí rozšířila své podnikání i na vlastní uhelné podniky v revíru ostravsko-karvinském. Přes to, že tato část podnikání byla postupně zvětšována a zdokonalována, takže již na začátku XX. století mohla se plným právem řaditi k největším podnikům úplně neb převážně uhelných společností a těžářstev revíru ostravsko-karvinského, zůstávala až do postátnění dopravního podniku jen pomocným odvětvím hlavního dopravního podniku. Teprve po jeho postátnění stává se uhelné podnikání hlavní náplní oboru působnosti Severní dráhy Ferdinandovy a bývalý hlavní dopravní podnik svým zbytkem – Báňskou drahou – klesá jen na pobočnou složku uhelného podniku.

Vzpomínajíce tudíž letošního roku vzniku společnosti Severní dráhy Ferdinandovy před 100 lety, musíme především vzpomínati vzniku a osudů dopravního podniku přes to, že dnešní Severní dráha Ferdinandova jím již není; avšak i naše uhelné podnikání vyznačuje se účtyhodným stářím dovršující v jubilejním roce 81. rok svého trvání. Za celou dobu trvání bylo několikrát měněno firemní označení podniku; k vůli jednoduchosti užíváme v dalším posledního nyní platného označení: Severní dráha Ferdinandova nebo zkráceně Severní dráha.





eškeré pokroky ve stavbě cest, silnic a dopravních prostředků, které byly učiněny od počátku dějin lidstva, byly až do počátku 19. století nepatrné. K dopravě se užívalo lidské i zvířecí síly; vedoucím podnikatelem na pevnině byl ve Francii, v Prusku a Rusku stát, v Anglii však jedinec – soukromník, proto Anglie kráčela v doprav-

nictví vždy v čele pokroku. Zlepšení dopravy způsobil přímo revolučně vynález parního stroje Jamesem Watterem v Anglii, jímž byla zahájena doba železnic. Již od r. 1776 stavěly se v Anglii a v Německu úzkokolejné dráhy, po nichž jezdily vozíky (hunty) tažené však lidskou aneb zvířecí silou.

V Cechách upozornil na železniční dopravu koňskými potahy ředitel pražské polytechniky Josef rytíř Gestner; jeho syn Frant. Ant. Gestner, obdržev od císaře r. 1824 privilegium na 50 let, uskutečnil myšlenku svého otce stavbou dráhy z Budějovic do Lince pomocí »C. k. první rakouské železniční společnosti« založené r. 1826 Jindř. sv. p. Geymüllerem, Š. J. Sinou a Janem Mayerem za spoluúčasti obchodního domu S. M. Rothschilda.

Vlastní základ k vývoji železnice dnešní doby dal roku 1804 Angličan Richard Trevithik, který vyslovil myšlenku užití páry za hybnou sílu pro vůz na pevných kolejnicích. Trevithikovu myšlenku zdokonalil Jiří Stephenson. Jeho »Rocket«, jak nazval svůj stroj, zvítězil v závodu u Rainhillu v Anglii dne 7. října 1829. Tento rok je vlastně rokem zrození železnice.

Také u nás zabývali se různí technické už mnoho let před Stephensonovým vynálezem myšlenkou užití parní síly k pohonu, ba i k tažení vozu. Byl to pražský technik a hodinář Josef Božek (1782-1835), rodem z Bírů u Skočova na Těšínsku. Dne 17. září 1815 provedl první pokus se svým parním vozem před četným obecnstvem v Králov. Oboře v Praze. Pro nedostatek

hmotných prostředků na zdokonalení svého vynálezu zanechal svých pokusů.

V Rakousku vyvolal Stephensonův vynález v dopravních kruzích velmi živý ohlas. Mnoho jich vítalo nový vynález s obdivem a nadšením, ale mnozí se stavěli proti němu také s odporem a zlověstným předpovídáním nezdaru celého vynálezu, označující jej za hotové neštěstí pro dopravnictví.

Dostavění koňské dráhy z Lince do Gmundenu a její prospěch posilovaly všechny přívržence parního stroje ve snaze zlepšiti a zrychlit dopravu Stephensonovým vynálezem. Okolo r. 1829 vynořila se po prvé otázka odpomoci dopravním obtížím mezi Vídní a Haličí vystavěním dráhy z Vídně do Bochně, odkud ročně byla dopravována velká množství soli pro různá průmyslová odvětví.

Tvůrcem této myšlenky byl profesor mineralogie a zbožíznalství na vídeňské polytechnice Frant. Xaver Riepl. Týž pocházel ze Styřského Hradce (naroz. 29. listopadu 1790). Riepl vykonal filosofická studia v rodném městě a hornická studia na Král. horní a lesní akademii ve Štávnici. Potom se stal hornohutním ředitelem v Jáchymově v Čechách. R. 1819 se stal profesorem vídeňské polytechniky; roku 1825 se stal poradcem při dolech ve Vordemberku ve Styřsku.

Jeho přičiněním byly založeny železárny ve Vítkovicích u Mor. Ostravy r. 1829 a v nich se tavila železná ruda ve vysoké peci podle anglického způsobu kamenným uhlím.

Riepl, obeznámiv se s geologickými poměry ostravského kraje, poznal nejen ohromné uhelné bohatství v tomto kraji, ale i překážky nedostatečného rozvoje jeho dobývání, totiž nedostatek dopravních prostředků.

Uhelné bohatství Ostravska i solný poklad okolo Bochně u Věličky a poměrně malé přírodní překážky mezi Bochní, Ostravou a Vídní utvrdily v něm záměr spojití tato místa drahou, aby takto mohly býti tyto důležité nerosty snadno dopravovány do Vídně k Dunaji a do Uher.

Riepl, pojav myšlenku spojití tato místa drahou, nešetřil námahy a prostředků, aby dospěl k vytčenému cíli. Koncem roku



PROFESOR FRANTIŠEK RIEPL



1829 uveřejnil svůj návrh vystavěti dráhu 60 mil (míle 7.420 m) dlouhou z Vídně do Bochně. Veřejnost byla překvapena směrlostí návrhu. Nepřátelé byli, nejsouce připraveni, omráčeni věcností jeho propočetů, přátelé nového vynálezu v dopravnictví jákali v naději, že jejich pokrokové přání zvítězí. Rieplův plán, do podrobností propracovaný, budil všude obdiv, uznání a naději na možné provedení.

Hlavní otázkou ovšem bylo, kde vzít peníze k provedení tak velikého díla. Stát jich neměl a neměl také důvěry k novému dopravnímu prostředku.

Riepl nedal se však odstrašiti od své myšlenky a neupouštěl od šíření svého názoru. K jeho přátelům náležel také společník obchodního domu S.M.Rothschilda Samuel Biedermann, který věnoval návrhu bedlivou pozornost a seznámil r. 1830 Frant. Riepla se Šalomounem svob. pánem Rothschildem.

Šalomoun svob. pán Mayer Rothschild, rodem z Frankfurtu n. Mohanem (nar. 9. září 1774, zemř. 20. května 1857) jako druhorozený syn zakladatele bankovního domu Mayera Anselma Rothschilda, byl činný v bankovním domě svého otce ve Frankfurtě až do r. 1816, pak v Berlíně a od r. 1819 ve Vídni.

R. 1822 byl povýšen do stavu svobodných pánů a jmenován čestným měšťanem čtených měst pro své zásluhy o průmysl a obchod. Za jeho peníze byly vystavěny četné průmyslové podniky, které zaměstnávaly tisíce lidí.

S. M. sv. pán Rothschild, obeznámiv se s myšlenkou prof. Frant. Riepla, obrátil se na svého bratra, vedoucího peněžní dům v Londýně, o bližší zprávy o novém Stephensonově vynálezu v Anglii a o nabytých zkušenostech při stavbě dráhy z Liverpoolu do Manchesteru. Za tím účelem vyslal do Anglie r. 1830 prof. Frant. Riepla v průvodu zástupce svého domu ve Vídni Leopolda šlechtice von Werthheimstein, aby prostudovali tamní výrobu železa i nově budovanou železnici z Liverpoolu do Manchesteru.

Riepl prostudoval v Anglii pokrok anglického železářství a stavbu nové dráhy po stránce technické, Leopold Werthheimstein po stránce obchodní. Frant. Riepel zamýšlel původně

vystavěti dráhu z Vídně do Bochně jako koňskou dráhu, ale za pobytu v Anglii změnil svůj názor a rozhodl se, že dráha Vídeň-Bochnia musí býti hned stavěna na parní pohon. Stalo se tak po rozmluvách se synem Jiřího Stephensona Robertem.

Po návratu prof. Frant. Riepla a jeho průvodce dal si svob. pán S. M. Rothschild podati podrobnou zprávu o novém vynálezu a jeho užití i prospěchu v Anglii a odhodlal se ke stavbě dráhy z Vídně do Bochně, podniku to na tehdejší dobu ohromnému, uvážíme-li, že v tehdejší době nikde, ba ani v samé Anglii, se z opatrnosti nedali do stavby tak nákladného díla.

Obchodní stránku námětu prozkoumal pokladník bankovního domu H. Biedermanna Jindřich Sichrovský, pocházející z Čech. Ten, seznámiv se na svých cestách po Anglii s prvními výsledky anglických drah a prostudovav plány Frant. Riepla, působil na svého šéfa S. Biedermanna a jeho prostřednictvím i na S. M. Rothschilda. Inženýři Reinscher a Gross vypracovali podrobný rozpočet zamýšleného díla a J. Sichrovský pak v pamětním spise, sepsaném r. 1834, pojednal o celém návrhu stavby dráhy z Vídně do Bochně tak obratně, dokonale a přesvědčivě, že odpůrci stavby dráhy byli překvapeni a nerozhodní vlivní činitelé ve státě přiklonili se na stranu přátel dráhy.

Ve spise vystihl Jindřich Sichrovský správně hospodářský a dopravní stav Rakouska a opatřil pamětní spis nejen propočty o stavebním nákladu, o množství zboží, jež se bude dopravovati, ale i o výsledcích parní dopravy na dráze z Liverpoolu do Manchesteru, kde parní stroj dopravoval náklad 1.500–3.000 centů na vzdálenost 7 mil za 2, ba i jen za 1 a čtvrt hodiny.

Pamětní spis byl podán kabinetní kanceláři, aby i tam rozptýlil mylné názory o zamýšleném novém podniku.

Smrtí císaře Františka I. r. 1835, nepřejícího pokroku, změnily se částečně i politické poměry v říši a bankovní dům S. M. Rothschilda podal proto kabinetní kanceláři nově nastoupivšího císaře Ferdinanda I. žádost o udělení výhradního privilegia ke stavbě dráhy z Vídně do Bochně s vedlejšími tratěmi do Brna, do Olomouce a do Opavy, potom k solným skladištím ve Dworech a Věličce u Bochně.

Privilegium ze dne 4. března 1836 začíná obvyklými slovy všech státních listin.

»My Ferdinand První, z Boží milosti císař Rakouský, král Jeruzálemský, Uherský, Český atd. atd. Ježto nás bankovní dům S. M. Rothschilda co nejpoddaněji prosil, abychom jemu výlučné privilegium ke stavbě železnice mezi Vídní a Bochnou s vedlejšími tratěmi do Brna, do Olomouce, do Opavy, do Bítlska a Bialé, potom k solným skladištím ve Dworech, Věličce u Bochně uděliti ráčili, tak jsme se po uvážení všeobecného prospěchu tohoto podniku rozhodli, jemu požadované privilegium na padesát po sobě následujících let s následujícími svoleními a za následujících podmínek uděliti.«

Potom následují jednotlivé body privilegia.

Důležitým je 10. článek privilegia, v němž se praví, že po uplynutí 50 let může majitel s veškerým majetkem podniku volně naložiti, může jednati se státem aneb i se soukromníky o výkup podniku, nový majitel může dále podnik vésti, ukáže-li se užitečným a prospěšným, a státní správa nebude tomu nikterak brániti, naopak může privilegium obnoviti.

V článku 12. se uvádí, že privilegium bude pokládáno za nevydané, nebude-li do 2 prvních let vystavěna aspoň 1 míle dráhy a nebude-li celá dráha z Vídně do Bochně vystavěna do 10 let.

Splní-li společnost podmínky privilegia, nesmí nikdo kromě S. M. Rothschilda, jeho dědiců aneb jeho cesionářů a vůbec akciové společnosti stavěti dráhy do míst, vyjmenovaných v privilegiu, pod trestem zabavení proti všemu právu vystavěné železnice ve prospěch majitelů privilegia a pod pokutou 100 speciálních dukátů.

Privilegium bylo sepsáno podle privilegia uděleného císařem Františkem I. ke stavbě koňské dráhy z Lince do Budějovic.

Téhož dne byl sestaven návrh na vytvoření akciové společnosti, která měla provést stavbu dráhy. Základní kapitál byl stanoven ve výši 11,360.000 zl. kon.m. i s náhradou 4% úroku až do zahájení dopravy. Bylo vydáno 12.000 akcií po 1.000 zl. kon. m.,

.. které mohly býti rozděleny na žádost akcionářů po ukončení upisovací lhůty v díly A a B po 500 zl. kon. m.

Ježto majitel privilegia zadal 8.000 akcií před upisovací lhůtou, bylo vyloženo k upisování počínajíc dnem 1. března 1836 jen 4.000 akcií.

K upsání vyložená částka mohla býti přepsána jen o 2 mil. zl., v celku tedy na výši 6 milionů zl., a to jen za tím účelem, aby se mohlo začítí ihned se stavbou vedlejších tratí.

Akcionářům měl býti vyplácen pololetně 4% úrok a možné později dividendy u bankovních domů Rothschildů ve Frankfurtě n./Moh., v Paříži a v Londýně u M. Nathana Rothschilda.

Utvoril se prozatímní výbor, jehož členy se stali: svobodný pán S. M. von Rothschild, Samuel Biedermann, svobodný pán von Eskeles, svob. pán von Geymüller, hrabě Jindřich Larisch, Jan Mayer, Jindřich Sichrovský, svob. pán von Sina a Leopold Werthheimstein.

Aby i širší veřejnost byla zpravena o podniknutém díle, vydán byl spis: »Projekt železnice z Vídně do Bochně«.

V tomto spise vylíčil technickou stránku projektu prof. Frant. Riepl, hospodářskou znalec tehdejších hospodářských poměrů rakouských Jindřich Sichrovský. Spis se rozšířil a způsobil, že v upisovací lhůtě končící dne 15. března 1836, byla částka přepsána čtyřnásobně na 27,490.000 zl.

Císařským rozhodnutím dne 9. dubna 1836 byl nový podnik na žádost společnosti nazván

SEVERNÍ DRÁHA CÍSAŘE FERDINANDA.

První valné shromáždění akcionářů se konalo dne 25. dubna 1836, převzalo privilegium od bankovního domu Rothschildova a zvolilo výbor k vypracování stanov společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda. Druhé valné shromáždění schválilo dne 21. května 1836 návrh stanov a zvolilo podle nich výbor jako zatímní ředitelství společnosti do té doby, než budou stanovy schváleny.

Zatímní ředitelství zahájilo ihned předběžné práce ke stavbě dráhy.

Běžely-li do té doby veškeré přípravné práce celkem bez velkých obtíží, nastal obrat, když mocní nepřátelé dopravního pokroku uviděli, že opravdu dochází k uskutečnění myšlenky výstavby dráhy z Vídně do Bochně.

Nepřítelství dostoupilo té výše, že bankovní dům S.M.Rothschilda dal svolati nové valné shromáždění na den 19. října 1836, na němž měly býti náměty, návrhy a propočty o stavbě dráhy znova prozkoumány. Obavy nepřátel měly býti vyvráceny aneb, vyzněl-li by nový posudek nepříznivě, měl býti navržen rozchod akciové společnosti Severní dráhy a privilegium mělo býti vráceno S. M. Rothschildovi, který byl ochoten zaplatiti veškeré dosavadní výlohy.

Po prozkoumání všech návrhu a rozpočtů vyslovilo se z 83 akcionářů 79 pro stavbu dráhy jen z Vídně přes Břeclav do Brna, 76 akcionářů pak pro stavbu dráhy až do Bochně.

Po tomto výsledku hlasování několik akcionářů opustilo sice společnost, velká většina však zůstala a rozhodla začíti co nejdříve se stavbou dráhy.

Stanovy Severní dráhy Ferdinandovy byly schváleny 25. října 1836, načež se sešlo IV. valné shromáždění akcionářů a ustavující valná hromada nové společnosti dne 12. prosince 1836, aby zvolila nové ředitelství podle schválených stanov.

Nové ředitelství Severní dráhy Ferdinandovy tvořili tyto členové: M. L. Biedermann, Samuel Biedermann, Hermenegild Francesconi, c. k. dvorní stavební rada, J. H. svob. pán Geymüller, J. A. von Leeb, Frant. Riepel, Mat. von Rosthorn, Ferd. hrabě Troyer, S. M. Rothschild a Leopold šlechtic v. Werthheimstein. Svob. pán von Geymüller byl zvolen prvním presidentem společnosti Severní dráhy Ferdinandovy.





polechnost, rozhodnuvši se pokračovati v promyšleném díle, chopila se příprav ke stavbě dráhy z Vídně do Brna se zdvojeným úsilím. V zimě r. 1836–37 byly zadány práce pozemní a uzavřeny smlouvy s dodavateli dřeva, kamene, písku a t. d. Vozy, lokomotivy, výhybky a jiné potřeby neznámé do té doby domácím řemeslníkům a továrnám byly zadány fě Rob. Stephensona v Newcastle upon Tyne. Kolejnice měly býti dodány domácími železárnami.

Z předních činitelů společnosti Severní dráhy a z odborníků se ustavil technický výbor. Ten se scházel jednou týdně k projednávání veškerých návrhů, které předkládal ihned ředitelství ke schválení a k provedení, uznal-li je za správné.

Na návrh inženýra Ghegy, který prostudoval dráhu z Bruselu do Mecheln v Belgii, jejíž kolejnice spočívaly na příčných dubových pražcích, bylo rozhodnuto užití při vrchní stavbě stoličkových kolejnic, spočívajících však na příčných dubových pražcích, nikoliv na kamenných kostkách podle anglického způsobu. Zároveň však bylo rozhodnuto užití na některých úsecích dráhy kolejnic ploských místo stoličkových, jichž dovoz z Anglie brzdily různé celní překážky a které domácí průmysl železářský nedovedl zhotoviti. Tak první úsek dráhy z Floridsdorfu do Ogruně (Wagram) v délce 113 míle byl vybaven s počátku jen ploskými kolejnicemi na podélných pražcích podle amerického způsobu.

První lokomotivy byly objednány u firmy Robert Stephenson a spol. v Newcastle upon Tyne, u Johna Taylera a spol. ve Warringtonu, pak u Johna Cockerille v Seraingu. Z Anglie byly dodány do Vídně dvě dvouosé lokomotivy »Austria« a »Moravia« a čtyři tříosé. První dvě lokomotivy jezdily jen krátkou dobu; úřady zakázaly jich užívati z obavy, aby nevyskočily z kolejí

pro svou malou váhu. Nejtěžší tříosá lokomotiva vážila 260 centů aneb 146 tuny. Průměrná rychlost lokomotiv byla 4 míle za hodinu u osobních vlaků a 2 a půl míle u nákladních vlaků. K obsluze lokomotiv přibyl do Vídně anglický mechanik-inženýr John Baillie za doprovodu dvou anglických strojvůdců a čtyř strojníků, kteří měli zaučiti domorodé síly. Aby i povrchová stavba dráhy byla provedena co nejpečlivěji, byli s ohledem na vzrůstající počet nepřátel podniku povoláni z Anglie i železniční dělníci.

Společnost nemínila býti ve věci výstavby lokomotiv a potřeb dráhy závislá na Anglii a vyspala soutěž, kdo by v Rakousku dovedl zhotoviti podobné stroje.

Osobní i nákladní vozy dala společnost zhotoviti v dílnách ve Vídni podle vzorů anglických vozů.

Některé součástky vozů, na př. obruče na kola, zadala společnost domácím železárnám.

Když se dostavili inženýři a jejich technický doprovod z Anglie, byla zahájena v dubnu roku 1837 stavba dráhy z Vídně do Břeclavě a v červnu téhož roku z Břeclavě do Brna.

První pokusné jízdy byly zahájeny 19. listopadu 1837 na trati mezi Floridsdorfem a Ogruní. První veřejná zkušební jízda, k níž byly pozvány dvorní kruhy, úřady státní a vrchnostenské, se konala 23. listopadu 1837. Vlak pozůstával z lokomotivy »Austria«, tendru a osmi osobních vozů. Prvních pět vozů byly vozy první třídy s 18 sedadly, ostatní tři vozy byly druhé třídy se 24 sedadly. Jízdy se zúčastnily 164 osoby. Vlak vyjel přesně v 10 hod. a urazil cestu 113 míle z Floridsdorfu do Ogruně za 26 min. Obyvatelstvo z okolí a ze vzdálených míst stálo podél trati až do Ogruně a s nadšením i údivem zdravilo projíždějící vlak. V obcích podél trati zvonili, stříleli a vyhrávali. Počet diváků odhaduje se na 30.000. Zpáteční jízda trvala jen 24 minuty. Tehdejší tisk připsal zvýšenou rychlost vlaku severnímu větru, že tlačil do zadního konce vlaku!

Po těchto prvních zkouškách byla doprava na dráze zastavena pro příliš krutou zimu a zimní čas věnován zapracování úředníků a výcviku zřízců. Ve stejné době dokončil také

stavitel mostů p. Ueberlacher stavbu mostů přes Dunaj, takže dne 6. ledna 1838 zahájena byla první pravidelná jízda z Vídně do Ogruně. Tento den je vlastně počátkem stále dopravy parním strojem v našich zemích. Jízdu zahájil toho dne parní stroj »Moravia«; k vlaku byl vzadu připat pro jistotu ještě stroj »Herkules«, aby vlak neuvázl ve sněhu, kdyby se počasí náhle změnilo. Téhož roku začaly vlaky jezdit až do Rajhradu a 7. července 1839 až do Brna.

Část pozemních staveb dráhy provedl podnikatel staveb Fr. Klein, který později založil jámu Františkovu v Přívoze, a to z Vídně do Floridsdorfu a odtud do Gänserndorfu. Další úsek z Gänserndorfu do Waltersdorfu stavěla italská firma Felicie Talachiniho, z Waltersdorfu do Břeclavěs počátku fa Mikšíkova, která však pro vzniklé rozpory postoupila stavbu firmě Talachiniho; ta provedla také úsek z Břeclavě do Heršpic u Brna; další úsek z Heršpic do Brna provedla opět firma bratří Kleinů.

Největší potíže vyskytly se při stavbě dráhy z vídeňského nádraží v Prátru do Floridsdorfu, při čemž bylo nutno řešiti otázku přejezdu přes Dunaj. Bylo rozhodnuto vystavěti prozatím jen dřevěné mosty, které měly býti později po regulaci Dunaje vyměněny za trvalé. Stavba byla zadána fě. Ueberlacher; ta postavila dva dřevěné mosty přes Velký Dunaj a přes jeho rameno zvané »Kaiserwasser«. Toto provisorium, které se protáhlo na 36 let, bylo příčinou poměrně velmi častých poruch v dopravě, neboť provisorní dřevěné mosty za ledochodů i zapovodní byly často porouchány ba i strhovány. Tak v letech 1842 až 1849 byly mosty strženy šestkrátě vždy v jarních měsících.

Jaké oblibě se dráha těšila u obecnstva, nejlépe dokazuje, že od 1. května do 31. října 1838 bylo dopraveno z Vídně do Ogruně a Gänserndorfu 176.000 lidí. Jízdné do Ogruně stálo v I. třídě 50 kr., v II. třídě 30 kr., v III. tř. 15 kr. Ve všední dny jezdily vlaky dvakrát denně, v neděli čtyřikrát. Roku 1840 měla dráha 20 lokomotiv, 18 os. vozů I. tř., 27 vozů II. tř., 33 vozy III. tř. a 161 vůz nákladní.

Státní a vrchnostenské úřady místo všestranné podpory nového dopravního prostředku překážely jeho rozvoji z nedostatku důvěry k nové hybné síle. Tak na př. nedovolily noční



SVOBODNÝ PÁN S. M. ROTHSCHILD



jízdy vlaků z obavy, že by se poddaní ve vesnicích podél dráhy nevyspali, že by mohly usedlosti, kryté tehdy veskrz došky, chytiti od jisker vylétajících z komínu lokomotivy.

Také příhodivši se nehody podlamovaly důvěru v nový dopravní prostředek. První veliké neštěstí přihodilo se na Severní dráze při zahájení jízdy mezi Brnem a Vídní dne 7. července 1839. Slavnosti zúčastnily se dvorní kruhy, úřady státní a vrchnostenské. Z Vídně do Brna byly vypraveny čtyři oslavné vlaky s 1.200 účastníky. Při zpáteční cestě narazil vlak jedoucí od Brna a řízený anglickým strojvůdcem na jiný vlak stojící s účastníky slavnosti ve Vranovicích; dva poslední vagony stojícího vlaku byly rozbity a při nárazu bylo několik osob zraněno.

Pro tuto nehodu vznikl ved dvorních kruhů a u státních úřadů takový odpor proti železnici, že se zdálo, že se nejen ustane v pokračování stavby dráhy, ba že dojde k zastavení dopravy na dráze vůbec. K tomu ještě průtrž mračen u Rohrbachu zničila ve značné délce drážní těleso, takže došlo k úplnému zastavení dopravy na několik neděl. Všechny těchto nehod využili nepřátelé dráhy plnou měrou a těšili se, že celý podnik Severní dráhy ztroskotá.

Ředitelství Severní dráhy napialo veškeré síly, aby odolalo těmto útokům nepřátel a pošťvané veřejnosti. Zvláštním letákem byly veřejnosti osvětleny příčiny všech nehod a zaměstnancům pohroženo přísnými tresty, kdyby nedbali opatrnosti a všech předpisů.

Častou příčinou nehod bylo zlomení kol a náprav. Nápravy se většinou lámaly v místech, kde byly svařovány. Proto bylo rozhodnuto, aby nápravy byly dělány z jednoho kusu železa; nápravy se přestaly lámati.

Stálým zdokonalováním různých zařízení a přísným zachováváním předpisů se stávala jízda na drahách čím dále tím bezpečnější; když byl vynalezen lapač jisker z komínů lokomotiv, svolily také úřady, aby vlaky jezdily i za noci, což se do té doby nikde v žádném státě nedělo; v té věci učinila tedy Severní dráha průlom do ustáleného zvyku a její postup byl potom napodobován i v jiných zemích.

Vztah státní správy k železnicím se zlepšoval zvolna; velmi účinně v tomto směru později zapůsobil užitek, který v neklidných letech osmačtyřicátých, při povstání v Uhrách a v rakousko-italské válce přinesly železnice státu rychlou přepravou vojsk.

Překonávalo-li ředitelství Severní dráhy šťastně různé technické nedokonalosti a překážky při jízdě, působila mu veliké potíže otázka vhodného a laciného topiva pro stroje.

S počátku byly stroje vytápěny dřevem a pak uhlím z Čech a z Ostravska, ba i z Oravice v Banátě. Uhlí bylo dopravováno povozy k Severní dráze. Pro velikou vzdálenost zdražovala se doprava uhlí a měla i vliv na dopravní ceny na dráze.

Nadto neměla dráha vždy zaručený dostatek uhlí. Jeho rychlé dopravě ke dráze stavěly se v cestu často klimatické překážky, zvláště za deštivých ročních dob a za veliké zimy. Mimo to uhlí z Čech i z Banátu, dopravované do Vídně po Dunaji, se spékalo a působilo veliké potíže při vytápění lokomotiv. Proto se topilo dřívím. Na každém nádraží byly uloženy celé hranice dřeva, aby si lokomotiva mohla za jízdy doplnit potřebné zásoby. Přibíráním zásob dřeva ztrácelo se však mnoho času a mimo to anglické lokomotivy byly zařízeny spíše na otop uhlím nebo koksem.

Proto byl na zkoušku objednán stroj z Ameriky, kde lokomotivy byly dlouho vytápěny dřevem. Potom zkoušeli vytápěti lokomotivy i olejovými koláči. Při topení dřevem mělo se tak dlouho setrvati, dokud se nepodaří vyrobiti vhodný koks z uhlí a dokud nebude lacinější uhlí, vlastně jeho doprava z dalekých uhelných nalezišť.

Konečně se rozhodlo ředitelství Severní dráhy vyráběti si koks samo a za tím účelem byly zřízeny koksovny v Rajhradě a ve Floridsdorfu, kam bylo dováženo uhlí jednak z Ostravska povozy a z Oravice po Dunaji.

V té době si postavila Severní dráha vlastní koksovnu také na Ostravsku, odkud i jiné koksovny nabídly Severní dráze své přebytky koksu. Roku 1842 bylo možno Severní dráze zrušiti koksovnu v Rajhradě a prodati koksovnu ve Floridsdorfu; právě v té době byla dostavěna Severní dráha až do Olomouce.

Avšak přes to byla doprava při topení koksem a uhlím stále drahá; proto se užívalo dřeva i nadále. Snahou všech činitelů Severní dráhy bylo dostat se co nejdříve do Mor. Ostravy, aby se mohla dráha na místě zásobovati uhlím a rozvážeti je do svých skladišť v Olomouci, Brně a Vídní; již v té době vyskytla se myšlenka zakoupiti na Ostravsku kutací pole a založiti si vlastní důl, aby dráha měla své vlastní uhlí a nemusila je draze kupovati. Příležitost k tomu se naskytla r. 1840. Ředitel vítkovických železáren Jos. Gross zjistil uhlí v místech, jimiž měla vésti Severní dráha ze Svinova na Přívoz a Hrušov. Na rozkaz svob. pána Rothschilda byl terén prozkoumán a nález ředitele Jos. Grosse potvrzen. Aby někdo jiný nepředěšel Severní dráhu při tehdejších okupačních právu, zajistili si ředitelé společnosti Severní dráhy, inženýři Toges a Goldschmidt a pan Werthheimstein, o své újmě a bez předběžného souhlasu společnosti kutací právo v domnění, že valná hromada Severní dráhy schválí jejich počín, což se však nestalo. Někteří akcionáři sice souhlasili s myšlenkou založiti si vlastní doly na Ostravsku, většina však obávala se zvyšování nákladů, takže jmenovaní inženýři byli nuceni převzítí sami nabytá kutací oprávnění, která však potom postoupili bratřím Kleinům; na základě těchto oprávnění založili Kleinové důl František v Přívoze a Albert i Hubert v Hrušově, jež později Severní dráha odkoupila.

Obavy akcionářů byly tehdy do jisté míry pochopitelné, neboť rozpočty při stavbě dalších úseků Severní dráhy byly vysoko překročovány.

Zvláště úsek Břeclav-Přerov, který byl odevzdán veřejné dopravě 1. května 1841 až po Uherské Hradiště, 1. září až po Přerov a 17. října až po Olomouc, a úsek Přerov-Lipník 15. srpna 1842 vyžádaly si mimořádných nákladů nad rozpočet.

Roku 1841 zavládla všeobecná krise hospodářská v celé říši, takže Severní dráha neměla naděje, že sežene peníze na další stavbu. Akcie Severní dráhy klesly toho roku o 35% nominální hodnoty čili na 648 zl. Zklamání šířilo se mezi akcionáři a pochybnost o dalším úspěšném rozvoji podniku vzrůstala, ba hrozilo nebezpečí, nebude-li dráha vystavěna do 10 let od vydání

privilegia až do Bochně, že propadne vše ve prospěch státu. Touhou všech bylo dostati se aspoň do Ostravy k uhlí, aby dráha měla lacinější topivo. Obrátili se o pomoc ke státní správě, ale bez výsledku.

Někteří akcionáři navrhovali, aby část dráhy z Přerova do Bochně byla vystavěna jen jako dráha koňská a tato myšlenka ovládla skoro už většinu akcionářů. V té době došlo však k rozhodnutí o stavbě dráhy z Varšavy do Třebině, kde se měla připojiti na Severní dráhu.

Stavba dráhy z Varšavy k rakouské hranici zvrátila myšlenku koňské dráhy z Přerova do Bochně a podepřela původní plán dráhy s parním pohonem. Provedení původního plánu stál však v cestě hrozivý nedostatek peněz.

A byl to opět svob. pán S. M. Rothschild, který půjčil společnosti Severní dráhy potřebný kapitál ve výši 4.000.000 zl. s podmínkou, prodlouží-li vláda lhůtu dohotovení celé trati z Vídně do Bochně o dalších 10 let.

Té žádosti vláda vyhověla dne 5. března 1844.

Společnost Severní dráhy vystavěla roku 1841 vedlejší trať z Floridsdorfu do Štokeravy a roku 1848 z Gänserndorfu do Marcheggu, převzala provozování na státní dráze Olomouc-Česká Třebová-Praha dne 20. srpna 1845 a v r. 1849 na dráze Brno-Čes. Třebová; zapracované úředníky a zřízence dodala Severní dráha. Státní správa poskytovala společnosti Severní dráhy nezúročitelný úvěr v částce 10.000 zl. jako provozní kapitál na každou míli této dráhy. Za tuto zálohu zaručil se opět svob. pán S. M. Rothschild.

Roku 1845 byla dostavěna pruská dráha krále Viléma do Annaberku u Bohumína. Vlády obousousedních států uzavřely dne 9. března 1846 smlouvu o připojení z Bohumína nádraží do Annaberku; postavením spojky byla pověřena Severní dráha na zvláštní koncesi. V téže době byl také dohotoven úsek Severní dráhy z Lipníka do Bohumína a dne 1. května r. 1847 odevzdán veřejné dopravě. Toho dne jel první vlak z Lipníka do Bohumína za velikých slavností a za shonu lidu ze široka a daleka. Na úseku spojovací dráhy z Bohumína do Annaberku v délce

3:31 km byla zahájena doprava dne 1. září 1848, pravidelná doprava začala však pro politické poměry teprve roku 1849; bylo pak lze se dostat z Vídně do Berlína vlakem za 32 hodiny a do Hamburku za 44 hodiny.

Do března roku 1856 měla býti Severní dráha vystavěna až do Bochně. Šlo nyní jen o úsek z Bohumína přes Osvětim a Krakov do Bochně.

Společnost Severní dráhy Ferdinandovy, nemajíc dostatek kapitálu, nejráději by byla upustila od další stavby. Proto usílovala, aby výstavbu tohoto úseku dráhy převzal stát, ale ten neměl rovněž peněz.

Hrozilo tedy společnosti Severní dráhy opět nebezpečí, že, nesplní-li podmínky privilegia z roku 1836, může celý podnik Severní dráhy propadnouti ve prospěch státu.

Zajednání o různých možnostech, jak provést další výstavbu dráhy, vystavěl pruský stát dráhu z Kandřína u Kozlí do Hlivic a odtud do Myslovic, do Osvětim a do Krakova, takže spojení s Krakovem, zabraným r. 1846 rakouskou vládou, bylo udržováno přes Bohumín-Kandřín-Hlivice.

Společnost Severní dráhy byla nyní na rozpacích, zda má stavěti trať z Osvětim do Krakova rovnoběžně s Hlivickou tratí aneb zda se má připojiti ve vhodném místě za Osvětimem na dráhu z Krakova do Myslovic.

Vše to vyžadovalo změny privilegia z roku 1836. Okolnosti nebyly však příliš vhodné; právě v té době došlo totiž ke sporům mezi státní správou a společností Severní dráhy pro dopravu ambulačních poštovních vozů, zavedených na drahách r. 1850, a ke sporům plynoucím z provozu na dráze Marchegg-Bratislava.

Tyto spory byly na štěstí urovnány hned na začátku r. 1853. Společnost Severní dráhy vyšla státní správě vstříc, za to státní správa zbavila společnost Severní dráhy povinnosti vystavěti dráhu z Osvětim do Bochně s vedlejšími tratěmi do Dworów, Wieliczky a Niepolomic, žádala však aby dráha z Bohumína do Osvětim a vedlejší trať ze Svinova do Opavy a z Dziedzic do Bilska byla vystavěna do 4. března 1856. Zároveň odškodnila Severní dráhu částkou 30.000 zl. za dopravu ambulačních vozů

poštovních za dobu od r. 1850, kdy byla poštovní smlouva společností Severní dráhy státu vypověděna.

Společnost Severní dráhy postoupila státu zadarmo úsek dráhy od Marcheggského nádraží až k uherské hranici, za to vzdalo se opět ministerstvo různých požadavků c. k. generálního ředitelství státních silnic z provozu státní dráhy Olomouc-Praha a společnost Severní dráhy se zavázala kromě toho ještě vésti po 5 let na účet státu provoz na dráze Marchegg-Bratislava.

Když byly takto urovnány všechny spory Severní dráhy se státní správou, byla také žádost Severní dráhy o změnu privilegia příznivě vyřízena dne 20. března 1853.

Společnost dala se do stavby dráhy Bohumín-Osvětim-Dziedice-Bilsko a Svinov-Opava.

Dne 11. prosince roku 1855 byla zahájena doprava na drahách Bohumín-Dziedice-Bilsko a Svinov-Opava; pro náklady a pro vojsko byla zároveň zahájena jízda na trati Dziedice-Osvětim, pro obecnostvo však až 1. března 1856, kdy byla dostavěna dráha Trzebinia-Osvětim a pokračování státní dráhy z Krakova do Dembice.

Tím tedy byla ukončena stavba Severní dráhy směrem do Haliče, jejíž druhé hlavní město Krakov dosáhlo spojení nejen s Vídní, ale i s Prahou.

Společnost Severní dráhy zpusobila výstavbou svých tratí ohromný převrat nejen na poli hospodářském, ale i sociálním. Podél tratí vznikaly průmyslové podniky, rostly vesnice v města a města v bohatá střediska obchodu a průmyslu; podél tratí pronikal do kraje pokrok a osvěta, usnadněna výměna zboží, dosažena láce výrobků kraje, jimi byl umožněn styk se světem.

Roku 1854 rozhodl císař jako absolutní vládce, že stavba dalších drah bude ponechána soukromému podnikání, ba již udělené koncese projektovaných drah státních byly postoupeny soukromým společnostem. Společnosti Severní dráhy bylo vládou nabídnuto, aby koupila státní dráhy v Haliči a vystavěla ještě nové potřebné dráhy. Ač k uskutečnění bylo potřebí více než 41 milion zl., Severní dráha nabídku přijala. Zatím však se utvořila haličská společnost, která se rovněž ucházela o získání

haličských tratí. Vláda rozhodla, že východní Halič má dostati do správy haličská společnost, západní Halič však Severní dráha. Avšak roku 1857 nastala v Rakousku hospodářská a obchodní krise, takže společnost Severní dráhy nemohla jinak než vzdáti se nabídky. Vláda přesto však rozhodla, aby společnost Severní dráhy podržela trati v západní Haliči, rozšířila privilegium z r. 1836 i na tyto dráhy a prodala Severní dráze dráhu z Krakova do Třebině s připojením do Osvětimi. Koncese pro stavbu a správu drah v západní Haliči je ze 26. června 1858. Získáním dráhy až do Krakova splněno bylo přání společnosti Severní dráhy udržovati spojení mezi Krakovem a Vídní pod jednou správou.

Úsek trati:	Zahájení jízdy:
Floridsdorf-Ogruň	19. XI. 1837
Vídeň-Floridsdorf	6. I. 1838
nová	11. II. 1874
Ogruň-Ganserndorf	18. IV. 1838
Ganserndorf-Dürnkrut	2. V. 1839
Dürnkrut-Břeclav	6. VI. 1839
Břeclav-Uh. Hradiště	1. V. 1841
Uh. Hradiště-Přerov	1. IX. 1841
Přerov-Lipník	15. VIII. 1842
Lipník-Bohumín	1. V. 1847
Bohumín-Dziedzice	11. XII. 1855
Dziedzice-Osvětim	1. III. 1856
Osvětim-Trzebinia	1. III. 1856
Trzebinia-Krakov	13. X. 1874

b) VEDLEJŠÍ TRATI: 286,402 km	
Úsek trati:	Zahájení jízdy:
Břeclav–Brno	7. VII. 1839
Floridsdorf–Štokerava	26. VII. 1841
Přerov–Olomouc	17. X. 1841
Trzebinia–Myslovice	13. X. 1847
Szczakowa–Granica	1. IV. 1848
Bohumín–Annaberg	1. IX. 1848
Gänserndorf–Marchegg	20. VIII. 1848
Svinov–Opava	11. XII. 1855
Dziedzice–Bilsko	11. XII. 1855
Břeclav–Hrušovany	30. XII. 1872
Dol. Süssenbrunn–Spojovací dráha	7. V. 1873
Neusiedl–Zellerndorf	8. XII. 1873
Laa Sev. dráha–Laa státní dráha	8. XII. 1873
Vídeň–Dunajské nádraží	11. IX. 1875
Bilsko–Żywiec	18. VIII. 1878
c) C. k. PRIV. MOR. SLEZSKÁ DRÁHA: – 1) HLAVNÍ TRATĚ 114,164 km	
Brno–Nezamyslice	29. VIII. 1869
Nezamyslice–Šternberk	1. VIII. 1870
z) VEDLEJŠÍ TRATĚ: 26,476 km	
Nezamyslice–Přerov	29. VIII. 1869
d) MONTÁNNÍ DRÁHA SEV. DRÁHY FERDINANDOVY: 33,165 km	
Ostrava–Michálkovice	15. XII. 1862
Michálkovice–Doubrava–Orlová	12. IX. 1870
e) VÍDEŇSKÁ SPOJOVACÍ DRÁHA: 6,899 km	
Matzleinsdorf–Südbahnhof	15. V. 1873
Südbahnhof–Hauptzollamt	15. X. 1857
Hauptzollamt–Nordbahnhof	2. IX. 1860
f) C. k. PRIV. OSTRAVSKO–FRÝDLANTSKÁ DRÁHA: 32,936 km	
Ostrava–Frýdlant	1. I. 1871
g) KRÁL. HORNOSLEZSKÁ DRÁHA: 1,714 km	
Myslovice–říš. hranice	13. X. 1847

V květnu r. 1883 začalo první jednání o prodloužení privilegia, které bylo sice u vlády úspěšně skončeno, ale parlamentárně projednáno nebylo. Nová jednání trvala až do 10. ledna 1885, kdy byla říšskou radou schválena; koncese byla prodloužena od 1. ledna 1886 na dalších 55 let.

Po roce 1886 společnost Severní dráhy se věnovala výstavbě vedlejších tratí, vedoucích do podhůří moravsko-slezských a polských Bezkyd, aby měla odlehlá města a městečka podél hlavní císařské silnice, spojující Moravu s Haličí, spojení s hlavní tratí Severní dráhy.

JMÉNO DRÁHY	Délka v km	Datum ke stavbě
Kroměříž-Zborovice	17	4. VIII. 1881
Bílsko-Wadovice-Kalvarya	59	4. VI. 1886
Kojetín-Hulín-Frydek-Těšín-Bílsko	139	1886
Hranice-Vsetín	46	16. XII. 1884
Krásno n./B.-Rožnov	14	16. XII. 1884
Hodonín-tabaková továrna	14	20. II. 1888
Rohatec-Strážnice	47	28. IV. 1888
Hodslavice-Nový Jičín	10	28. IV. 1888
Goleszów-Ustroń	6	28. IV. 1888
Studénka-Bílovec	8	23. VII. 1889
Suchdol-Budišov	40	16. IV. 1890
Suchdol-Fulnek	10	16. IV. 1890
Opava-Horní Benešov	31	16. IV. 1890
Hodonín-Holič	7	3. X. 1890
Vranovice-Pohořelice	9	11. X. 1894
Hrušovany u Brna-Židlochovice	3	11. X. 1894
Kojetín-Tovačov	11	14. XII. 1894
Petrovice-Karviná	13	29. VIII. 1896
Břeclav-Brodské	15	12. VIII. 1899

Dopravní tarify na vagonové zásilky zboží byly na Severní dráze nejnižší z celého Rakouska a nadto měl stát právo naříditi jejich snížení, když výtěžek na jednu akcii přestoupil určitou částku; při tom dostával stát z čistého zisku polovinu hodnoty, o níž byla výše zmíněná částka překročena.

Celá trať Severní dráhy z Vídně do Krakova vede údolími řek, aniž musí překonávati velké překážky. Stoupání i ohyby trati



jsou poměrně velmi mírné; více než tři čtvrtiny celé trati jsou přímé, zvláště z Vídně do Přerova a pak z Bohumína do Krakova.

Před vystavěním Severní dráhy byly v krajinách, jimiž dráha dnes probíhá, 384 továrny, a to v Dol. Rakousích 6, na Moravě 220, ve Slezsku 87, v Haliči 71. Počet továren a průmyslových podniků vzrostl do roku 1880 v Rakousích na 52, na Moravě na 591, ve Slezsku na 198 a v Haliči na 141, čili dohromady na 983. Dráha spojovala nejúrodnější a nejlidnatější kraje Rakous, Moravy a Slezska s Vídní a byla nejkratším pojátkem zemí českých a Vídně s největší korunní zemí Rakouska Haličí, odkud se dovážely četné suroviny a zemědělské výrobky pro průmysl a obchod Rakous a českých zemí. Ruch nákladní a osobní vzrůstal s hospodářským a obchodním vzestupem Rakouska, takže dráha už před světovou válkou nemohla zdolat dopravu. Proto se pomyšlelo dvoukolejnou dráhu vybudovati na čtyřkolejnou.

Tento hospodářský rozvoj Severní dráhy neušel pozornosti činitelů hospodářského života Rakouska. Proto zástupci národů rakouských počali se domáhati cestou veřejnou, aby dráha přešla do rukou státu nejen z fiskálních příčin, ale i z příčin vojenských. Snahy o postátnění Severní dráhy počínají se objevovati již před obnovením privilegia r. 1885.

Zákonodárné sbory schválily sice prodloužení privilegia, avšak s výzvou, aby stát učinil všechny přípravy, aby Severní dráha a její vedlejší trati mohly býti převzaty do vlastnictví státu a do správy státních drah.

Odpůrci soukromých drah uznávali sice veliké zásluhy společnosti Severní dráhy Ferdinandovy, jakých si získala svou činností podnikatelskou od roku 1836 ve prospěch státu, jeho obrany, hospodářského i sociálního rozvoje, avšak žádali postátnění z důvodů dopravních, hospodářských, obranných, úsporných a státně sociálních.

Stát vybudoval ve východní Haliči síť státních drah o délce 3.000 km, rovněž v západní části mocnářství pokračoval rychle v postátnovací akci, Severní dráha však jako soukromý podnik vymykala se při všech výsostných právech státu jeho přímému vlivu. Na druhé straně však také Severní dráha viděla, že její

práva, zaručená privilegiem, bývají často státem porušována z příčin státní dopravy, tarifové politiky i z příčin politicko-hospodářských a celních.

V privilegiu z r. 1886 vyhradil si stát právo převzítí od r. 1904 kdykoliv do svého majetku hlavní železniční síť s tím, že nahradí Severní dráze Ferdinandově ušlý zisk za ona léta, po která měla ještě Severní dráha Ferdinandova právo provozovati dopravní podnik, t. j. do konce r. 1940. Státní správa užila tohoto práva a v r. 1905 zahájila jednání se Severní drahou, jež vedlo k dohodě o postátnění Severní dráhy Ferdinandovy počínajíc 1. lednem 1906; až do 1. ledna roku 1907 vedla Severní dráha Ferdinandova podnik na účet státu. Dohoda se státem byla schválena valnou hromadou akcionářů společnosti Severní dráhy dne 31. března 1906.

V majetek státu přešla hlavní trať Severní dráhy se všemi vedlejšími a místními drahami a s budovami i pozemky k nim patřícími; Severní dráha odevzdala státu dále všechny dopravní prostředky s veškerým příslušenstvím a to: 601 lokomotivu, 515 tendrů, 26 sněžných pluhů, 1293 os. vozy, 462 zavaz. vozy, 6455 nákl. krytých vozů, 14630 nákl. nekrytých vozů, 172 vozy pro zvířata, konečně i všechny zásoby hmotin podle stavu koncem roku 1904.

Náhrada za převzetí byla vypočítána z průměrných výtěžků let 1898/1900 a 1903/04 a byla splatná roční rentou za hlavní trať ve výši 30,537.000 K od 1. ledna 1906 do 31. prosince 1940, za místní dráhy pak roční rentou 1,616.166 K až do r. 1972, dále pak roční rentou snižovanou podle toho, jak budou zanikati koncese jednotlivých místních drah.

Všechny tyto renty jsou splatné beze srážek a jsou osvobozeny od všech tehdejších i budoucích daní. Od celkové náhrady odpočítává státní správa splátky na všechny vydané prioritní půjčky Severní dráhy s výjimkou obligací Krakovsko-Hornoslezské dráhy; výše zmíněné splátky provádí stát sám.

Po převzetí dopravního podniku státem zůstal v majetku Severní dráhy důlní podnik (doly a montánní dráha s odbočkami a vlečkami), dále soukromý majetek společnosti a některé fondy.

Po zániku Rakouska přešly trati Severní dráhy na tři nástupnické státy: Československo, Polsko a Rakousko.

Podle čl. 203 mírové smlouvy St. Germainské určila reparační komise, že od druhého pololetí roku 1919 jsou zavázány platiti dlužnou náhradu za hlavní trať nástupnické státy bývalé monarchie, a to Československá republika 59.149%, Rzeczpospolita Polska 22.854% a Spolkový stát rakouský 17.997%, zatím co rozdělení náhrady za místní dráhy stalo se podle principu teritoriálního.

Každý z nástupnických států má platiti odškodné ve své měně podle kursu, v němž po prvé vyměnil svou měnu za rakousko-uherské koruny.

Severní dráha Ferdinandova prokázala postavením hlavní a vedlejších tratí i místních drah státu i krajům, jimiž probíhaly její koleje, neocenitelné služby a zapsala se nezníčitelným písmem v dějinách. Její dílo začalo r. 1836, v době plné bída, hladu a nemocí panujících tehdy v Rakousku, a bylo ukončeno roku 1906 v době plného rozkvětu a rozvoje, kdy stát mohl převzít toto obrovské dílo do své správy.

Nové dopravní prostředky vyvolávaly vždy převrat ve všech oborech hospodářského života, vynucovaly si však i převrat v jednání a smýšlení lidí. Železnice způsobila pokles dopravních výdajů, rychlejší výměnu surovin a výrobků na veliké vzdálenosti, zvětšila spotřebu, sblížila národy, s drahou slavil vjezd do kraje pokrok, osvěta a blahobyt. Pro ostravský kraj byla Severní dráha oknem do světa, přístavem umožňujícím kraji odbyt výrobků do celého světa. Ji děkuje ostravský kraj za svůj rozvoj i vzrůst svého významu.

Po světové válce nastalo ochabnutí; než věříme pevně, že po překonání největších obtíží dneška znovu našemu kraji zazáří lepší budoucno, v němž i Severní dráha na svém úseku spojky mezi Adrií, Baltem i východem Evropy opět uplatní své služby k prospěchu všeho lidstva.

SEZNAM HORNÍCH ŘEDITELŮ (přednostů horního inspektorátu)

I. Ing. LEOPOLD FIEDLER . . .	1856–31. XII. 1891, centr. inspektor
II. Ing. JAN MAYER	1. I. 1892–30. IX. 1909, „ „
III. Ing. Dr. mont. h.c. FR. POSPÍŠIL . . .	1. X. 1909–31. XII. 1920, horní ředitel
IV. Ing. E. MODR	1. I. 1921–30. IX. 1926, „ „
V. Ing. FRANT. ŠTILLER	1. X. 1926–30. IX. 1936, „ „
VI. Ing. LEV VORÁLEK	1. X. 1936 dosud „ „

SEZNAM ZÁVODNÍCH NA JEDNOTLIVÝCH ZÁVODECH

ZÁVOD FRANTIŠEK V PŘÍVOZE

Důl František: Ing. MARTIN JIŘÍČEK	1854 –
„ FRANT. OTT	
„ FRANT. RUSZ	– 30. XI. 1892
„ JOS. MELICHAR.	1. XII. 1892 – 28. II. 1909
„ VÁCLAV PROKEŠ	1. III. 1909 – 31. V. 1911
„ KAREL ŠVÁB	1. VI. 1911 – 31. VII. 1919
„ VÁCLAV SÍBEK.	1. VIII. 1919 – 31. XII. 1931
„ HUGO PAVELKA.	1. I. 1932 – 31. XII. 1935
„ VLAD. STRAKATÝ.	1. I. 1936 – dosud
Důl Jindřich: Ing. KAREL STANGER	1846 – 31. XII. 1879
„ FRANT. BRZEZOWSKI	1. I. 1880 – 31. X. 1894
„ FRANT. POSPÍŠIL.	1. XI. 1894 – 31. XII. 1898
„ JINDŘ. WAJDA	1. I. 1899 – 30. IV. 1907
„ ANT. KRAGNER.	1. V. 1907 – 26. IX. 1928
„ HUGO PAVELKA.	1. X. 1928 – 31. XII. 1931
	důl připojen k závodu František.
Důl Jiří: Ing. ANT. SCHIMICZEK.	1. I. 1899 – 31. III. 1899
„ ANT. PEŠEK	1. IV. 1899 – 31. I. 1903
„ ANT. KRAGNER.	1. II. 1903 – 30. IV. 1907
„ KAREL PIETSCH	1. V. 1907 – 30. VI. 1927
	důl připojen k závodu František.

ZÁVOD HUBERT V HRUŠOVĚ n. O.

Důl Hubert:	Ing. MARTIN JIŘÍČEK			
"	VILÉM DRASTICH	- 15. I.	1875	
"	JOSEF SPOTH	16. I.	1875 - 31. XII.	1883
"	ALEX. GODEK	1. I.	1884 - 31. XII.	1891
"	JAN NĚMEJC	1. I.	1892 - 31. XII.	1898
"	FRANT. NĚMEJC	1. I.	1899 - 31. XII.	1901
"	ROBERT JEDEK	1. I.	1902 - 31. XII.	1903
"	FRANT. ŠTILLER	1. I.	1904 - 31. XII.	1906
"	JAN VESELÝ	1. I.	1907 - 31. III.	1916
"	GUSTAV MAYER	1. IV.	1916 - 30. VI.	1933
"	RUDOLF WINKLER . . .	1. VII.	1933 - dosud	

ZÁVOD ZÁRUBEK VE SL. OSTRAVĚ

Důl				
Hermenegild:	Ing. ED. HOŘOVSKÝ	1856 - 15. V.	1868	
"	VILÉM JIČÍNSKÝ	16. V.	1868 -	1871
"	JAN MAYER		1871 - 31. XII.	1891
"	JOSEF SPOTH	1. I.	1892 - 31. X.	1894
"	JAN FRIČ	1. XI.	1894 - 31. XII.	1898
"	JAN NĚMEJC	1. I.	1899 - 31. III.	1907
"	JINDŘ. WAJDA	1. V.	1907 - 31. V.	1911
"	JAROSL. NOVOTNÝ . . .	1. VI.	1911 - 30. IX.	1921
"	JINDŘ. KULHAVÝ . . .	1. X.	1921 - dosud	

Důl Alexandr:	Ing. ANT. SCHIMICZEK . .	1. VII.	1896 - 31. XII.	1898
"	FRANT. POSPÍŠIL	1. I.	1899 - 31. I.	1903
"	ANT. PEŠEK	1. II.	1903 - 25. XI.	1921
"	KAREL VORÁLEK	1. XII.	1921 - 17. V.	1924
"	ED. HARTMANN	18. V.	1924 - 31. VII.	1926

důl připojen k závodu Zárubek.

ZÁVOD MICHAL V MICHÁLKOVICÍCH

Důl Michal:	Ing. VOJTĚCH SCHMALZ	1856 - 30. IX.	1869	
"	FRANT. OTT	1. X.	1869 - 31. XII.	1883
"	JOS. SPOTH.	1. I.	1884 - 31. XII.	1891

Důl Michal: Ing. ALEX. GODEK 1. I. 1892 – 31. XII. 1906
 „ FRANT. ŠTILLER 1. I. 1907 – 31. III. 1916
 „ JAN VESELY 1. IV. 1916 – 31. XII. 1919
 „ ED. HARTMANN 1. I. 1920 – 17. V. 1924
 „ MIR. KOMÁR. 18. V. 1924 – 31. VII. 1926
 „ ED. HARTMANN 1. VIII. 1926 – 30. VI. 1934
 „ ADOLF WIENER 1. VII. 1934 – dosud

Důl Jan: Do r. 1878 spojen s dolem Michal.
 Ing. JAN FRIČ 1. I. 1878 – 31. X. 1894
 „ VÁCLAV ČERVINKA 1. XI. 1894 – 31. XII. 1901
 „ FRANT. NĚMEJC 1. I. 1902 – 31. V. 1911
 „ GUSTAV MAYER 1. VI. 1911 – 31. III. 1916
 důl připojen k závodu Michal.

KOKSOVNA FRANTIŠEK V PŘÍVOZE

Ing. WILHELM MAYN 1. IV. 1908 – 30. VI. 1909
 „ JULIUS GÜRTLER 1. VII. 1909 – 31. III. 1911
 „ LAD. JERIE 1. IV. 1911 – 30. VI. 1926
 „ Dr. ARTUR ALTMANN 1. VII. 1926 – dosud

ELEKTRÁRNA FRANTIŠEK V PŘÍVOZE

Do 1. července 1926 součástí koksovny František.
 Ing. H. HÄSER. od 1. VII. 1926 – dosud

DŮLNÍ PODNIK SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY



Od samého začátku narážel dopravní podnik Severní dráhy Ferdinandovy na potíže při zásobování palivem; vzhledem na rozvoj dráhy musela býti tato otázka vyřešena tak, aby dopravní podnik mohl býti vždy bezpečně zásobován dostatečným množstvím paliva vyhovujícího jak jakostí tak cenově. Podnik takového rozsahu a významu nesměl býti v tomto základním požadavku vystaven žádným nahodilostem neb někdy i úmyslným nepřístupnostem a překážkám.

Jakmile se tedy dráha blížila revíru ostravsko-karvinskému, pomyslelo ředitelství získati vlastní uhelné doly koupí neb založení nové. Tento úmysl byl částečně uskutečněn r. 1855 kupem dolů bratří Kleinových v Hrušově a Přívoze a dovršen rok nato kupem státních dolů v Michálkovicích, Mor. a Slezské Ostravě.





ING. DR. MONT. H. C. FRANTIŠEK POSPÍŠIL



POČÁTKY DOLOVÁNÍ UHLÍ NA OSTRAVSKU



Počátky dolování na Ostravsku a v okolním kraji sahají do daleké minulosti. První zpráva o hledání nerostů a dolování pochází z roku 1136. Papež Innocenc II. potvrdil gnězdenskému arcibiskupovi jeho zboží a příjmy z něho i desátky ze železa, pak poddané a horníky, kteří kopali na stříbro a železnou rudu ve vsi Chořově

u Rybníka na Horním Slezsku. V sousedním Těšínsku hledala těšínská knížata častěji nerosty, zvláště sůl, v okolí Orlové a Karvinné, kde prýštily ze země prameny obsahující jod. Slanost těchto pramenů sváděla tehdejší kutěře k mylné domněnce, že tam musí býti sůl. Také na statcích olomouckých biskupů, pánů severovýchodní Moravy, bylo několikrát v různých dobách pátráno po různých nerostech.

Tak roku 1561 hledali »havíři« Jakub Motsch a Honza Jiros se svými tovaryši železnou rudu a ledek v horách panství hukvaldského; r. 1575 usadil se v Ostravě horní mistr Valentin Macínek, aby v okolí pátral po nerostech; r. 1592 dostal svolení »havíř« Balcar Styber od olomouckého biskupa Stanislava Pavlovského z Pavlovic hledati zlato a stříbro na okolních velkostatech. Tehdejší zprávy o hledání nerostů v kraji se však nezmiňují o uhlí, ač vycházelo na povrch v některých místech okolo Ostravy a bylo známo už v XV. století kovářům a řemeslníkům pracujícím s ohněm v kraji okolo Waldenburku ve Slezsku jako topivo výhřevnější než dřevo. Ještě v druhé polovici 18. století, kdy císařské patenty a cirkuláry vyzývají vrchnosti v těšínském a opavském kraji ke hledání uhlí a rašeliny, žádají starší zemského úřadu knížectví těšínského, aby vláda poslala nějakou měřici toho nerostu, aby se mohli lidé přesvědčiti, jak tento nerost vypadá.

Správce polskoostravského panství Petr Michal Vašek oznámil úředně, že na panství hr. Wilczka uhlí není a že ho ani nikdo

nezná. Ředitel panství frýdeckého Frant. Jos. Sakovský oznámil však úřadu 3. ledna 1767, že našel v hoře u Lubna nerost podobný uhlí. Ukázku tohoto nerostu zaslal zemskému úřadu do Opavy.

První nalezl uhlí dne 9. června 1767 hormistr Lutz se čtyřmi havíři v údolí zvaném Adámkovým na Polské Ostravě.

Nálezu nebyl tehdy přikládán valný význam; ani sám majitel panství polskoostravského hrabě Frant. Josef Wilczek nevěnoval dobývání uhlí větší pozornosti, takže zemský úřad starších v Opavě vyzval jej roku 1782 k pilnějšímu lámání toho nerostu.

Jaké názory měla tehdejší veřejnost o uhlí, vysvítá nejlépe ze sporu polskoostravského faráře Jana Rolného s kaplanem a náboženským spisovatelem českým Kajetánem Gattým, rodákem z Markovic na Moravě.

Farář, dostav r. 1793 darem uhlí od hr. Wilczka, dal jim vytá-
pěti kaplanův byt. Proti tomu se však ohradil prudce kaplan, že farář jej chce poškodit na zdraví. Spor dostal se právně až před konsistorní soud církevní, kde se rozhodovala otázka, zda uhlí škodí lidskému zdraví.

Práce hornická byla s počátku vykonávána poddanými vrchnosti místo roboty na panském, jak dodnes ještě označuje lidové rčení: »Havíři idú do roboty aneb z roboty«, kdežto o hamerácích (hutnících) praví lid: »Hameraci idú na šichtu aneb ze šichty«, ježto práci ve vítkovických »hamrách« vykonávali lidé svobodní, volní poddanství.

Uhlí se těžilo ručně v dřevěných kbelících rumpálem, otáččím ručně, později žentourovým zařízením, otáččím 2 voly.

Těžba byla nepatrná. Roku 1783 bylo vytěženo na Moravě a ve Slezsku kamenného uhlí 3.105 vídeň. centů v ceně 1.080 zl., roku 1790: 5.948 vídeň. měřic (vídeň. měřice 76 vídeň. liber, 100 vídeň. liber 56 kg) v ceně 2.385 zl. Ani v dalších letech se nezvýšila o mnoho těžba kamenného uhlí na Ostravsku. Pro války s Napoleonem ustal hospodářský ruch v celé říši a neurovnané právní poměry podle zastaralého horního práva nemály zdržovaly dolování.

Horní právo řídilo se stále namnoze středověkými zásadami. Na Moravě a ve Slezsku nebylo ani horního soudu. V té věci byly

obě země podřízeny hornímu soudu v Kutné Hoře. Pomocné úřady horní podléhaly politickým úřadům, které rozhodovaly často z ohledu na vrchnostenské soudnictví protisnahám kutetů ve prospěch vrchnosti.

Nemálo brzdilo úspěšnější dolování a kutání dvojité zdanění dolů. Majitelé dolů musili odváděti vrchnostem desátek a mimo to státu daně z hrubého příjmu.

Kutěři neměli dostatek dělníků. Podle platného horního práva z r. 1575 měl býti každý zbaven poddanství, kdo se věnoval práci v dolech. Avšak vrchnosti i politické úřady nedbaly toho práva, řídíce se svými zájmy. Propouštěly poddaného nanejvýš na rok aneb na dvě léta na práci v dolech, žádaly však po uplynutí lhůty návrat havíře v poddanství a jednaly s havíři dále jako s poddanými.

V době války byli havíři první odváděni k vojsku, takže tehdejší těžaři si stěžují, že jim na dolech zbývají jen chlapci, starci a mrzáci.

Zastaralost horního práva odnímalá také veškeru chuť k dolování. Volání po opravě horního řádu a po zřízení samostatného horního soudu pro Moravu a Slezsko neustávalo.

Marně žádáno omezení ba i odstranění vrchnostenských horních substitucí, placení desátku, který odporoval základním zákonům o přímých daních. Vrchnosti se hájily neústupně nalézajíce podporu u politických úřadů, obsazených vlastními lidmi. Avšak přes veškeré překážky hospodářský vývoj a postupná změna všeobec. poměrů nutily dosavadní držitele mocí k ústupu.

Velkou překážkou při otevírání dolů začátkem XIX. století byly nedostatky horního zákona. Nabývání dolovacích oprávnění zakládalo se na okupačním řádu; následek toho byl, že se kutěři dostávali do těžkých sporů, až kam sahá jejich právo dolovací, docházelo k soudům, ba i k násilnostem.

Právě tyto okupační spory způsobily, že vláda vydala konečně nový horní zákon dne 23. května 1854. Tento zákon značil značný pokrok proti starým řádům okupačním. Aby mohly býti řešeny různé místní spory na místě a aby byl dohled na doly, jejich zařízení a pracující síly, zřídila vláda v Ostravě báňský úřad

r. 1850. Zároveň poslala vláda na Ostravsko technicky vzdělané horní inženýry k hornímu úřadu a naléhala, aby i těžíři měli na svých dolech odborně vzdělané síly.

Jejich vlivem pochopili podnikatelé význam uhelného bohatství Ostravska a hleděli si zajistiti rozsáhlá kutiště, aby mohli v budoucnosti rozšířiti těžbu uhlí.

Prvním úderem do malých poměrů hornických na Ostravsku začátkem XIX. století bylo založení vítkovických železáren roku 1829 olomouckým arcibiskupem Rudolfem, arciknížetem vládnoucího rodu habsbursko-lotrinského.

V Rudolfově huti začali po prvé v Rakousku taviti železnou rudu ve vysoké peci podle anglického způsobu kamenným uhlím.

Při huti byla vystavěna válcovna železa a plechu, potřebný počet pudlovacích svářecích pecí a zámečnická dílna. Hrabě Wilczek se zavázal smlouvou, že bude dodávati Rudolfově huti veškeré vytěžené uhlí, pokud by ho potřebovala.

Až do roku 1835 činila průměrná roční výroba v Rudolfově huti 3.000 q válcovaného železa a tolikéž plechu.

Právě v té době bylo rozhodnuto o stavbě Severní dráhy Ferdinandovy. Poptávka po železe den ze dne vzrůstala. Proto se domáhal profesor Frant. Riepel zvětšení železáren a výstavby vysokých pecí pro tavení železné rudy koksem. K provedení však nedošlo pro nedostatek peněz nového arcibiskupa hraběte Chotka.

Roku 1836 se začalo se stavbou železnice Severní dráhy císaře Ferdinanda. Dráha potřebovala mnoho zpracovaného železa v podobě kolejnic, výhybek atd. Podnikatelé dráhy obrátili zřetel k vítkovickým železárnám, které, majíce po ruce výborné uhlí, mohly nejlaciněji dodávati potřebné železné výrobky pro stavěnou dráhu.

Olomoucká kapitola, majitelka vítkovických hutí, byvši vy-
zvána, aby se zařídila na výrobu kolejnic, nemohla tak učiniti pro nedostatek peněz. Proto pronajala r. 1835 vítkovické »hamry« vídeňskému těžířstvu t. zv. »Wiener Gewerkschaft«, v jehož čele stál bankovní dům Jindřicha Geymüllera, S. M. Rothschilda a

Leopolda Werthheimsteina. Nájemci postavěli koksově pece a dvě vysoké pece a začali vyráběti železniční materiál. S úpadkem bankovního domu Jindřicha Geymüllera padlo však vídeňské těžství do velkých peněžních nesnází. Nájemcem stal se Šalomoun Mayer sv. pán Rothschild, který pak koupil Rudolfovu huť ve Vítkovicích dne 8. dubna roku 1843 a zařídil vítkovické huti pro výrobu železničního materiálu. Vítkovické železářny, octnuvše se v rukou S. M. Rothschilda, začaly se rychle rozvíjeti v největší podnik v Rakousku. Jejich vzrůst, stavba železnic i jiných průmyslových podniků v Rakousku potřebovaly mnoho paliva a tím mohlo býti jen dobré uhlí.

Proto se jevil v této době u různých podnikatelů velký zájem o dobývání uhlí. Dolování na Ostravsku bylo však a je podnes obtížné, vyžaduje nejen mnoho peněz, ale i dobrých odborných sil, má-li vésti ke zdaru a kýženému výsledku, čehož však u většiny různých tehdejších podnikatelů nebylo. Proto prodávali svá kutací práva finančně silnějším schopným podnikatelům, kteří se mohli s úspěchem dáti do dolování.

Takovým podnikatelem byl bankovní dům S. M. Rothschilda ve Vídni, který, jsa v úzkém spojení se svými bratry bankéři v Neapoli, Paříži a v Londýně, pustil se do průmyslového podnikání v Rakousku a koupil nejen Vítkovické železářny, ale i řadu důlních polí k dolování uhlí.





ZÁKLADY DŮLNÍHO POLE SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY

očátkem let 40-tých zasáhl do vývoje hornictví na Ostravsku jako přímý podnikatel také rakouský erár. Roku 1842 položil svá kutiště a zahájil kutání v Michálkovicích, v Heřmanicích, v Polské i v Mor. Ostravě a jinde. Vrtání provedené státem mělo příznivý výsledek, a tak vznikly v málo letech významné jámy. R. 1842 začal erár hloubiti jámu Ferdinand v Michálkovicích, zvanou také c.k. hlavní jáma. Hned potom se začalo r. 1843 s hloubením jámy Michal v Michálkovicích. Dvě léta později r. 1845 začali s hloubením jámy Hermenegild v Pol. Ostravě. Roku 1846 se začalo s hloubením jámy »Na desátým« v Mor. Ostravě. Tato jáma byla nazvána později Jindřich.

V té době se pokusila o dolování uhlí na Ostravsku také podnikatelská společnost bratří Kleinů: Alberta, Františka, Huberta, Josefa, Libora a Vojtěcha, kteří prosluli tehdy jako podnikatelé velkých staveb.

Pocházeli z Kociánova u Vizemberku na Moravě. Otec jejich byl chudý chalupník a synové museli se živiti ruční prací.

Nejvíce z nich vynikl Albert (* 1807, † 31. X. 1877), který vystudoval gymnasium v Brně a vstoupil do podniku svého bratra Františka.

František Klein se vyučil zahradnictví; oblíbil si rybníkářství a pouštěl se pomalu do vodních a silničních staveb. Založil a upravil překrásné rybníky v Lednici, ve Bzenci, ve Veselí nad Moravou, provedl veliké stavby státních silnic u Uherského Hradiště, u Opavy, Holiče, Slavkova a silnic v západních Čechách, regulaci řeky Hané u Vyškova a Kroměříže, stavbu Severní dráhy z Floridsdorfu do Gänserndorfu, z Vranovic do Brna, vystavěl brněnské nádraží, dráhu z Olomouce přes Prahu do Podmokel, Jižní dráhu přes Semmering, Ostravsko-frydlantskou

dráhu; dohromady vystavěl se svými bratry přes 3.500 km drah, četné tunely a mosty, na př. most Palackého v Praze, parní mlýny v Praze na Smíchově, železárny na Kladně atd. Na Moravě drželi potomci po Hubertovi Kleinovi panství kostelecké na Hané, kdežto potomci Františka Kleina zdědili panství vizemberské na Moravě.

Na Ostravsku zakoupili si bratři Kleinové důlní míry v Přívoze a v sousedním Hrušově – jak již byla zmínka v prvním oddíle – a začali tam hloubiti jámy, v Přívoze roku 1849 jámu František a v Hrušově roku 1855 jámu Albert a Hubert r. 1856. V Přívoze narazili na kutací oprávnění erární, v Hrušově opět na oprávnění S. M. Rothschilda. Po vleklých sporech došlo dne 9. října 1850 k dohodě. Území severně od Severní dráhy náleželo v Hrušově a ve Vrbici svob. pánu Kleinovi, území jižně od dráhy dělila přímka vedená od západního štítu hrušovské staniční budovy přímo až k nové hornické cestě na Polské Ostravě, kde se křížuje s cestou vedoucí od muglinovského dvora. Odtud vedla čára až k hrušovskému jezu na Ostravici. Území ležící na západ a severozápad od stanovené hranice patřilo baronu Kleinovi, východně a jihovýchodně S. M. Rothschildovi.

Podobnou smlouvu uzavřel také erár s bratry Kleiny dne 10. října roku 1852 a zajistil si kutací právo na pozemcích severně od Severní dráhy v těch místech, kde jsou dnes dílny Severní dráhy.

Bratři Kleinové, začavše hloubiti jámu František r. 1849, netěžili na ní ještě r. 1852. Příštího roku 1853 vytěžili však již 287.456 centů 20 liber.

Srovnáli se počáteční těžba Františkovy jámy s těžbou na dolech jiných těžířů v ostravsko-karvinském revíru, sezná se, že důl František, ač v porušeném souvrství, opravňoval hned v počátcích k nejlepším nadějím do budoucnosti. Cena uhlí nebyla všude stejná, nejnižší byla na jamách S. M. Rothschilda, nejvyšší na erárních jamách v Michálkovicích.

Bratři Kleinové, zaměstnání velikými stavbami v celé říši, hlavně v Rakousích, na Moravě a v Čechách, nevěnovali svým dolům velké pozornosti. Mimo to peněžní tíseň, jež zavládla

v říši, nutila bratry Kleiny uvolnití vložený kapitál k jiným účelům.

Za těchto okolností sjednalo ředitelství Severní dráhy dohodu o koupi důlního majetku bratří Kleinových a předložilo ji dne 9. června 1855 valné hromadě akcionářů Severní dráhy ke schválení. Návrh byl schválen. Severní dráha potřebovala totiž ročně více než milion centů uhlí a narážela při jejich opatřování často na různé obtíže cenové i jakostní. Proto vznikla u společnosti Severní dráhy myšlenka, buď založiti si vlastní doly neb koupiti některé už stávající doly.

Svob. pán František Klein a jeho bratři Albert a Hubert, dále Marie Kleinová, provdaná za brněnského advokáta Dra Eduarda Ulricha, a její bratr František Klein mladší prodali 12. července r. 1855 veškeren důlní majetek na Ostravsku u jámy František v Přívoze a u jam Albert a Hubert v Hrušově Severní dráze.

Dohromady měly tyto doly 16 důlních měř, 2.507 ha 214 a 1 m². Za tyto důlní míry a tři jámy s veškerým příslušenstvím zaplatila Severní dráha 450.000 zl. kon. m. a za veškeré nástroje i za kutiště a kutací

práva	62.000 zl. kon. m.
dohromady	512.000 zl. kon. m.

Kupní cenu veškerého důlního majetku brří Kleinů v Přívoze a v Hrušově stanovili po složení přísahy »Kunstverständige« c. k. horní rada Leopold Fiedler a horní mistr knížete Salmy v Blansku Ignác Vondráček za přítomnosti správce jmenovaných dolů bratří Kleinů Martina Jiříčka.

V jejich odhadu se praví: »Uhlí těchto slojů je výborné jakosti, zvláště na dole Albertově. Dolování není drahé. Výhodou těchto jam jest oproti jiným dolům na Ostravsku, že leží u samé dráhy. Jejich uhlí nemusí býti dopravováno ke dráze povozy, nýbrž může býti přímo nakládáno na vozidla Severní dráhy.

Z těchto jam jsou zásobovány uhlím železářny v Sobotíně a ve Štěpánově, pak cukrovary na Moravě ležící podél trati Severní dráhy a z nich se dodává uhlí samé Severní dráze pro výrobu dobrého koksu«.

Za popisem strojního zařízení následovala tato kalkulace těžby:

	centů
Železářny v Sobotíně a Štěpánově potřebují ročně uhlí	312.000
Železářny ve Štěpánově koksu aneb drobného uhlí	124.000
Severní dráha ročně koksu aneb drobného uhlí	180.000
dohromady . .	616.000
Hrušovské jámy mohou dodatí nejlepší uhlí ke koksování a 40% hrubého uhlí	312.000
drobného uhlí čistěného	304.000
dohromady . .	616.000
V Přívoze může dodatí jáma František:	
1. drobného uhlí pro Štěpánov a Sobotín	104.000
2. pro cukrovar	110.000
3. pro jiné podniky	86.000
dohromady . .	300.000

Celkem lze říci, že se dá vytěžiti na těchto jamách ročně 900.000 centů uhlí. Jámy jiných těžůřů na Ostravsku nemohou soutěžit s uhlím z těchto jam pro vzdálenost od dráhy.

Veškeré uhelné zásoby odhadli tito znalci u jam v Hrušově na 5,369.016 centů, v Přívoze na 6,131.183 centů.

Znalci odhadli, že doly bratří Kleinů v Přívoze a v Hrušově s možným množstvím uhlí a se zařízením mají cenu:

	zl.	kr.
1. Jáma Albert	479.109	2 $\frac{1}{2}$
2. Jáma František	140.766	3 $\frac{1}{2}$
3. Důlní pole propůjčené 30./XII. 1842, č. 273	55.002	51
4. Důlní pole propůjčené 30./XII. 1842, č. 274 (jáma Hubert)		
dohromady . .	674.877	57

Mimo nedostatek peněz působil podnikatelům na Ostravsku velké nesnáze i dovoz pruského uhlí, který rakouská vláda trpěla, doufajíc, že se jí podaří získati Prusko a udržeti tak vliv na



většinu německých států, sjednocených od roku 1833 v celní spolek. Není divu, že slabší těžíři se zbavovali dolů a kutišť na Ostravsku. Vedle bratří Kleinů byl to na př. hrabě Harrach i olomoucká kapitola na Orlovsku. Avšak ani státní doly v Moravské Ostravě a v Michálkovicích nevynášely; poněvadž pak stát v té době měl nedostatek peněz, rozhodl se prodati své důlní podniky na Ostravsku rovněž Severní dráze. Kupní smlouva byla podepsána dne 2. července 1856.

Tímto dnem přešly v držení Severní dráhy za cenu 1 mil. zl. kon. m. erární doly v Michálkovicích, v Heřmanicích, v Polské Ostravě a v Mor. Ostravě.

K důlnímu majetku náležely jámy: Michal v Michálkovicích a c. k. hlavní jáma, zvaná také jamou Ferdinandovou, jáma Hermenegild na Polské Ostravě, jáma Jindřich v Mor. Ostravě (na desátým).

Rozloha získaného důlního pole byla asi 2,500.000 m².

Mimo tyto již pracující doly získala Severní dráha důlní míry na vlastní nález uhlí při vrtbě v Michálkovicích, na Polské i Moravské Ostravě a v Přívoze.

Na dolech od státu koupených bylo 13 těžních, větrných, vodních a parních strojů i čerpadel.

R. 1858 koupila Severní dráha Pechnikovy doly u Jaworzna v Haliči, avšak prodala je již r. 1872.

Koupí jam a důlních polí zajistila si Severní dráha uhelné zásoby nejen pro své podniky, nýbrž i pro zásobování uhlím jak průmyslových podniků podél svých tratí, tak i ostatního rakouského průmyslu vůbec.



DALŠÍ VÝVOJ DŮLNÍHO PODNIKU SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY

rozvoj hospodářství v šedesátých letech minul. století vedl všeobecně i k rozvoji horního podnikání na uhlí. Severní dráha nezůstala v té věci pozadu; sotva získala erární doly do svého majetku, ihned r. 1858 se dala do stavby vodní jámy na jámě Hermenegild na Polské Ostravě a jámy Petr a Pavel v Michálkovicích; r. 1859 otevřena nová těžní a výdušná jáma Vilém na Polské Ostravě. Roku 1868 otevřela Severní dráha těžní a výdušnou jámu Jakub na Polské Ostravě, r. 1869 jámu Jan v Michálkovicích, při níž vybudována výdušná jáma r. 1870. Následujícího roku 1871 došlo k otevření nové jámy Jiří v Morav. Ostravě; do r. 1874 byla vyhloubena do hloubky 64 m, načež bylo další hloubení zastaveno a bylo v něm pokračováno teprve r. 1895.

V prosinci r. 1872 vyhořela jáma Jindřich v Morav. Ostravě, s jejímž hloubením začal ještě erár r. 1846. Jáma tato slula lidově »Na desátým«, teprve po přechodu v majetek Severní dráhy nazvána jamou Jindřich. Jáma musela býti po vyhoření zastavena, ale r. 1873 byla opravena a těžba v ní obnovena.

Po delší přestávce začala Severní dráha dne 1. července 1896 s hloubením těžní a výdušné jámy pro závod Alexander v Malých Kunčicích (Kunčičky) u Mor. Ostravy. Konečně r. 1911 začala s hloubením poslední své jámy vrbocké jako výdušné. Tím byl ukončen tak říkajíc kvantitativní rozvoj Severní dráhy v ostravském revíru a podnik se připravoval přímo před světovou válkou k pevnému zakotvení a rozšíření výroby mimo tento revír v Žibřidovicích, kde si Severní dráha zabezpečila už před rokem sedmdesátým rozsáhlá kutiště. Už od r. 1871 konala společnost okolo Petrovic a Žibřidovic pokusné vrtby, ale dlouho nemohla přijíti na uhlí, ač bylo jisto, že tam musí býti uhelné sloje jako pokračování slojů z Hor. Slezska od Rybníku a Vladislavě. Krátce

před vypuknutím války měla Severní dráha zajištěno kutné pole 1077 ha v obcích Žibřidovice, Kunčice, Pruchna, které prozkoumala 5 hlubinnými vrty o průměrné hloubce 1150 m; tyto sledné práce daly dobré a nadějné výsledky a byly příčinou, že právě skoro v předvečer světové války připravila společnost Severní dráhy vše ke hloubení nové jámy v Žibřidovicích, ale výbuch války a poválečná změna poměrů odsunuly potřebu této jámy na neurčito.

Ačkoliv i v době tohoto kvantitativního rozvoje Severní dráha nikdy nepouštěla se zřetele ani kvalitativního výzbroje svých jam a kráčela v tomto směru vždy v čele všech podniků revíru, přikročuje v prvním desetiletí dvacátého století se vši energií k modernisaci svých závodů. Převzavši nedlouho před počátkem světové války do svého úplného vlastnictví koksovnu František v Přívoze a vystavivši u ní elektrárnu, postupně rozšiřováním zdokonalovanou, začíná Severní dráha se systematickou elektrifikací svých závodů; při vypuknutí světové války byla v tom směru dokončena výstavba jámy Hermenegild, s níž byly spojeny jámy Vilém a Jakub v jediný závod Zárubek ve Slezské Ostravě-Zárubku; tak vznikl tehdy a vlastně do nejposlednějších dob největší závod v revíru. Avšak ani válka nepřerušila výstavbu ostatních závodů; v době války přestavěna a elektrifikována jáma Michal v Michálkovicích, s níž sloučeny jámy Jan a Josef, rekonstruována jáma František v Přívoze. Po světové válce bylo v tomto směru pokračováno a byla rekonstruována jáma Hubert v Hrušově a konečně nejnověji jáma Alexandr v Kunčičkách, byť i ne již samostatná, nýbrž jako součást závodu Zárubku.

Při veškerém svém vývoji kvantitativním a kvalitativním věnovala správa Severní dráhy veškerou péči otázkám bezpečnosti důlního podnikání, chročeného důlními katastrofami; v tomto ohledu stála Severní dráha často v popředí celého revíru. Když r. 1885 byl v Ostravě utvořen výbor ke zjišťování opatření proti výbuchům traskavých plynů, stává se jeho velmi činným členem tehdejší závodní dolu Vilém p. ing. Jan Mayer, pozdější horní rada a dlouholetý centr. inspektor Severní dráhy;

ke zkušebním a studijním účelům výbuchů třaskavých plynů zakládá pokusnou štolu na jámě Vilém s laboratoří, v níž byla měřena brisance různých zkoušených výbušin, od r. 1889 pak v Schondorfově lutně i bezpečnost benzinových lamp. Výsledky zkoušek provedených v pokusné štole Severní dráhy, vybudované a udržované jejím nákladem až do roku 1925 a vedené jejími inženýry až do dnešního dne, byly směrodatny pro všechny bezpečnostní úřední předpisy vydané na ochranu proti výbuchům třaskavých plynů a uhelného prachu ať vinou bezpečnostních lamp, střeliva či v poslední době elektrických motorů. Teprve r. 1925 přebírá tuto pokusnou štolu na jámě Vilém do své správy Ředitelská konference ostr. karv. kamenouhelného revíru, doplňuje ji a staví konečně r. 1929 druhou pokusnou štolu na jámě Ludvík hlavně za účelem vyzkoušení zápalnosti a přenosu výbuchů uhelného prachu.

Význam záměrné a houževnaté práce p. horního rady ing. J. Mayera v pokusné štole pro závody Severní dráhy vysvitne ze srovnání počtu výbuchů a požárů v dole před zřízením pokusné štoly a po něm. Od r. 1863, od kdy datují se první záznamy o katastrofách na dolech Severní dráhy, přihodilo se do r. 1885 na jejich dolech celkem 13 výbuchů neb důlních požárů, při nichž přišlo o život 29 dělníků a byli těžce zraněni 64 dělníci; v tomto počtu nejsou však zahrnuty neznámé dnes již oběti důlních požárů ve sloji Josef a Jan ve Sl. Ostravě v neznámém již roce, r. 1881 na jámě Jakub a r. 1883 na jámě Hermenegild; po roce 1885 došlo na závodech Severní dráhy jen k 5 výbuchům, při nichž přišlo o život 24 dělníci a těžce zraněno bylo 16 dělníků; důlní požár se neudál v této době žádný.

Rozvoj hornického průmyslu v revíru byl po převratu brzděn sociálními nepokoji a nemálo také potřebou nutných oprav, na něž po čas války nebylo lze myslet. Po ustálení politických poměrů ve střední Evropě počaly se nástupnické státy střední Evropy řídit vlastními hospodářskými zájmy a krytí spotřebu uhlí a uhelných výrobků – pokud neměly vlastních dolů – nejen u nás, nýbrž i z jiných států. Vývoz uhlí a uhelných výrobků z Ostravska začal proto klesat a výroba byla nucena se

přízpůsobovati novým hospodářským poměrům ve střední Evropě; zvláště citelně se dotkla Ostravska ztráta uhelných odbytíšť v Haliči, Maďarsku a v Rakousích, kam dříve Ostravsko dodávalo.

Měl-li uhelný průmysl ostravský před světovou válkou zabezpečeno odbytíště o rozloze 676.000 km² s 51,390.000 obyvateli, snížil se okruh jeho odbytu na 140.000 km² se 14 miliony obyvatelů. Vynikající postavení zabezpečovala uhelnému průmyslu ostravskému na jeho předválečném tržišti výborná jakost uhlí, jakého neměla žádná země býv. rakousko-uherské monarchie. Na rozlehlém území bývalé monarchie nemohlo svou jakostí a láci soutěžit s ostravským uhlím a jeho výrobky ani uhlí z Horního Slezska a z Valdenburska, tím méně uhlí z jiných zemí rakousko-uherské monarchie.

Ani předválečná konvence rakouské vlády s vládou německou o kompensaci vývozu hnědého uhlí z Čech dovozem kamenného uhlí nepoškodila rozvoj ostravského uhelného průmyslu, který pro stálý rozvoj různých průmyslových odvětví v říši a pro jakost svého uhlí a uhelných výrobků měl stále zabezpečený dostatečný odbyt.

Tyto poměry se však úplně změnily po převratu. I vláda českosl. republiky byla nucena z hospodářských, finančních a sociálních příčin se přizpůsobiti poměrům ve střední Evropě.

Uzavřela opět konvenci s německou říší o dovozu uhlí a připustila dovoz uhlí z pruského Horního Slezska, zvláště z Valdenburska do Čech, aby podepřela těžbu hnědého uhlí v Čechách, podobně i z Horního Slezska republiky polské, aby za ně mohla vyvážeti jiné průmyslové výrobky. Uzavření uhelné konvence s německou říší a dovoz polského uhlí na výměnu měly za následek postupné omezování těžby a propouštění hornictva na Ostravsku. Ztráta odbytíšť a soutěž cizího uhlí v Rakousku, v Maďarsku, v Jugoslavii a v Itálii stupňovaly tyto potíže uhelného průmyslu na Ostravsku, vedly k zastavení několika jam a k hospodářskému úpadku revíru.

Je pochopitelné, že revír se bránil racionalisací svého podnikání. Severní dráha pochopila v pravý čas hospodářský,

politický a sociál. obrat, a předvídajíc hrozící nebezpečí, důkladným zjednodušením provozu na jamách a zaváděním moderních zařízení zachránila své podniky před velkými ztrátami a umožnila jim další existenci i za dnešních nejtěžších poměrů výrobních a odbytových při dnešní tuhé všestranné soutěži.

Soustavná elektrifikace všech povrchových zařízení je v přítomné době úplně skončena; na závodech Severní dráhy je pohonnou energií jen elektrický proud dodávaný z ústředního zdroje elektrárny v Přívoze; pro některé stroje na povrchu a pro pracovní a dopravní stroje v dole užívá se stlačeného vzduchu, vyrobeného ovšem také jen elektricky poháněnými kompresory; pokud se setkáme na některých závodech s kotelnami, je jejich účelem ohřívání vody ke koupání nebo topení; avšak i v tomto odvětví byla provedena veškerá možná racionalisace na př. tím, že komplex závodů: elektrárna, koksovna, jáma František v Přívoze a jáma Hubert v Hrušově jest otápěná teplou vodou z elektrárny.

Ruku v ruce s elektrifikací závodů postupovalo i slučování jich ve větší celky, jak již byla zmínka; i toto slučování je dnes ukončeno a důlní pole Severní dráhy tvoří nyní A) dva komplexy pro uhlí žírné a B) dva pro uhlí plynové. Jsou to:

A) 1. pole závodu František v Přívoze o počtu měř 20 dvojí-
tých, 91 jednoduchých a 54 přebytků v rozloze celkem 740 ha
66 a 79 m²; toto pole vzniklo tím, že k původnímu poli Františ-
kovu bylo připojeno pole jámy Jiří v r. 1927 a pole jámy Jindřich
v r. 1932. Je obsluhováno: hlavní těžnou jamou František z r. 1849,
rekonstruovanou r. 1916, hlubokou 489 m, vyzděnou po celé
hloubce, s jedním elektrickým těžným strojem s třípovaľovými
těžnými klecemi pro 6 vozů; pomocnou těžnou jamou Jiří z r.
1871, hlubokou 387 m s těžným strojem na stlačený vzduch s kle-
cemi pro 4 vozy; nyní úplně odpočívající těžnou jamou Jindřich
z r. 1846, hlubokou 546.5 m s elektrickým těžným strojem pro
4 vozy a větrní jamou Jindřich s pomocným těžněním na stlačený
vzduch s klecemi na 2 vozy; vedle této větrní jámy je větrání
důlního pole zabezpečeno ještě větrními jamami František a Jiří
(bez těžného zařízení). Pro větrání je 6 elektrických větrníků

celkem na 345 m³/vt. vyssávaného vzduchu; k výrobě stlačeného vzduchu jsou postaveny 3 pístové elektricky poháněné kompresory na 19.800 m³/hod. nassátého vzduchu, pro čerpání vodních přítoků, dosahujících dohromady asi 31 m³/min., celkem 5 čerpadel na 12.5 m³/min. Kapacitu těžných zařízení tohoto komplexu lze odhadnouti na 6 mil. q ročně.

2. Pole závodu Hubert v Hrušově o počtu měř 21 dvojitych, 38 jednoduchých, 13 přebytků (a 107 výhradních kutišť) v rozloze 419 ha 56 a 29 m² propůjčeného a 1.496 ha vyhrazeného pole. Je obsluhováno hlavní těžnou jamou Hubert z roku 1855, rekonstruovanou r. 1927, hlubokou 393 m pro dvojí těžné zařízení, dosud však jen s jedním elektrickým těžným strojem pro třípovalové klece o 6 vozech; obě větrní jámy jsou vybudovány jako jámy pomocné, úplně vyzděné, s elektrickými těžnými stroji, hrušovská pro dvoupovalové klece se 2 vozy, vrbická pro jednopovalovou s jedním vozem. Pro větrání jsou postaveny 4 větrníky celkem na 260 m³/vt. nassátého vzduchu, pro výrobu stlačeného vzduchu 2 kompresory na 16.600 m³/hod. nassátého vzduchu, pro čerpání vodních přítoků, dosahujících nyní asi 1.6 m³/min., 2 čerpadla celkem na 6 m³/min. Kapacita těžných zařízení tohoto komplexu dosahuje také 6 mil. q uhlí ročně. Oba komplexy těží uhlí lanovkou přímo na koksovnu František v Přívoze.

B) 1. Závod Zárubek ve Slezské Ostravě-Zárubku má důlní pole o počtu měř 19 dvojitych, 64 jednoduchých, 25 přebytků (a 9 výhradních kutišť) v rozloze 507 ha 98 a 29 m² propůjčeného pole a 30 ha pole vyhrazeného; toto pole vzniklo připojením pole jámy Jakub a Vilém k poli jámy Hermenegild v letech 1911-1914 a pole jámy Alexandr v r. 1926. Pole je obsluhováno hlavní těžnou jamou Hermenegild na Zárubku z r. 1845, rekonstruovanou v letech 1911-1914, úplně vyzděnou, 592 m hlubokou se dvěma těžnými stroji vedle sebe, každý pro dvoupovalové klece na 4 vozy; pomocnou těžnou jamou Alexandr z r. 1896, rekonstruovanou roku 1931, úplně vyzděnou, 582 m hlubokou s elektr. těžným strojem s třípovalovými klecemi na 6 vozů. Všechny větrní jámy, Vilém, Jakub a Alexandr jsou vybaveny

těžnými zařízeními s těžnými stroji na stlačený vzduch, s klecemi u obou prvních jednopovalovými po jednom voze, u poslednější dvoupovalovými na 2 vozy. Pro větrání jest postaveno 6 větrníků celkem na $355 \text{ m}^3/\text{vt.}$ nassátého vzduchu; pro výrobu stlačeného vzduchu má závod celkem 4 kompresory na $37.900 \text{ m}^3/\text{hod.}$ nas. vzduchu, z toho 2 turbo na $24.700 \text{ m}^3/\text{hod.}$, dva elektrické pístové na $13.200 \text{ m}^3/\text{hod.}$; přítok vody dosahuje asi $2.7 \text{ m}^3/\text{min.}$ a na povrch je zvedán celkem 7 čerpadly (pět na Hermenegildu, dva na Alexandru) o výkonu dohromady $17.25 \text{ m}^3/\text{min.}$

Kapacitu těžných zařízení závodu Zárubku (s Alexandrem) odhadujeme na 11 mil. q ročně.

Pro úpravu uhlí je na závodě úpravna s mokřým prádlem systém Baum o výkonu 120 t/hod. na zrno 10–120 mm a pneumatická úpravna prachu pod 10 mm systém Birtley s výkonem 80 t/hod. ; také na pomocné jámě Alexandr je zřízeno prádlo na výkon 80 t/hod. , které však nyní není užíváno.

2. Důlní pole jámy Michal v Michálkovicích má 4 dvojité, 76 jednoduchých měř a 12 přebytků v rozloze celkem 411 ha 41 a 75 m^2 ; toto pole vzniklo připojením pole jánské a josefské jámy k poli jámy Michal v letech 1913–1915; pole je obsluhováno hlavní těžnou jamou Michal z roku 1843, rekonstruovanou 1913–1915, hlubokou 671 m, úplně vyzděnou se 2 elektrickými těžnými stroji na klece po 4 vozech a pomocnou jamou Jan z r. 1869, 483 m hlubokou s těžným strojem na stlačený vzduch pro klece o 2 vozech. Pro větrání slouží jámy Petr, Pavel a Josef se 3 větrníky na celkový výkon $210 \text{ m}^3/\text{vt.}$ nassátého vzduchu; k výrobě stlačeného vzduchu má závod tři kompresory na $19.800 \text{ m}^3/\text{hod.}$ nassát. vzduchu, z nich 1 turbo na $6.600 \text{ m}^3/\text{hod.}$, ostatní pístové. Pro čerpání vodních přítoků, jež dosahují sotva čtvrt $\text{m}^3/\text{min.}$, jsou 2 čerpadla na $3 \text{ m}^3/\text{min.}$

Kapacita těžných zařízení tohoto závodu činí 3 mil. q ročně.

Od r. 1928 má závod pro úpravu uhlí zrna 3–125 mm mokré prádlo systém Gröppel o výkonu 130 t/hod. a pro zpracování prachu pod 10 mm od těžby doby briketárnu s výkonem 35 t/hod. briket a bulet.



Rozsah důlních podniků Severní dráhy při vstupu do jubilejního roku shrnujeme do těchto několika čísel:

Propůjčené pole měří 2.079 ha 63 a 13 m² a 116 výhradních kutišť.

Hlavní jámy těžné jsou 4 o celkové hloubce 2.144 m

Těžných a větrných jam pro pomocné těžení je . . . 10 o celkové hloubce 4.648 m

Větrných jam (bez těžného zařízení) je 7 o celkové hloubce 2.706 m

dohromady jam 21 o celkové hloubce 9.498 m

Elektrických těžných strojů je 10 o síle 14.115 HP pro klece o 41 voze

Pomocných vzduchových těž. strojů je . . . 6 o síle 1.285 HP pro klece o 12 vozech

dohromady 16 o síle 15.400 HP pro klece o 53 vozech

Elektrických kompresorů pro výrobu pohonného stlačeného vzduchu o 7 at.

a) turbo jsou 3 o síle 4375 HP pro 31.300 m³/hod. nassátého vzduchu

b) pístových je 9 o síle 7073 HP pro 62.800 m³/hod. nassátého vzduchu

dohromady je 12 o síle 11448 HP pro 94.100 m³/hod. nassátého vzduchu

(Na jámě Jiří ještě jeden pístový parní kompresor pro 2.500 m³/hod. nassátého vzduchu, nyní neužívaný.)

Větrníků celkem 19 s 22 motory o síle 2961 HP na 1.170 m³/vt. nassátého vduchu.

Prádla na uhlí jsou 3 mokrá a jedno pneumatické na výkon dohromady 410 t/hod.

s 60 motory o celkové síle 1.665 HP včetně třídíren u těchto prádel.

Briketárna na výrobu 35 t/hod. briket a bulet s 16 motory o celkové síle 434 HP.

Mlýn na výrobu kamenného prášku o výkonu 2 t/h. s 1 motorem o celkové síle 105 HP.

Dvě třídírny suché na závodech žírných na výkon 370 t/hod. s 21 motorem o celkové síle 271 HP, kromě dnes neužívané třídírny na jámě Jindřich.

Řetězovek a lanovek na povrchu 15 o celkové délce 880 m s 15 motory o celkové síle 216 HP (včetně 5 autom. narážecích zařízení).

Kotlů užívaných pro výrobu páry 17 o celkové výhřevné ploše 1.843 m².

Dílenských a jiných strojů na povrchu 389 s 322 motory o celkové síle 2.518 HP.

Lokomotiv na povrchu

a) parních pro posunování o norm. rozchodu 4 o síle 1000 HP

b) úzkokolejných benzolových 2 o síle 26 HP

dohromady 6 o síle 1026 HP

Na závodech je v elektrickém osvětlení instalováno 3750 žárovek celkem 243.500 watů; telefonních přístrojů celkem 301.

Vagonových vah 18 na zátěž 599.755 kg

Vozových vah 9 na zátěž 98.098 kg

dohromady 27 na zátěž 697.853 kg

V lampovných je nyní pohotově důlních lamp elektrických 3.854

benzinových 273

dohromady 4.127

Kromě toho se užívají v dole 22 magnetoelektrické lampy se vzduchovým pohonem. V záchranných stanicích je dýchacích přístrojů 52, oživovacích přístrojů 3. Členů záchranného mužstva je 53. Lidí vycvičených v poskytování první pomoci je 266. Automobilů nákladních 3 o zátěži 60 q. Hasičských sborů 4 s 86 členy a 4 stříkačkami, z toho jedna motorová o výkonu 7001/min. při tlaku 8 at. Celková délka hadic 1350 m, hydrantů na závodech je 70.

Rozsah strojního zařízení v dolech:

Vrtacích strojů hlubinných (Craelius)	7	stroje tyto představují pracovní sílu asi 3.400 HP.
Vrtacích kladiv	331	
Sbíjecích kladiv	718	
Konveyorových motorů 282 o délce žlabů 13.747 m		
Gumových pasů . . . 3 o dopravní délce 153 m		
Škrabáků	7 o dopravní délce 180 m	
Sběračů uhlí	4	

Lanovek v délce 8.340 m s 29 motory o celkové síle 332 HP.
 Lokomotiv s výbušnými motory 45 o síle 585 HP.
 Vratů pevně zabudovaných 136 o síle 2.185 HP, z toho 5 elektrických o síle 192 HP.
 Vratů přenosných 148 o síle 553 HP.
 Pojízdných šramacích strojů tyčových 16 o síle 330 HP.
 Pojízdných šramacích strojů řetězových 21 o síle 544 HP.
 Stojanových šramacích strojů tyčových 190 o síle 475 HP.
 Lutnových větrníků 39 o síle 45 HP.
 Hlavních čerpadel (čerpajících na povrch) 16 o výkonu 38'75 m³/min. na průměrnou výšku 316 m o síle 4.801 HP.
 Přizvedávacích stálých čerpadel elektrických 10 o výkonu 9'4 m³/min. na průměrnou výšku 130 m o síle 765 HP.
 Přizvedávacích stálých čerpadel vzduchových 5 o výkonu 1'45 m³/min. na průměrnou výšku 80 m o síle 45 HP.
 Přenosných čerpadel vzduchových 91 na výkon 17'63 m³/min.
 Automatických elektrických posunovacích zařízení v nárazech 18 o síle 180 HP.
 Důlních skladišť na výbušiny 12 o celkové kapacitě 4.800 kg.
 Důlních vozů na uhlí 5.603.
 Důlních vozů na kámen 2.276.
 Všech jiných vozů na závodech určených pro důl 609.
 Délka položených tratí v dole 225.302 m, na povrchu úzkokolejných 13.504 m, normálních 13.000 m.
 Délka položeného vzduchového potrubí v dole 115.238 m, obsahu 1.075 m³ o průměrné světlosti asi 4".

K 1. lednu roku 1936 byl stav důlního osazenstva 3.125, povrchového 639, celkem 3.764, počet důlních úředníků 129, povrchových 102, inženýrů 19, počet pracovních míst v dole 205, z toho 81 rubání.

Pokud bylo možno zjistit, vytěžily důlní závody patřící nyní Severní dráze od svého vzniku až do 1. ledna 1936 celkem asi 685.9 milionů q uhlí.

Se vzrůstem těžby stoupali počet úředníků a dělníků. Stačilo-li s počátku domorodé dělnictvo na práci v dolech, nedostávalo se po roce 1850 potřebných dělníků. Proto závody hradily nedostatek dělníků domorodých přijímáním dělníků a zřízenců z Opolska nebo z Hor. Slezska. R. 1856 bylo ze 17 závodních správců osm z Pruského Slezska. Ti dávali přednost dělníkům a zřízencům z Horního Slezska, takže v té době pochází skoro polovice dělníků z Opolska. Tento stav trval až do roku 1866, kdy Rakousko bylo po porážce svého vojska u Hradce Králové vyloučeno z německého spolku. Na Karvinsku a na Ostravsku propukly bouře domorodého dělnictva, podporovaného rakousky smýšlejícím obyvatelstvem, proti pruským správcům dolů a pruským dělníkům.

Výjimku v tomto počátečním víru uhelného průmyslu v revíru tvořily doly Severní dráhy, které, založeny státem aneb baronem Frant. Kleinem, přijímaly své technické síly většinou z příbramské horní akademie a též odtud i dozorce až do r. 1874, kdy po příkladu příbramské horní školy byla založena horní škola v Mor. Ostravě.

Odstraněním většiny dělníků z Pruského Slezska po r. 1866 nastal na dolech nedostatek dělníků. Domorodé dělnictvo nestačilo na práci, ač vyhovovalo. Aby byl nahrazen nedostatek domácích dělníků, obrátily se správy závodů do západní Haliče, od Bilska až za Krakov, a počaly odtud povolávat dělníky pro práci v dolech.

Tito haličtí dělníci pocházeli z nejhudších vrstev, byli to vesměs zemědělstí dělníci bez školního vzdělání. Z polovice přivykli novému povolání, z polovice se vraceli brzy opět do svých domovů k zemědělskému zaměstnání u halič. dvorů.

Závodům tím vznikala značná škoda, ježto výkon nezpracovaného dělníka nehradil jim náklad za jeho práci po čas zučování. Střídání dělníků dalo se v takovém rozsahu, že některý rok se vyměnilo u Severní dráhy až 50% všeho osazenstva.

Okolo r. 1900 bylo zaměstnáno v uhelném revíru 18% dělníků z Moravy, 57% dělníků z rakouského Slezska, 8% z pruského Slezska, 15% z Haliče a 2% z Německa. Podle statistiky bylo 58% národnosti české, 39% polské a 3% německé.

Německé dělnictvo z Opavska a Kravařska se stěhovalo za snadnější práci raději do Vídně, české dělnictvo z Opavska pracovalo většinou v průmyslu železářském, kdežto dělnictvo z Těšínska zaměstnáno bylo v hornictví.

Teprve po roce 1900 se začaly poměry v uhelném revíru ustalovati, příliv polských dělníků ustával. Na jamách nastupoval v práci syn po otci. Tím závody získávaly, ježto mladí dělníci z domácího dorostu přinášeli si do práce část tradice svých otců.

Na konec této stati uvádíme několik stručných výtahů ze staré kroniky Severní dráhy:

»Roku 1870 a v následujících letech nedostávalo se stále domorodých dělníků na práci v dolech.

Roku 1872: Nováčci v hornictví pro nezvyklost nové práce často onemocní, takže toho roku onemocnělo asi 3060 dělníků. V prosinci téhož roku vyhořely povrchové stavby na jámě Jindřich v Moravské Ostravě, takže se po delší dobu nepracovalo. Těžba vykazovala na této jámě ztrátu přes 50.000 q uhlí. Na jámě Hubert v Hrušově zaplavila voda šestý horizont. Ztráta činila více než 100.000 q uhlí, než se opět voda vyčerpala a horizont zabezpečil před přítokem vody.

Roku 1873: Netěžilo se stále ještě na jámě Jindřich pro opravy. Jen výroba koksu stoupla o 95% po zřízení nového prádla.

Roku 1874: Po vídeňském krachu poklesla cena hrubého uhlí na 7 kr. za q, drobného uhlí na 6 kr., koksu na 10 kr. za q. Výbuch na Zárubku, 5 mrtvých a 2 ranění dělníci.

Roku 1875: Těžba se nezlepšila proti roku 1874, ceny uhlí klesají dále. Ježto odbyt uhlí není dostatečný, byla zastavena

těžba na jámě Jiří a vrtání na jámě Josef na Polské Ostravě. Práce byla omezena na jamách v Moravské Ostravě, v Přívoze a v Hrušově na nejmenší míru. Dělníkům se dává dovolená. Sloj Adolf v Michálkovicích, silná 1'6 m a sloj 4 m silná na Polské Ostravě dávají mnoho uhlí a v těchto slojích tkví prosperita závodů. Na jámě František výbuch z neznámé příčiny, 8 mrtvých a 3 těžce ranění dělníci.

Roku 1876: Od 1. května nastalo další snižování prodejních cen uhlí. Dovolená se dává dělníkům v létě. 218 dělníků bylo propuštěno pro nedostatek práce.

Roku 1877: Stav dělníků zmenšen byl o 135 lidí pro nedostatek práce. Zúrokování vloženého kapitálu činí jen 3'6%, u montánní dráhy 1'9%.

Roku 1878: Poměry se poněkud zlepšují, těžba uhlí zvětšena proti roku 1877 o 2'3%, 75% těžby připadá na Michálkovice, na Pol. Ostravu a na jámu Jan.

Roku 1879: Lepší odbyt uhlí byl v listopadu a v prosinci. V Jaworznu nastala porucha. Proto musel býti kryt úbytek těžby v Jaworznu uhlím z Ostravska.

Roku 1880: Toho roku dosáhla těžba 3,917.903'5 q, největší to těžba od zahájení dolování nadolech Severní dráhy. V Jaworznu nastala nová porucha provozu. Na jámě Jindřichově ve sloji Flora na 3. horizontě nastal příval vody z 3½ hl na 15 hl za minutu. Stroj o 80 koň. silách mohl čerpati za minutu jen 6 hl. Proto musel býti koupen nový stroj systému Kley o 180 koň. silách.

Roku 1881: Na Jindřichově jámě postaveno nové čerpadlo, jež za 10 hodin může vyčerpati vodu, která se nahromadí za 24 hodiny. Poptávka po koksu vzrůstá, odbyt byl lepší, těžba se zvětšila. Dne 24. listopadu 1881 trvala stávká na Polské Ostravě 10 dnů za nejnepríznivější doby. Prošla bez výtržností, omezila se jen na ostravský revír a neměla většího vlivu na těžbu a výrobu. Výsledek stávký byl, že byly zvýšeny po příkladu jiných dolů mzdové sazby od 1. ledna 1882 na všech jamách Severní dráhy, bylo sníženo nájemné v dělnic. domcích a aktivní horníci byli osvobozeni od placení školného za své děti. Zároveň zavedeno šetření, jak zlepšiti osud invalidů, vdov a sirotek po homících

z bratrské pokladny. Věc svěřena k prostudování profesoru Spitzerovi, ježto běží o 3000 osob. Šetření není ještě ukončeno.

Roku 1884: Na jámě v Polské Ostravě začala se rubati sloj Mohutný. Při požáru na jámě Vilém dne 24.VI. zahynuli 3 lidé a těžce zraněno 8. Na jámě Petr v Michálkovicích musela být nahrazena dřevěná výstroj jámy železnou.

Roku 1883 a 1885 neuvádějí se zvláštní poznámky k dolování.

Roku 1886: Požár na jámě Vilém byl udušen, jáma nemusela být zatopena. Avšak tato jáma, hluboká 284'1m, byla plna plynů a kouře. Po zastavení jámy mohli horníci sjetí do jámy teprve dne 30. června 1886. Při sjezdu užili nových dýchacích přístrojů. Při hasicích pracích zahynul jeden úředník a jeden dělník.

Roku 1887: Začala pracovati jáma Josef v Michálkovicích. V revíru zaveden jednotný pracovní řád od 1. července.

Roku 1888: Dne 13. září nastal ve sloji Olga v Hrušově výbuch plynů. Tři dělníci byli poraněni. Na jámě František v Přívoze nastal náhlý příval vody. Bylo provedeno nové moderní vyzdění této jámy.

Roku 1889: Toho roku byla veliká povodeň, voda zaplavila celé okolí Polské Ostravy. Dělnické domky byly vodou poškozeny. Zabránilo se vniknutí vody do polskoostravských jam.

Roku 1890: V dubnu a v září vypukla stávká dělníků. Stávká zahájená v dubnu byla větší než v září. Vyhovělo se mzdovým i jiným požadavkům dělníků; v dole zavedena 10ti hodinová směna místo dosavadní 12ti hodinové s 2 hodinovou přestávkou.

Roku 1891: Na jámě Hubert v Hrušově a na Jánské jámě v Michálkovicích nastal příval vody. Čerpací stroje pracovaly ve dne v noci a proto se spotřebovalo pod kotly mnoho uhlí. Stávek toho roku nebylo. V Hrušově pro poškození vodního stroje byl zatopen spodní horizont. Čerpání vody trvalo osm dní. U Jánské jámy je sloj Mohutný již z části vyrubána a těžba se omezuje na slabší hlubší sloje.

Roku 1894: V únoru vypukla částečná stávká na dolech Severní dráhy na Polské Ostravě a v Michálkovicích, ale brzy ustala. V květnu stávkovalo v celém revíru okolo 10.000 dělníků po 17 dní. Stávkující dělníci zameškali 110.922 směn,

nastaly vytržnosti a došlo ke srážce vojska s dělníky na Polské Ostravě.

Roku 1895: Práce na Jirské jámě byla zahájena a jáma prohloubena do hloubky 171·8 m. Průměrný výdělek byl toho roku u dolů Severní dráhy na horníka ročně 358 zl.

Roku 1896: Roku 1894 určena Jirská jáma ke zrušení, ale na rozkaz c. k. báňského úřadu musela býti proměněna ve větrní jámu, byla nově otevřena a prohloubena od 171·8 m do 195·8 m a vyzděna o 23·3 m do hloubky. Koncem tohoto roku se začne těžiti.

Při požáru ve vodní jámě Hermenegild zahynulo 16 lidí a bylo těžce zraněno 11.

Dne 1. července 1896 se začala hloubiti jáma Alexandr v Malých Kunčicích u Ostravy. Předběžná vrtna vykonaná v Malých Kunčicích byla provedena do hloubky 150 m a tam dosaženo uhelné vrstvy. Do konce r. 1896 byla těžná jáma prohloubena do 70 m, větrní do hloubky 40 m. Průměr vyzdíváné jámy Alexandrovy je 4·3 m.

Roku 1897: Zřízena báňská společnost. Nastalo zvýšení mezd, klesl výkon dělníků. Rubají se méně výnosné sloje. Na Jánské jámě v Michálkovcích jsou mohutné sloje skoro úplně již vyrubány a na jámě na Polské Ostravě z větší části. Rubání slabých slojí vyžaduje mnoho práce a výloh a těžba uhlí je malá. Jirská jáma a práce na nové jámě Alexandr v Malých Kunčicích vyžadují mnoho nákladů.

R. 1898: Výstavba jámy Jirské a Alexandrovy stála až dosud 6,947.896·67 K, jen toho roku vydáno na obě jámy 813.722·94 K.

Roku 1900: V Přívoze rubají se slabé a porušené sloje. Spotřeba koksu vzrůstá. Ve 2. skupině dolů (Michálkovice a Polská Ostrava) se rubají mohutné sloje, proto je těžba větší. Stávka trvala tři měsíce, mzdy musely býti zvýšeny.

Roku 1901: Zákonem ze dne 27. července stanoveno, že pracovní směna pod zemí nesmí přesahovati 9 hodin.

Roku 1903: Musely býti pořízeny silnější stroje k čerpání vody.

Roku 1907: Projevil se na dráze nedostatek vagonů. Proto muselo býti odvezeno 207.903 q uhlí povozy pro drobný obchod

i pro velkoobchodníky. Ředitelství dolů Severní dráhy bylo nuceno zavést »volné směny« pro nedostatek vagonů k odvezení uhlí. To zůstalo ležeti na hromadách a vzňalo se. Také koks nemohl býti odvezen pro nedostatek vagonů a musel býti ukládán na hromady.

Roku 1908: Nedostatek vagonů k odvezení uhlí byl i v tomto roce.

Roku 1909: Koksovna František byla dána do chodu dne 9. ledna. 31. března vydán nový společný pracovní řád; pracovní doba pro důlního dělníka zůstává 9 hodin, pro povrchového 12 hodin s 2 hodinovou přestávkou.

Roku 1910: Rozhodnuto odkoupiti podíl těž. Marie-Anna na koksovně František, čímž se tento závod stal výhradním majkem Severní dráhy Ferdinandovy. Započato s reorganizací a soustředováním závodů. V Žibřidovicích upraveny hranice našeho pole a pokračováno ve vrtání.

Roku 1911: Nedostatek dělníků, zdražování životních potřeb, zvýšení mezd dělníků a úprava platů úředníků a dozorců. Nedostatek vagonů, zvláště v září a říjnu; proto zavedeny volné směny. Převzetím koksozny František úplně do majetku Severní dráhy zvýšila se těžba žirného uhlí. Rozšíření koksozny bude podniknuto na jáře. Rozhodnuto zastaviti koksovnu na Jindřichově jámě. Briketárna pracovala jen pro vlastní potřebu. Pokračovalo se ve výzkumném vrtání v Žibřidovicích.

Roku 1912: Počátkem června stávkovali horníci krátký čas na dvou hlavních závodech. Nedostatek dělníků pro povolání k vojsku. Mzdy stoupají. Pro stávky v Anglii, Belgii a Vestfálsku stoupla poptávka po uhlí a koksu, ale nemohla býti úplně uspokojena pro nedostatek vagonů, zvláště na podzim. Dokončeny práce na výstavbě koksozny František uvedením do chodu V. skupiny pecí; koksovna na jámě Jindřich zastavena.

Roku 1913: Nedostatek dělníků trvá a měl za následek zvýšení mezd. Ceny potřebného materiálu stoupají. Poptávka po uhlí byla příznivá. Doly jen stěží dostály poptávce. Přístavování vagonů bylo uspokojivé. V soustředování závodů se pokračuje. Spuštěna nová elektrárna a továrna na benzol.

Roku 1914: V první polovině roku chabý odbyt. Povoláním části osazenstva na vojnu nastal pokles těžby i výroby koksu. Poptávka po uhlí a koksu sice vzrostla po vypuknutí války, ale nemohla být uspokojena, ježto dráhy byly plně zatíženy dopravou vojska; musely být vsunovány volné směny. Nákup materiálu pro závody způsobuje potíže. Soustředění důlních polí na Zárubku bylo ukončeno.

Roku 1915: Nedostatek vagonů trvá. Právo volného nakládání suhlím a koksem je omezováno úřady. Poptávka po uhlí a koksu byla tak veliká, že pro zmenšený stav osazenstva přesahovala možnou výkonnost našich závodů. V poslední čtvrti roku byla i koksovna plně zaměstnána. Pro drahotu bylo provedeno zvýšení mezd dělníků a zavedeny drahotní přídavky k platům úředníků a dozorců. Opatřování materiálu, hlavně dříví, působí veliké potíže a lze ho opatřit v míře nejnutnější jen za zvýšené ceny. Od 1. I. 1915 bylo zákonem zavedeno úrazové pojištění horníků. Pokračovalo se v provádění rekonstrukčních prací na závodě Michal.

Roku 1916: Obtíže způsobené válkou trvaly jako v minulém roce, ba se ještě zvětšily. Omezení disposičního práva s výroby trvalo, větší část výroby musila být odváděna vojen. správě. Pro soukromou potřebu bylo jen nepatrné množství výroby k dispozici. Časem se dostavuje nedostatek vagonů. Mzdy dělníků musely být zvýšeny a poskytovány příplatky k zmírnění nouze při stoupající drahotě životních potřeb. Závody pečují o dodávání potravin, obstarávají prádlo, šaty a boty dobré jakosti za lacině ceny. Také úředníkům musily být dány drahotní přídavky. Zaopatřování závodů potřebným materiálem působilo veliké potíže. Ceny materiálu velmi stouply. Jeho jakost byla zhoršená, proto se ho spotřebovalo daleko více než v dobách mírových. Zvýšení prodejních cen vlastních výrobků nepřivedilo vyrovnání, ježto část výroby musila být odváděna za mírové ceny.

Rekonstrukce závodu jáma František byla ukončena; také práce ve větrní jámě vrbecké byly dokončeny. Na koksovně František byla postavena a zatopena VI. skupina pecí. Bylo ukončeno rozšíření továrny na benzol a rozšíření vodovodu.

Roku 1917: Potíže způsobené válkou trvaly dále. Státní zásah do disposičního práva závodů se zvětšil a od 4. listopadu byly zabráný min. veř. prací veškeré zásoby uhlí a koksu i celá těžba; toto ministerstvo rozdělovalo uhlí a uhelné výrobky. Zájem dělníků na pracovním výsledku a výkonnost závodů klesá. Státní dohled nad surovinami a životními potřebami ztížil a zdržoval hospodaření s materiálem, zásob materiálu povážlivě poklesly a doplňovaly se za neobyčejně vysoké ceny, jen aby závody mohly býti udržovány v chodu.

Mzdy dělníků i platy úřednictva musely býti vícekrát zvýšovány a upravovány. Také svépomoc závodů při zaopatřování potravin a šatstva pro vlastní zaměstnance nabyla značného rozsahu. Vážných škod byly závody sice ušetřeny, ale trpěly značně opětovnými dělnickými stávkami. Mnohokrát do roka dostavil se nedostatek vagonů v té míře, že nemohlo býti dodáno potřebné uhlí ani vlastní koksovně.

Roku 1918: Neblahý vliv války zvyšoval obtíže skoro den ze dne, těžba stále klesala. Příčinou toho byl nedostatek potravin, krmiv, zpoždování dodávek potřebného materiálu, zvláště nedostatek třaskavin, zavedení 8 hodinové směny pro povrchové i důlní dělníky a minimální mzdy (75%), nedělní klid, odchod zajatců, stávky, nedostatek vagonů atd., zvláště v poslední třetině roku, a nemálo také po dvakrát vypuknuvší chřipka. Pro nedostatek uhlí musila býti zmenšena i výroba koksu. Úředníkům a dozorcům musily býti poskytnuty drahotní přídavky a výpomoci. Upraveny provisní nároky vdov a siroteků po zaměstnancích. Průměrné ceny za uhlí neodpovídaly skutečným nákladům na těžbu.

Po převratu bylo rozhodnuto, že horní inspektorát Severní dráhy v Mor. Ostravě je zástupcem společnosti u československých úřadů, kdežto generální ředitelství bylo ve Vídni.

Ježto však veškeré doly společnosti Severní dráhy jsou na území Československé republiky, bylo sídlo společnosti později přeloženo do Mor. Ostravy.

Dne 29. listopadu 1918 zemřel velice zasloužilý gener. ředitel společnosti Severní dráhy Hugo Herrmann a jeho povinnosti

vykonávali prozatímně ředitelé Ing. Dr. mont. h. c. František Pospíšil a Dr. Josef Patzau. Od ledna 1921 stává se generálním ředitelem Ing. Dr. mont. h. c. Frant. Pospíšil, dlouholetý horní ředitel podniku.

Výťah z kroniky Severní dráhy končíme u politického převratu a obnovení samostatného československého státu jednak proto, že další doba je nám příliš blízká a proto u všech ještě v čerstvé paměti, jednak také proto, že vnitřní poměry ve státě i v revíru a vnější poměry na uhelných trzích vedly k tak těsné spolupráci všech těžářstev revíru, že historie Severní dráhy stává se jen součástí historie celého našeho ostravsko-karvinského revíru. Jakmile nastalo v revíru uklidnění – a to se stalo poměrně brzy díky obezřetnému a rozvážnému vedení organizací jak zaměstnavatelských tak zaměstnaneckých – dokončila Severní dráha svůj rozsáhlý plán rekonstrukce, soustředění a moderního vybavení svých závodů, navržený a prováděný p. ing. Dr. mont. h. c. Frant. Pospíšilem; provádění plánu bylo započato již před světovou válkou a ani jí nebylo přerušeno, jen snad zpomaleno. Velikost tohoto plánu, jeho význam a dosah lze ocenit teprve v dobách dnešního nebyvalého, všestranného hospodářského úpadku. A můžeme-li dnes v jubilejním roce pohlížeti na své závody a jejich práci s hrostí, uspokojením a do jisté míry bez obav o budoucnost, pak jest za to děkovati oněm mužům, kteří tento plán před více než dvaceti lety odvážně vytyčovali, houževnatě bděli nad jeho prováděním a neustáli, pokud celý program nebyl úplně proveden. Nebylo-li snadným prosaditi přijetí celého rozsáhlého plánu, proti němuž se stavěli i velmi zkušení technické se zvuknými jmény a jehož provedení znesnadňovaly i odůvodněné ohledy na vysoký finanční náklad, bylo jeho provádění tím obtížnější, poněvadž z velké části zapadalo do světové války a do neurovnaných a nepředvídatelných poměrů po ní; v době, kdy plán vznikl, nebylo ještě dostatečných zkušeností, z nichž by se dalo aspoň usuzovati na konečný efekt projektu, byl to odvážný krok do neznáma. A přece, pozorujeme-li dnes výsledky toho, co bylo před více než dvaceti lety zamýšleno a projektováno, co bylo po celou tu dobu až do

nejposlednějších let systematicky, krok za krokem a za nej-
obtížnějších poměrů provedeno, musíme objektivně přiznati,
že nebyti tehdejší velkorysé odvahy inženýra i plného poroz-
umění a podpory pro ni u fináčníka a hospodáře Severní dráhy,
nevstupovali bychom do jubilejního roku stoletého trvání Se-
verní dráhy při nejmenším tak zabezpečeni, s takovou jistotou
a odhodláním i úmysly k práci za dalšími cíli, jako je tomu sku-
tečně nyní.

Důlní podnik Severní dráhy dospívá ve svém kvantitativním
i kvalitativním vývoji v jubilejním roce za daných poměrů na
hranici svých možností; nezakládá ruce v klín, nýbrž usilovnou
prací organizační nyní hlavně v podzemí přímo na místě výroby
propracovává, zdokonaluje i buduje, co je dosažitelno za pod-
mínek, daných mu přírodou. U vědomí těchto přirozených a
člověkem nezměnitelných hranic možností nechybí však Se-
verní dráze ani dnes odhodlání a odvahy sledovati nové cíle a
usilovati o jejich dosažení.

Stojíc i po stu letech pevně na neotřesených základech při-
stupuje Severní dráha k dalším úkolům a práci s tvrdým odhod-
láním a pevnou sebedůvěrou do budoucnosti.





KOKSOVNÝ SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY

Severní dráha Ferdinandova se rozhodla postavit vlastní koksovny z nedostatku dobrého paliva pro dopravní podnik krátce potom, když byly vystavěny první úseky trati. Uhlí z blíže položených revírů (Štýrsko, Rosice-Oslavany) se nehodilo pro anglické lokomotivy, uhlí ze vzdálených revírů (Ostrava, Oravice) se sice hodilo, zdražilo se však neobyčejně dopravou, zásobování dráhy bylo nepravidelné a velmi závislé na počasí. Pokusy se dřevem a olejovými koláči ztroskotaly.

Začalo se užívatí koksu; pokusy vyráběti dobrý koks v milířích na způsob dřevěného uhlí neuspokojily. Proto povolala Severní dráha z Anglie zkušeného koksaře a vystavěla asi r. 1840 ve Floridsdorfu u Vídně a v Rajhradu u Brna koksové pece. Krátce nato si postavila Severní dráha třetí koksovnu v Ostravě.

Když roku 1841 byla dostavěna dráha až do Olomouce a doprava paliva z Ostravska zlevnila, zrušila Severní dráha r. 1842 výrobu koksu v Rajhradu a koksovnu ve Floridsdorfu postoupila soukromému podnikateli, který se zavázal, že bude dráze koks dále dodávat. Přesto zatěžovaly ceny za palivo ještě velmi vysoko provozní výdaje dráhy; pronikavější zlepšení se dalo očekávat teprve tehdy, až dráha dosáhne Ostravy. Velká vydání za palivo ukazovala, kolik by se dalo ušetřit, kdyby dráha měla v Ostravě své koksovny a doly, aby nebyla odkázána na dopravu uhlí a koksu povozy.

Na Albertově jámě barona Františka Kleina v Hrušově vyráběl se koks v milířích. Uhlí této jámy se chválilo již tehdy všeobecně jako jedno z nejvhodnějších pro koksování. R. 1854 bylo u této jámy vystavěno 12 koksových pecí soustavy úlovité. Pece tyto byly 10 m dlouhé, 2 m široké a něco přes 160 m vysoké. Uhlí se do nich naváželo na táčkách a prokládalo se suchým

bukovým dřívím. Koksová pec pojala 200-250 q uhlí a hořela 8-14 dní podle toho, jak dul vítr a jaký měl směr. Výtěžek koksu byl asi 35 procent.

Koupí jámy Albertovy přešla i koksovna v majetek Severní dráhy. Roku 1858 a 1859 byly staré pece nahrazeny pecemi typu Dulaitova z Belgie a r. 1862 pecemi typu Gobietova. Koksovna na jámě Albert byla zastavena r. 1875 a později zbořena (r. 1878).

Podobně byly r. 1860 zařízeny i koksové pece u jámy Jindřich. Tyto pece pracovaly až do roku 1912.

Pokud bylo možná zjistiti ze starých zápisů, bylo vyrobeno v koksovnách Severní dráhy, a to na jámě Albert do roku 1875 a na jámě Jindřich do r. 1912, celkem okolo 7,800.000 q koksu.

Nynější koksovna František, postavená společně Severní drahou a spol. Marie-Anna, zahájila činnost r. 1909 a dne 1. ledna 1911 byla převzata do výlučného majetku Severní dráhy.

Koksovna František je zařízena též na výrobu vedlejších zplodin jako ostatně všechny moderní koksovny. Výroba vedlejších zplodin se zaváděla u koksoven poměrně jen zvolna, jsouc nucena překonávati vžitý předsudek spotřebitelů koksu, že je hodnotnější koks, při němž se nevyrábějí vedlejší zplodiny. Trvalo to poměrně dlouho, než tento předsudek byl vědecky i zkušenostmi překonán.

Jak známo, hodí se pro koksování nejlépe uhlí s 20-30% prchavých součástí. Severní dráha má velkou výhodu v tom, že mícháním v určitém poměru uhlí žírného ze závodů František a Hubert o menším obsahu prchavých součástí s uhlím plynovým ze závodů Zárubek a Michal o větším obsahu plynových součástí dosahuje ideální uhelné směsi pro výrobu koksu. Další důležitou vlastností této směsi jest její malý obsah síry, takže v koksu z ní vyrobeném nepřesahuje síra 0,7%. Vedle toho má koks vyrobený z této směsi výborné vlastnosti fyzikální, je světle šedý až stříbrolesklý, hutný, ve značném množství velkokusý, tvrdý s malým otěrem a velkou pevností. Slevárenský koks známky František je všeobecně chvalně známý, avšak i hutní a otopový koks této známky má nejlepší pověst, poslední jmenovitě pro otop v ústředních topných zařízeních.

Chemické vlastnosti koksu František jsou přibližně tyto: Vlhkost okolo 1%, popel okolo 10–11%, prchavých součástí 0·75%, uhlíku 86·72%, vodíku 0·35%, dusíku 1·24%, síry 0·70%, fosforu 0·07%, výhřevnost 7.164 kalorií.

Surové uhlí pro výrobu koksu se dopravuje na koksovnu František ze dvou sousedních dolů František a Hubert společnou visutou lanovou drahou 2 km dlouhou, ze vzdálenějších závodů Zárubku a Michal železnicí ve vlastních a od ČSD najaťých rychloskladných vagonech. Lanovou drahou se dopraví za hodinu přes 100 tun těžného uhlí z každého závodu. Do komor na surové uhlí se vejde 2.800 t uhlí.

Pro úpravu surového uhlí je na koksovně František prádlo, postavené r. 1908 firmou Schüchtermann a Kremmer, postupně zdokonalované a rozšířené i doplněné r. 1928 firmou Carlshütte-Waldenburg; výkon prádla činí nyní celkem asi 240 t/hod. Pro úpravu kalů z prádla odpadajících a nejjemnějšího uhlí zrnitosti do $\frac{1}{2}$ mm z pneumatické úpravny závodu Zárubek byla postavena r. 1931 flotace na výkon 8 t/hod. fou Krupp. Pro odvodnění vypraného uhlí jsou v prádle odvodňovací nádrže na 2.160 tun, pro uskladnění koksoviny pak u koksových pecí tři uhelné věže na 6.500 t celkem. Veškerá doprava v prádle i k pecím je mechanická. Pro dopravu jaloviny z prádla na odval bylo postaveno r. 1931 automatické zařízení fou Zurstrassen na výkon 60 t/hod. Dnešní počet koksových pecí je tento:

Koksovna	Rok postavení	Systém	Počet		Počet pecí dohromady	Šírka středem m	Výška m	Délka m	Náplň pecí such. uhlím	Koksovací doba hod.
			skupin pecí	v l. skup. pecí						
František v Přívoze	1908	Otto Sallen, regenerat.	4	36	144	0·53	18	10'—	7·5	39
	1912	Koppers, regenerat.	1	82	82	0·57	2·3	10·65	11·4	40
	1916	"	1	88	88	0·57	2·4	10·65	11·5	40
	1929	Still, regenerat.	1	50	50	0·515	31	12·60	15·7	36

V těchto pecích se může vyrobti za rok 6·5 milionů q koksu. Koksuje se výhradně jen dusané uhlí; uhlí se dusá ve strojích užívaných zároveň jak k osazování pecí uhlím tak i k vytlačení koksu z pecí. Pro první 4 skupiny jsou určeny tři stroje, pro obě skupiny Koppersovy rovněž tři stroje; pro novou skupinu Stillovu pak jeden stroj s portálem 11 m vysokým o váze 236 tun, postavený Vítkovickými železárnami; tento stroj je jedinečný toho druhu v Evropě.

U starých Otto-Sallenových pecí se koks hasí, vybírá i nakládá ručně, u Koppersových se ručně hasí, avšak nakládá již strojově; u nejnovějších Stillových pecí je veškerá práce strojová; tato skupina má svou vlastní třídírnu koksu.

Pro ostatní koks je postavena zvláštní třídírna spojená s drtírnu; pro drcení jsou zabudovány nyní tři drtiče: Seltner, Symons a Norton o výkonu celkem 80 t/hod.; výkon třídírny je rovněž 80 t/hod.

Továrna na výrobu síranu amonného polopřímým způsobem je vystrojena na výkon 8·3 q/hod.; vedle ní je sušící buben pro síran o výkonu 8·3 q/hod. a skladiště síranu na 7.000 t.

Továrna na výrobu benzolu vypíráním z plynu dehtovým olejem a jeho přímou i nepřímou destilací parou má výkon 8·3 q/hod.

Koksozna má vlastní rozsáhlou a velmi dobře vybavenou chemickou laboratoř nejen pro vlastní účely, nýbrž i pro potřeby důlních podniků a pro vědecký výzkum.

Nakonec několik číslic, podávajících obraz o vybavení tohoto závodu Severní dráhy.

V prádle včetně flotace, lanovky, dopravy koksoviny do koksových věží a odvozu hlušin je postaveno 65 motorů o síle 2.543 HP.

K obsluze pecí a zpracování koksu včetně třídíren, drtírny a nakladačů koksu slouží 56 motorů o síle 1.310 HP.

Na odsávání plynu z pecí jsou postaveny 4 odsavače na celkový výkon 51.600 m³/hod. s motory o síle 660 HP. Na zpracování plynu v továrnách na vedlejší výrobky je postaveno 12 motorů o síle 822 HP.

ELEKTRÁRNA SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY



začátkem dvacátého stol. začíná energické pronikání elektřiny jako pracovní energie do hornictví; do té doby se užívalo elektrického proudu převážně pro osvětlování a pro pohon dílenských a menších strojů na povrchu. Pro tyto účely byly postaveny zpravidla na každém závodě zvlášť malé elektrárny. Čím dále tím více zasahuje elektrifikace i stroje další; v první řadě se elektrifikují stroje trvale pracující (na př. hlavní větrníky), neb kde přívod páry byl spojen s velkými ztrátami a působil obtíže (na př. hlavní čerpadla v dole); postupuje se dále ke kompresorům turbo i pístovým a s nimi neb za nimi nakonec i k těžným strojům.

Je pochopitelné, že pro tyto úkoly jednotlivé důlní elektrárny již nemohly stačiti a byly by musely býti přestavovány a rozšiřovány. V té době stál v čele Severní dráhy od 1. října 1909 pan ing. Dr. mont. h. c. Frant. Pospíšil, nejprve jako horní ředitel, po převratu jako generální ředitel. On pojal myšlenku zásobovati pomocí kabelů všechny závody Severní dráhy elektrickou energií z ústředního zdroje – jediné elektrárny, – v níž se dalo zužitkovati veškeré odpadní palivo z koksozny, on provedl tuto myšlenku zároveň s přestavbou, reorganizací a soustředěním důlních závodů na velké jednotky, takže lze směle říci, že dnešní vybavení závodů Severní dráhy jest jeho dílem.

Převzetím koksozny František do výhradního vlastnictví dnem 1. ledna 1911 získala Severní dráha možnost zužitkovati značné množství méněcenného paliva a koksového plynu pro topení pod kotly; koksovna – obdobně jako jiné závody Severní dráhy – měla svou elektrárnu o 800 KW. Již v roce 1913 byla dokončena stavba nové elektrárny se 3 turboalternatory AEG po 4.000 KW; s rozšiřováním a rozvojem závodů rostla i elektrárna; v r. 1922 přibyl čtvrtý stroj První brněnské strojírny – AEG na

12.800 KW a konečně r. 1927 pátý fy Škoda na 17.250 KW. Tak z původních 800 KW vyrostla nová elektrárna o 42.000 KW. Všechny turboalternatory vyrábějí třífázový proud o 3.150 V a 50 per. při počtu 3.000 obrátek za min.

Se vzrůstem elektrárny rostla také její kotelna. K původním osmi strmotrubnatým kotlům Burkhardtovým z r. 1913 a 340 m² výhřevné plochy, s rošty Pluto-Stocker, přibývají v r. 1922 dva a v r. 1924 další dva vodotrubnaté kotly Brněnsko-Královopolských strojůren po 500 m² výhřevné plochy s posuvnými rošty po 21,5 m² plochy.

V r. 1926 byly dva Burkhardtovy kotly přestavěny na práškové topení, jež bylo v r. 1931 překonstruováno. Všechny kotly jsou vybaveny smíšenými topeništi, t. j. u všech je zavedeno topení přebytným koksovým plynem. Napájeny jsou dvěma elektricky poháněnými napaječkami o výkonu po 80 m³/hod.; pro případ poruchy stojí v záloze parní napaječky. Kotly jsou všechny napájeny kondensátem až na jeden, který dostává vyčištěnou vodu oderskou a hradí ztráty kondensátu.

Tuhé palivo je dopravováno ze skládky drapáky po visuté dráze do mícháreny; struska se dopravuje drapákem z kotlovný do zásobníku, odkud je odvážena koksovnou na odval s jejími vlastními odpadky.

Plyn je přiváděn z koksozny potrubím 500 mm průměru.

Kotlovna dodává potřebnou páru též koksovně (továrna na benzol, čpavek). Přebytné teplo ve formě teplé vody se dodává z elektrárny na otop a koupání jednak koksovně a sousední jámě František, od r. 1915 však ještě jámě Hubert na druhém břehu Ostravice vedením 850 m dlouhým; elektrárna dodává těmto závodům také všechnu vodu užitkovou; čerpací stanice stojí na břehu Odry a je vybavena 4 stroji na celkový výkon 48 m³/min. s motory 910 HP; pro přívod vody na elektrárnu a koksovnu jsou položena 4 vodovodní potrubí o průměru 300 mm až 450 mm. Užitková voda pro elektrárnu se čistí čtyřmi rychlofiltry »Dabeg«; pro chlazení vody jsou postaveny 2 věže o výkonu celkem 5.400 m³/hod. Do vody se přisazuje něco kyseliny solné.

Pro blízké závody (koksovna, František, Hubert) je dodáván třífázový proud o napětí 3.150 V, pro vzdálenější pak transformovaný proud o 23 KW; veškerá dodávka proudu se děje třífázovými armovanými zemními kabely o celkové délce (včetně rezervních kabelů) 65.800 m; proud se přivádí do pěti transformoven na příslušných závodech, kde se opět transformuje na 3 KW a podle potřeby níže. Pro případ poruchy jest elektrárna nouzově spojena pro dodávku proudu venkovním vedením s elektrárnou Ignát Báňské a hutní spol., káblovým vedením s elektrárnou Karolina Vítkovických kamenouhelných dolů a s vedením M.S.E.; kromě toho je také transformovna na nejvzdálenější jámě Michal připojena na vnější síť M.S.E. o 23 KW.

Na elektrárně jest zřízena též rozsáhlá zkušebna s transformátorem na 100 KW, cejchovna a temná komora.

Vedle vlastní elektrárny patří závodu i rozsáhlé mechanické a elektrické dílny, pracující podle potřeby i pro druhé závody Severní dráhy. V nich jsou postaveny 24 motory o celkovém výkonu 2.060 HP. Celkem jsou postaveny na elektrárně pomocné stroje o síle 2.545 HP a 20 telefonních přístrojů.

V původní a nové elektrárně bylo vyrobeno od 1. ledna 1909 až do 31. prosince 1935 celkem 1.177,244.700 KWh.

K 1. lednu 1936 bylo zaměstnáno na závodech dělníků 234, úředníků 11, inženýrů 2.





Dí jakémkoliv dobývání uhlí, nerostu to poměrně měkkého a křehkého, při jeho dopravě na povrch a pozdějším zpracování nelze zabrániti, aby se netvořil t. zv. uhelný prach, pod nímž se dnes rozumí uhlí o velikosti zrna pod 10 mm. Již v samých začátcích uhelného podnikání byl tento prach na obtíž a pro nepohodlnost při upotřebení se pokládal za výrobek méněcenný, ač jakostí (popelnost, výhřevnost) se neliší nikterak od ostatních uhelných druhů, ba u některého uhlí je dokonce lepší než hrubší druhy.

Není divu, že pokusy upravití uhelný prach tak, aby se do rukou spotřebitelových dostal ve formě snadno použitelné, se dály skoro od samého počátku uhelného podnikání a že se došlo tak ke briketování uhlí; to spočívá v tom, že se k prachovému uhlí přimíchá vhodné pojídlo (smola, dehet), zahřátá směs se plní do různých forem, v nichž se podrobí vysokému tlaku; vlivem pojídla se prachová zrna spojí a z formy vychází kompaktní palivo, velmi vhodné hlavně též pro domácí otop. V novější době se briketuje některé uhlí i bez pojídla, při čemž se využívá jeho vlastnosti, že se stává při určité teplotě plastickým, v kterémžto stavu se dá prachové zrno při velmi vysokém tlaku rovněž spojit do soudržných a pevných briket.

Severní dráha jako první v revíru postavila již r. 1864 svou první briketárnu na jámě Jindřich v M. Ostravě. Briketárna měla dva lisy typu Middleton-Détombay o úhrnné výkonnosti obou lisů 5 tun za hodinu. Brikety, spočátku kulovité, později cihlové o váze asi 4 kg byly dodávány výtopenám Severní dráhy. Tato briketárna vyhořela roku 1898, v době, kdy bylo započato se stavbou nové briketárny.

Nová briketárna byla vybavena zprvu jedním, později od r. 1906 dvěma lisy soustavy Couffinhal pro výrobu 5 kg-ových

briket o celkové výkonnosti lisů 10 tun za hodinu. Briketárna byla v chodu do 21. ledna 1911, kdy byla zastavena.

V obou těchto briketárnách bylo vyrobeno celkem 7 mil. 285.700 q briket.

V důsledku elektrifikace závodů Severní dráhy byla vyhašena velká část jednotlivých kotloven na závodech, kde se spalovalo převážně uhlí prachové a to v množství daleko převyšujícím alikvotní podíl uhelné spotřeby v elektrárně; vedle toho zavádění dobývacích a dopravních strojů v dole (pojízdňné šramací stroje, sbíječky, konveyory, důlní lokomotivy) i komplikovaná úprava vytěženého uhlí v prádlech a třídárnách s několikanásobným přesypáváním uhlí měly za následek stálý vzrůst odpadu prachového uhlí, které při omezeném množství přísady plynového uhlí na koksovňě nemohlo býti ani koksovnou úplně zužitkováno hlavně ze závodů s plynovým uhlím. Z toho důvodu postavila Severní dráha a dala do chodu r. 1928 novou moderní briketárnu na jámě Michal v Michálkovicích.

V briketárně jsou postaveny 4 lisy Couffinhal o výkonu celkem 20 t/hod. pro výrobu cihlových briket o váze 1 kg a 2 válcové lisy o celkovém výkonu 15 t/hod. na výrobu vajíčkových bulet o váze 60 g. Od r. 1928 do 1./1. 1936 bylo vyrobeno v této briketárně celkem 5,631.000 q briket a bulet.

Pro sušení upraveného uhlí, přicházejícího do briketárny, je zřízen otáčivý sušicí buben o výkonu 20 t/hod. se 2 cyklony na srážení nejjemnějšího uhelného prachu, strhovaného odtaženými sušicími plyny. Pro mokré uhlí jsou postaveny 3 zásobníky o celkovém obsahu 300 t a jeden zásobník o obsahu 100 t na uhlí sušené.

Jako pojídla se užívá k briketování kamenouhelné smoly s přísadou dehtu podle způsobu Martellova.

Výrobky z lisů se dopravují na pasech do vagonů nebo na sklad; rychlost dopravy je volena tak, aby výrobek mohl řádně vychladnouti.

Výhřevnost hotového výrobku je o něco vyšší než výhřevnost užitého uhlí, poněvadž ji zvyšuje přidávané pojídlo. V briketárně na jámě Michal jsou instalovány v 16 motorech



434 HP; má 2 vagonové váhy o zátěži 80.000 kg a zvláštní pojízdný most na přenášení vagonů s koleje na kolej. Briketárna může zpracovávat prach i z jiných závodů, na př. také ze suché úpravny jámy Zárubek; pro ten případ je zařízení na dopravu suchého prachu přímo do zásobníku na suché uhlí, aniž by muselo procházeti sušárkou. Vlastní v mokřém prádle upravené uhlí se dopravuje z prádla jámy Michal gumovým pásem 40 m dlouhým nad kolejištěm báňské dráhy a závodními vlečkami přímo do zásobníků na mokré uhlí.

K 1. lednu r. 1936 bylo zaměstnáno v briketárně 29 dělníků s jedním úředníkem.



BAŇSKÁ DRÁHA SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY



dyž se vytyčovala Severní dráha Ferdinandova z Lipníka do Bohumína, bylo třeba rozhodnouti, kudy vésti dráhu ze Svinova. Vzhledem na blízkost pruských hranic a na rozvoj vítkovických železáren zdálo se výhodnějším vésti trať Severní dráhy Ferdinandovy spíše směrem jižním mezi Ostravou a Vítkovicemi, aby trať nešla po samých hranicích pruského státu, který sice náležel právě tak jako Rakousko k německému Bundu, ale uzavíral se celními šraňky v severo-německý celní spolek a domáhal se vedoucího postavení v Německu. Pro vedení dráhy jižním směrem mluvil také význam Těšína, jako nejdůležitějšího města těšínského kraje, nemálo také železářský průmysl v Ústřoní a rozvíjející se průmysl soukenický v Bílsku a v Bialé. Tím by byla získala tato města výborné spojení s Moravou a dále s Vídní.

Od tohoto směru bylo však nakonec upuštěno. Prusko uspíšilo stavbu dráhy z Berlína přes Vratislav-Opolí do Annaberku u Bohumína tak, že r. 1845 byla na této trati zahájena jízda až do Annaberku. Proto bylo rozhodnuto, aby Severní dráha vedla přímo ze Svinova do Bohumína, aby se tak dosáhlo brzkého spojení s Berlínem přes Bohumín.

Položením Severní dráhy (ze Svinova) směrem severovýchodním zůstaly vítkovické železářny přes 4,5 km a město Mor. Ostrava asi 3 km vzdáleny od hlavní trati Severní dráhy. Veškeré náklady pro Vítkovice a pro Mor. Ostravu byly dopravovány povozy ze stanice Přívoz.

Z jámy Karolina bylo dopravováno veškeré uhlí, později i koks, povozy na stanici Hrušov, kde bylo nakládáno do vagonů tehdy veškeré uhlí ze závodů v okolí Ostravy.

Proto vystavěly vítkovické železářny roku 1855 pro vlastní potřebu normální koňskou dráhu z Přívozu k jámě Karolina a

do vítkovických železáren. Roku 1857 byla tato koňská dráha zařízena na parní pohon. V té době vzrostla doprava na Severní dráze tou měrou, že bylo rozhodnuto vystavěti druhou kolej až do Bohumína. S vykupováním pozemků okolo Ostravy se začalo roku 1857.

Vzhledem na obtíže při dopravě uhlí z vlastních vzdálenějších závodů na dráhu dospělo ředitelství Severní dráhy k přesvědčení, že bude účelným spojití drahou jednotlivé vlastní uhelné závody přímo s hlavní trati Severní dráhy. Potřeba spojovací dráhy mezi uhelnými závody vynikala zvláště v zimě a za deštivého počasí, kdy se cesty do Hrušova stávaly nesjízdnými; stávalo se na př., že dovoz uhlí pro různé povětrnostní překážky tak ochabl, že Severní dráha neměla ve svých uhelných skladištích dostatek uhlí.

Valná hromada Severní dráhy udělila dne 21. května 1860 ředitelství Severní dráhy plnou moc, aby zahájilo jednání s ostatními těžaři, za jakých podmínek by připojili své uhelné závody na tuto spojovací (báňskou) dráhu. V polovici zmíněného roku bylo jednání s těžaři úspěšně ukončeno a započato hned s přípravami pro stavbu báňské dráhy.

Městská rada ostravská se obrátila r. 1861 pamětním spisem na ředitelství Severní dráhy a žádala, aby odbočka báňské dráhy Přívoz-jáma Karolina byla vybudována také pro veřejnou osobní dopravu a aby u jámy Karolina bylo zřízeno nádraží. Své přání doložila statistickými čísly z r. 1859. Čísla jsou zajímavá, protože nám zobrazují tehdejší dopravní ruch vítkovických železáren i města Mor. Ostravy. Vzpomenutého roku

do Ostravy-Přivozu	z Ostravy-Přivozu
přijelo osob 10.626	12.624 odjelo
bylo dovezeno nákladu 392.901 q	469.478 q vyvezeno:
z toho pro Vítkovice	
dovezeno 98.182 q	217.811 q vyvezeno.

Žádosti města Ostravy nebylo však možno vyhověti a do dnešní doby se dopravuje po báňské dráze jen zboží pro závody a jejich výrobky.

Úřední povolení ke stavbě báňské dráhy bylo dáno dne 12. prosince 1861. Aby nemusel býti stavěn úsek Přívoz-jáma Karolina, koupila Severní dráha r. 1861 tento úsek od svobod. pána Rothschilda. Na tento úsek byla navázána stavba úseku až do Michálkovic. Úřední povolení k zahájení provozu uděleno bylo dne 23. prosince 1862.

Téhož roku zažádali také těžaři v Petřvaldě, v Porubě, v Orlové, v Lazích, v Doubravě a v Karvinné, aby báňská dráha byla prodloužena až k jejich důlním závodům. Severní dráha přislíbila, že provede trassování tohoto úseku po ukončení stavby dráhy z Ostravy do Michálkovic; zatím se nemohla dáti do stavby tohoto úseku dráhy pro nedostatek peněz.

Tu zasáhl opět svob. pán Anselm Rothschild a vystavěl r. 1869 dráhu z Michálkovic k závodu Bettina a Eleonora v Doubravě.

Úřední povolení pro jízdu na úseku Michálkovice-Doubrava bylo uděleno dne 29. srpna 1870.

Úsek Michálkovice-Doubrava je dlouhý 8'981 km. V tomtéž roce 1870 byla vystavěna svob. p. Rothschildem orlovská odbočka z km 6'144 báňské dráhy Michálkovice-Doubrava s vyústěním do stanice Doubrava na Košickobohumínské dráze. Také na této části báňské dráhy byla zahájena jízda roku 1870. V r. 1886 koupila Severní dráha Ferdinandova obě tyto dráhy od svob. p. Rothschilda. Ze všech těchto úseků vznikla báňská dráha Mor. Ostrava-Přívoz-Doubrava, jež zůstala v majetku Severní dráhy Ferdinandovy i po r. 1906, kdy byly hlavní trati Severní dráhy postátněny; provoz na ní vedly však rakouské státní dráhy, po roce 1918 pak jej vede ředitelství státních drah v Olomouci na účet společnosti Severní dráhy Ferdinandovy.

Celková délka hlavní trati báňské dráhy M.O.-Doubrava jest 19'451 km a délka odboček, jichž je po zrušení odbočky k závodům Zwierzinovým v r. 1933 celkem 10, jest nyní 12'153 km.

Celkem jsou připojeny na báňskou dráhu 23 doly a 10 hutních a jiných průmyslových závodů.

S rozvojem uhelného průmyslu vzrůstala se i doprava na této dráze, takže koncem let sedmdesátých a dalších nemohla báňská dráha již zmoci dopravu nákladů; proto se rozhodla Severní

dráha roku 1880 vystavěti druhou kolej z Mor. Ostravy-Vítkovic až k jámě Salm do 72 km. U vyústění báňské dráhy v Mor. Ostravě do hlavní trati vzniklo postupně veliké seřadovací nádraží, které bylo postupně rozšířeno ze 7 na 35 kolejí. R. 1897 byla vystavěna v Porubě u Orlové a roku 1933 na jámě Michal v Michálkovicích vodárna pro napájení lokomotiv; roku 1928 zřízeny na závodě Zárubek ve Sl. Ostravě uhelné zásobníky umožňující rychlé zásobování lokomotiv uhlím. V Mor. Ostravě byla postavena výtopna pro 10 lokomotiv a točnice, která byla v r. 1925 přestavěna.

Na báňské dráze je zaměstnáno 39 úředníků a 333 zřízenci.

Báňská dráha byla stále upravována a přizpůsobována stoupající přepravě; dosavadní strážní domky a budovy ve stanicích báňské dráhy byly rozšiřovány, pro zaměstnance byly stavěny nové obytné domy.

Staré kolejnice byly vyměněny v letech 1926-1930 za kolejnice typu Xa po celé délce průběžné koleje; také staré lokomotivy byly vyměněny za nové, které umožňují hospodárnou dopravu. Celkem bylo koupeno 12 lokomotiv s pěti spřaženými osami o provozní váze 70 t.

Rušením přejezdů v úrovni trati a nahrazováním jich nadjezdy neb podjezdy se přizpůsobuje báňská dráha zvýšenému dopravnímu ruchu města Mor. Ostravy. Tak zrušen v roku 1900 přejezd na opavské silnici u ostravsko-frydlantského nádraží a nahrazen nadjezdem, v r. 1934 zrušen přejezd v ulici I. máje a nahrazen podjezdem, v témž roce nahrazen přejezd v ulici Karla Marxe nadjezdem; nyní se pracuje na zrušení posledního přejezdu v ulici Dalimilově, který bude nahrazen podjezdem.

Zastavení těžby na jámě Zwierzina má za následek zastavení provozu na odbočce, a ježto ani závod Michal (Wilczkových závodů) této odbočky nepoužívá, byla zrušena v r. 1933 podobně jako odbočka k jámě Salm I. a VII.

Naproti tomu byl v r. 1932 připojen závod Václav vlečkou na košicko-bohumínskou dráhu ve stanici Orlová, čímž bylo zřízeno druhé připojení báňské dráhy na košicko-bohumínskou dráhu.

PÉČE O ZAMĚSTNANCE PÉČE BYTOVÁ



prvních počátcích dolování na Ostravsku nebylo postaráno o ubytování dělníků, avšak s rozvojem dolování zvláště soukromými podnikateli stalo se nutným pečovat o to, aby dělníci, nemluvě již o úřednících, byli ubytováni pro případ náhlé potřeby co nejbližše jámy. První dělnické domy a domky vznikly okolo roku 1840 u jámy Trojice na Polské Ostravě a brzy potom u erárních dolů v Michálkovicích a u dolů Františka Kleina v Přívoze. Okolní vesnické osady byly malé, pozůstávaly jen ze selských dřevěných statků o pokoji a kuchyni aneb z chalup o jedné obytné místnosti, jak je lze spatřiti ještě v zapadlých vesnicích na Těšínsku. Soukromé stavební podnikání bylo do let 30tých minul. století pranepatrné, ale i později nestačilo ztřídití tolik nových bytů, aby postačily pro ubytování všech nových pracovních sil v revíru. Prvním stavitelem soukromých dělnických kolonií byl na Ostravsku Josef Kraus (1829-1881), po němž dodnes slouží různé dělnické kolonie v Ostravě a v Přívoze.

Dnešní hornické obce byly na sklonku 18. století jen vesničkami o nepatrném počtu obyvatelstva v několika domovních číslech; na př. v r. 1804 bylo v Michálkovicích 23 chalup, v Heřmanicích 45, na Hladnově 10, na Zámostí 31, v Kunčičkách 33, v Polské Ostravě 52 atd.

Se vzrůstem dolování vrůstaly však tyto obce rychle, zvláště po roce 1860 až do roku 1921. Příliv obyvatelstva se dál z jiných krajů. Tento příliv obyvatelstva do revíru úplně změnil hospodářské, sociální a z části i národnostní poměry v celém kraji. Z kraje zemědělského a hospodářsky málo důležitého pro málo úrodnou půdu a drsné podnebí stává se jedno z hlavních průmyslových středisek staré monarchie rakouské. Sem proudí jednotlivci z daleka, aby našli zaměstnání, práci ve všech oborech

lidského konání. Byli to z 90 procent lidé chudí, kteří neměli prostředků, aby si mohli vystavěti domek.

Družstevnictví nebylo tehdy ještě vyvinuto, nebylo ani dostatek peněžních ústavů a veřejných peněz. Obce samy zápasily, aby dostály povinnostem, které jim ve změněných poměrech v jiných směrech následkem velikého vzrůstu obyvatelstva vznikaly, proto se nemohly věnovati řešení bytové péče pro své obyvatelstvo z velké části nadto ještě nestálé.

Proto závody samy se počaly starati o ubytování aspoň oně části zaměstnanců, které pro nerušený chod svých závodů nutně potřebovaly, a začaly stavěti úřednické a dělnické obytné domy.

V té věci společnost Severní dráhy pokračovala jen v díle započatém jejími předchůdci u zakoupených dolů v Přívoze, v Michálkovicích, v Polské a Moravské Ostravě.

Jak vzrůstal počet obytných domů a domků Severní dráhy, kolik v nich bylo bytů a ubytováno stran a kolik bylo nocleháren, kasáren pro svobodné dělníky, osvětlí nejlépe statistická čísla ke konci každého desetiletí:

R o k	Konečný počet úředníků a dělníků	Počet obytných domů závodních	Počet bytů v těchto domech	Počet ubytovaných v záv. domech	Počet děl. kasáren, spacích sálů v nich	Počet lůžek v noclehárnách
Okolo r. 1850		3	48			
1870	2.878	161	629			
1880	2.774	214	884		6+17	
1890	4.088	291	1112		0+ 3	
1900	7.920	457	1760	3034	9+32	506
1910	8.094	619	2532	4103	11	754
1920	9.195	719	3371	6321	18	1.537
1930	7.344	757	3958	5020	11	1.078
1935	4.999	748	3845	3288	10	837

Z výše uvedených 748 obytných domů je 121 pro úředníky se 445 byty.

Spočátku byly stavěny úřednické a dělnické domy obyčejně za tím účelem, aby závody měly po ruce k nerušenému rozvoji potřebný počet zaměstnanců, později však stavěly závody domy také proto, aby zvýšily úroveň bydlení svých zaměstnanců.

Mimo to pamatovaly správy závodů Severní dráhy také na dělníky pobývající v místě závodů jen po čas pracovní doby přes týden a odjíždějící na neděli do svých domovů tím, že zřizovaly pro ně už od r. 1872 noclehárny, nazvané později dělnickými kasárnami.

Nejstarší noclehárny byly umisťovány v budovách, které byly určeny pro jiné účely a musely se pro noclehárny dodatečně upravit. V pozdějších dobách byly však stavěny pro noclehárny zvláštní moderně vypravené budovy s místnostmi pro účely ubytovací, stravovací, pro správu a provoz noclehárny. V noclehárnách jsou ložnice o 8–15 postelích v každém dostatečně prostranném sále, pak světnice pro pobyt denní, umývárny a čistírny.

Místnosti stravovací sestávají z kuchyně, jídelen, spižirny a skladiště potravin. V noclehárnách bývá obyčejně vždy byt pro správce noclehárny a jeho služební personál. V přízemí moderních nocleháren jsou topírny pro ústřední topení a prádelny.

V noclehárnách je poskytován dělníkům za levnou cenu pobyt a strava.

Počet takto ubytovaných dělníků se měnil každoročně; na př. r. 1872 byla upravena na noclehárny na závodech Severní dráhy 21 světnice v 7 domech; v letech 80tých se upouštělo od ubytování těchto dělníků a pobyt se poskytoval jen svobodným, na př. r. 1886 bylo jen sedm nocleháren; r. 1890 upravena závodní škola v Michálkovicích na dvě noclehárny. V letech 90tých vrátily se správy závodů opět k zakládání kasáren a poskytovaly pobyt v nich přes týden nejen svobodným, ale i ženatým dělníkům; zakázaly však, aby horníci bydlící v závodních domcích přijímali podnájemníky. Zařízení toto se velice osvědčilo, zvláště u dělníků ženatých, kteří našli v kasárnách příjemný útulek přes týden a nebyli vydáni zhoubným nástrahám podnájemnického života.

Obytné domy a domky byly před světovou válkou od počátku dolování stavěny v samé blízkosti jam a tvořily osady (kolonie). Ježto jámy byly zakládány mimo obvod původní obce, vznikly výstavbou domů a domků okolo nich celé nové čtvrti, jež v pozdějších letech buď splynuly se zastaveným územím původní obce aneb zůstaly od ní odděleny až do dnešního dne. Nejlepším příkladem je jáma Jindřichova v Mor. Ostravě aneb jáma Jirská, které byly vystavěny úplně v polích, první mimo obvod města Moravské Ostravy, druhá mimo obec Přívoz. První zastavěním obvodu je dnes uprostřed města nedaleko nové radnice, druhá nedaleko náměstí Svatopluka Čecha v Přívoze. Podobně tomu bylo i s osadou na jámě František v Přívoze a Hubertově v Hrušově; naproti tomu zůstala osada závodu Zárubek na obvodu Slezské Ostravy právě tak, jako osady jam Alexandr v Kunčičkách a Michal v Michálkovicích.

Důvod, proč nebyly jámy zakládány v samých původních obcích, nýbrž na jejich obvodech, dlužno hledati pravděpodobně v tom, že podnikatelé zakládali jámy na pozemcích méně hodnotných a při tehdejší zemědělské zaostalosti kraje většinou neobdělávaných, sloužících za pastviště aneb za rybníky, nemálo také z důvodů bezpečnostních a komunikačních.

Osady vystavěné okolo jam žily svým životem, odlišným často od života lidu původní osady. Zde lidselský, tam hornický pracující lid. Teprve krátce před válkou byly zakládány dělnické osady poněkud dále od jámy.

Osady založené v novější době jsou stavěny většinou podle směrnic osvědčených při výstavbě zahradních měst. Šířka ulic v nových osadách je 8–10 m, šířka hlavních ulic ve starších osadách 5–7 m, vedlejších ulic 3–4 m.

Ve starších osadách byly stavěny čtyřrodinné domky dělnické v tvaru obdélníkovém. Domek byl rozdělen na 4 byty tak, že každý byt, sestávající z kuchyně, pokoje, dvorku s chlévkem a zahrádky, měl zvláštní vchod. V nových osadách, vystavěných na nepravidelných parcelách, se staví domy u ulice s ponecháním předních zahrádek. Hospodářské budovy se stavějí u tohoto typu domů buď jednotlivě pro každý dům, k němuž přísluší,

aneb jsou stavěny stranou pro větší počet domů. Nezastavěné plochy u těchto domů jsou upraveny v zahrádky, osázené ovocnými stromy, aneb ponechány pro pěstování zeleniny pro domácí potřebu. Hlavní ulice u těchto domů je dlážděná, vedlejší ulice jsou vyštěrkovány kamenem z odvalu a upraveny na povrchu škvárou ze závodu.

Ulice ve všech koloniích jsou elektricky osvětleny; o jejich udržování se starají závody. Ve starších osadách jsou všude vodovodní výpustky, v novějších osadách má skoro každý byt svou vodu. Ve většině osad je provedena kanalisace, není-li jí, stará se závod o vývoz žump u každého domku.

Ježto v kraji je zvykem péci si chléb doma, postavily závody v každé osadě dvě i více pekáren a udrnu pro uzení vepřového masa, ježto skoro každý horník si chová vepře. Mimo to pronajímá závod za mírný poplatek nezužitkované části svých pozemků, kde dělníci pěstují různé hospodářské rostliny, nejčastěji brambory, žito a jetel pro sebe a pro své malé hospodářství.

Povaha důlních prací v dole i mnohých prací na povrchu v uhelných závodech toho vyžaduje, aby zaměstnanci po dobu práce měli zvláštní oblek a aby se po skončení práce mohli umýti aneb vykoupali.

Za tím účelem jsou zřizovány na závodech od let 80tých koupelny. V lázních jsou sprchy pro dělníky i úředníky, lázně vanové, umyvárny pro dělníky povrchové, koupelny pro ženy, někde i parní a horkovzdušné lázně. V oblekárnách jest pro každého dělníka zvláštní věšák, který se řetízem dá zvednouti pod strop; řetízek se upevní zámkem. Po dobu práce visí na věšáku obyčejný oblek dělníkův, který si po práci dělník oblékne a na věšák pověsí pracovní oblek; ten zůstane v oblekárně na věšáku a do příští práce uschne. Při těchto lázních jsou umístěny i ordinace světnice pro první pomoc při úrazu. V lázeňské budově aneb v její blízkosti jsou ve většině případů i místnosti správy závodu.

Stavebně se provádějí dnes tyto budovy velice vkusně, dbá se hygieny a pořádku; jsou po stránce architektonické ozdobou jam.

SOCIÁLNÍ POJIŠTĚNÍ.

Důležitou složkou havířského života je hornické pojištění. Už ve středověku se sdružovali horníci po způsobu náboženských bratrstev v bratrstvo havířů, aby v případě nemoci aneb stáří podporovali svého druha z pokladny svého bratrstva, do níž všichni členové přispívali nepatrným obnosem. Tato vzájemná pomoc byla vtělena také do různých horních řádů, v nichž se těžařům nařizuje, aby nemocnému aneb zraněnému havíři poskytli lékařskou pomoc a peněžitou podporu po určitý počet dnů. Ošetření bývalo kdysi na velice nízkém stupni a teprve se vzrůstem hornického průmyslu a s jeho technickým pokrokem stoupala péče o nemocné, raněné aneb přestárlé horníky.

Veřejný zájem nutil stát, aby otázka onemocnělých, zraněných a přestárlých horníků byla řešena. Stát byl zde příkladem. Roku 1802 zřídil bratrskou pokladnu pro své podniky v Příbrami, z níž byli podporováni horníci propuštění z práce pro nemoc a pro stáří, neb dostávali podporu na léčení při úrazu. Horníci byli povinni odváděti do této pokladny 1 proc. ze své mzdy.

Dělníci stát. dolů v Heřmanicích, v Michálkovicích i v Mor. Ostravě platili příspěvky do bratrské pokladny v Příbrami. Jinak mělo každé těžařstvo svou bratrskou pokladnu. Tak na př. hr. Wilczek zřídil roku 1840 bratrskou pokladnu pro horníky svých dolů; byla to nejstarší bratrská pokladna na Ostravsku. Příkladu státu a hr. Wilczka následovali později ostatní těžaři v ostravsko-karvinském revíru, na př. svob. pán Rothschild roku 1848, arciknížecí komora v Těšíně roku 1846 a jiní.

Při koupi státních dolů společností Severní dráhy r. 1856 bylo v čl. XIII. kupní smlouvy stanoveno, že veškeré jmění horníků z těchto dolů, které mají v bratrské pokladně v Příbrami, má býti vyloučeno z této pokladny a převedeno do správy kupitele těchto dolů. Od tohoto roku spravovala společnost Severní dráhy veškeré příspěvky placené horníky do bratrské pokladny nejen z koupených dolů státních, nýbrž i z dolů v Přívoze a Hrušově, koupených od Frant. Kleina.

Všeobecné zlepšení poměrů v hornickém pojištění přivodil obecný horní zákon z 23. května 1854. Tímto zákonem nařídil stát majitelům dolů, aby k podpoře dělnictva zřizovali u svých podniků buď samostatné bratrské pokladny, aneb aby se k tomu účelu spojovali s jinými majiteli dolů. Tím byla podpůrná činnost, doposud dobrovolná, uzákoněna.

Dělnické příspěvky činily od r. 1854 2-3% z výdělku, k čemuž přispívala společnost Severní dráhy často i dobrovolně. Z bratrské pokladny dostával dělník po čas nemoci 15 kr. denně, ale později dostával i více, např. r. 1869 až 70 kr. denně. Podpůrná doba po čas nemoci trvala 12-13 neděl, ale byla často v nutných případech prodlužována podle přání lékaře a závodu. Provise činila s počátku ročně 25 zl., později stoupala a dosáhla výše až 100 zl. u mužů, ženy dostávaly však jen polovici.

Léčebná péče se vztahovala na poskytování léků, neb i na ošetřování v nemocnici. Na lékařskou pomoc měl nárok jen člen bratrské pokladny, nikoliv členové jeho rodiny.

Lékaři byli s počátku honorováni jen majiteli dolů, byli lékaři závodními, a teprve později přecházeli do služeb bratrské pokladny.

Vzrůst těžby, převrat v dolovací technice, zvláště zakládání nových jam a uhelných podniků, způsobilo stěhování důlního osazenstva s místa na místo a tím velké potíže bratrské pokladně, zvláště proto, že předpisy z r. 1854 byly nedokonalé, stručné, kusé a sporné.

Aby byly urovnány tyto poměry, bylo žádáno, aby se bratrské pokladny přizpůsobily všeobecnému pojištění dělnickému z roku 1885, které bylo vybudováno již na základech pojistně matematických. Vláda vyhověla tomuto přání po dohodě s horníky i závody a vydala r. 1889 nový zákon o bratrských pokladnách, který obsahuje sice mnoho stejných aneb obdobných ustanovení jako zákon z r. 1885, avšak ponechává bratrským pokladnám úplnou samostatnost.

Podle tohoto zákona rozvrhují se příspěvky stejným dílem jak na zaměstnavatele tak i na zaměstnance. Podpůrná doba po čas nemoci byla prodloužena na 20 neděl.

Základy obou odvětví, jak nemocenského tak i provisního pojištění, byly vybudovány jednotně a byla zabezpečena hlavně finanční stabilita oddělení provisního.

Postavení bratrských pokladen upravily pak ještě novely k zákonu z roku 1890, 1891 a 1892.

Stanovy bratrské pokladny byly vydány teprve 4. listopadu r. 1893 a měly vstoupiti v platnost od 1. ledna r. 1894. Pojištění přineslo dělnictvu zlepšení. Dělníci podlehnuvše agitaci protestovali proti stanovám, ale když jim byl vysvětlen zákon z roku 1889, ustali, a tak došlo dne 28. ledna 1894 k volbě správy bratrské pokladny.

Nevýhodou bratrských pokladen bylo, že nepojišťovaly dělníky proti úrazu. Dělníci měli jen nárok na provisi, vázaný na pětiletou karenční dobu, stali-li se neschopnými k práci. Teprve 1. ledna r. 1915 bylo zřízeno ve Vídni zvláštní úrazové pojištění pro horníky podle pravidel všeobecné dělnické úrazové pojišťovny.

V době války a po převratu bylo doplněno bratrské pojištění i pojištěním příslušníků rodiny člena.

Státní převrat vyvolal pronikavé změny v bratrských pokladnách. Hned po převratu se ustavil ústřední výbor bratrských pokladen moravsko-slezských, v němž byli zastoupeni jak zaměstnavatelé tak i zaměstnanci. Ústřední výbor uspořádal poměry bratrských pokladen zavedením dobrovolných drahotních přídavků k provisi, ježto provise nestačily k živobytí pro znehodnocení peněz. Podpůrná doba byla prodloužena na 39 neděl a roku 1920 na 52 neděle.

Roku 1919 byly uspořádány zákonem drahotní přídavky a zvýšeny až o 100 procent.

Zákonem z r. 1922 byly dosavadní bratrské pokladny u jednotlivých těžářstev spojeny v sedm revírních bratrských pokladen v československé republice.

Úrazové pojištění přeneseno z Vídne na dělnickou úrazovnu v Brně. Revírní bratrská pokladna v Mor. Ostravě soustředila 11 bratrských pokladen z celého revíru. Mezi ně náleží i bratrská pokladna Severní dráhy.

Až do roku 1869 náleželi dozorcí výhradně jen k bratrské pokladně, do níž platili příspěvky jako horníci. Toho roku povolila Severní dráha dozorcům, že jim neb vdovám a sirotkům po nich budou vypláceny pense, zmenšené o provizi z bratrské pokladny, podle pensijních stanov platných pro dráhu při započtení celé služební doby, při čemž se společnost uvolila zaplatiti za ně příspěvky po odečtení příspěvků placených do bratrské pokladny. Aby toto rostoucí břímě bylo ohraňováno, povolila společnost Severní dráhy od r. 1903 i nadále všem definitivním dozorcům, aby přestoupili k pensijnímu pojištění Severní dráhy, do něhož se však započítávala jen doba definitivní úřednické služby. Pro zabezpečení těchto nároků vytvořila Severní dráha fond pod názvem »Reserve für Versorgungsgenüsse des nicht dem Pensionsfonde angehörenden Aufsichtspersonales der Bergwerke samt Angehörigen«, který byl v pozdějších letech společností opětně dotován. Vydáním pensijního zákona r. 1908 byl tento fond uznán úředně za pensijní fond.

Po převratu nastalo osamostatnění všech pensijních fondů (tedy i pensijního fondu Severní dráhy Ferdinandovy), které byly přeměněny na pensijní náhradní ústavy, do nichž podnik vysílá jen své zástupce, kteří spolu s volenými zástupci úředníků a dozorců spravují ústav podle platných stanov a zákonů.

Podstatná změna stanov Pensijního ústavu Severní dráhy Ferdinandovy nastala od 1. ledna 1929 hlavně značným zvýšením pensijních základů, což bylo umožněno opět jen širokou a účinnou pomocí Severní dráhy a splynutím pensijní příplatkové pokladny s Pensij. ústavem Severní dráhy Ferdinandovy.

ŠKOLSTVÍ.

Zavedení povinné školní návštěvy za Marie Terezie a nařízení, aby farní školy, pokud zde byly, byly dány do pořádku, vžívalo se jen pomalu. Od hranic slovenských v Bezkydech až po hranice pruského Slezska podél Ostravice byly po slezské straně jen dva farní kostely ve Frýdku a v Polské Ostravě, po moravské straně ve Frýdlantu, v Místku, v Paskově a v Mor. Ostravě. Bylo prostě nemožné, aby děti z odlehklých přifařených



vesnic navštěvovaly farní školu. Proto z leckterých odlehlých obcí nechodily děti do školy ještě v 40tých letech minulého století. S rozvojem uhelného průmyslu měnily se nepatrné vesničky u dolů v lidnaté obce, které však neměly škol, kostela, komunikací, pitné vody atd., na př. Michálkovice, Kunčičky.

Těžařstva podporovala školství od počátku poskytováním peněžitých příspěvků na stavbu škol neb darováním či laciným odprodejem potřebných pozemků, ba i umístěním škol ve vlastních budovách a zřízením školy, kde obec na to nestačila.

Roku 1850 zřídily státní doly školu v Heřmanicích, později po přechodu těchto dolů v majetek společnosti Severní dráhy založena na náklad závodu obecná škola v Michálkovicích. Škola byla r. 1888 postoupena michálkovické obci. Společnost podporovala i vývoj školství v Polské Ostravě, kde se roku 1881 zavázala platit školné za děti svých zaměstnanců a podepřela i vznik a rozvoj měšťanských škol v Polské Ostravě a pak v Michálkovicích.

Kulturní činnost Severní dráhy vyniká zvláště v obci Kunčičky u Ostravy. Založením dolu Alexandr r. 1896 proměnila se tato malá obec, pozůstávající z poplužního panského dvora a z několika rolníků a chalupníků, v lidnatou obec. Ves neměla do té doby ani školy ani kostela ani řádné komunikace. Na rozlehlých bažinatých polích vyrostla nová osada okolo dolu Alexandr. Díky podpoře správy závodu vzrostla tato obec záhy v jednu z nejlépe spořádaných obcí tehdejší doby.

Také na moravské straně Ostravice, v Mor. Ostravě a v Přívoze, podporovala společnost Severní dráhy rozvoj školství. Věnovala velkou péči zřizování mateřských školek, aby ulehčila výchovu dětí ještě školou nepovinných matkám svých zaměstnanců, takže se mohly věnovati nerušeně domácí rodinné práci. Ve svých budovách a často na svůj náklad zřizovala Severní dráha Ferdinandova mateřské školky u jámy Jiří a František v Přívoze, v Zárubku, v Michálkovicích a v Hrušově; v Kunčičkách podporoval závod 4 mateřské školky. Severní dráha spolu s Vítkovickým těžářstvem vyvolala roku 1892 založení

hospodyňské školy v M.Ostravě, aby se dívky horníků naučily různým domácím pracem a rozumnému vedení domácnosti. Ve škole se učily dívky vařit, práti, žehlit, šít a všemu, co potřebuje znáti v rodině dobrá hospodyně a matka, což nezůstávalo bez vlivu na rodinný život dělnických vrstev.

Severní dráha Ferdinandova věnovala nemalou péči také zvýšení odborného vzdělání svých zaměstnanců. Po roce 1847, od kdy byla svěřována správa závodů odborně vzdělaným inženýrům, obrací se zřetel Severní dráhy k tomu, aby získala také odborně vzdělané dozorce. S počátku byli povolávání za dozorce zkušení horníci z Příbramě nebo byli posíláni vlastní řádní a způsobilí horníci na horní školu do Příbramě. Tento způsob opatrování dozorců nebyl však pro budoucnost trvale možný při stále vzrůstající potřebě dozorců pro rozmáhající se dolování. Proto Severní dráha podporovala založení horní školy v Mor. Ostravě. Za součinnosti všech těžbařstev revíru se ustavil spolek horní školy, jehož stanovy byly potvrzeny roku 1871. Pro nedostatek vhodných učitelských sil však byla škola otevřena teprve r. 1874; vyučovalo se česky.

R. 1903 byla při škole zřízena jednoroční příprava, ve které se však od roku 1927 opět nevyučuje, poněvadž do horní školy jsou nyní posíláni zpravidla jen oni dělníci, kteří absolvovali s úspěchem odbornou pokračovací školu hornickou.

Severní dráha pečovala rovněž o odborné vzdělání dělníků; již v polovině let 80tých minulého století zavedla na jednotlivých závodech zvláštní nepravidelné kursy pro dělníky, v nichž závodní inženýři poučovali dělnictvo o nových technických zařízeních, o práci s nimi, o různých vadách, jichž se dělník při práci dopouští, a pod. Tyto kursy však později zanikly. Od 1. října 1922 byly Severní drahou otevřeny v Přívoze, Zárubku a Michálkovicích dvouleté odborné pokračovací školy hornické po způsobu živnostenských pokračovacích škol. Severní dráha vydrží školy úplně svým nákladem; školy jsou přístupny všem dělníkům důlních závodů, návštěva jich je dobrovolná a úplně bezplatná. Vyučuje se od 1. října do 30. června vždy střídavě v I. a II. ročníku po 3 dny co druhý týden ve večerních

hodinách. Samostatným havířem se může státi nyní jen dělník, který absolvoval některou z těchto škol; také do horní školy pro výchovu dozorců jsou posíláni jen absolventi těchto pokračovacích škol.

Učebná osnova škol byla schválena zemskou politickou správou v Opavě a školy podléhají státnímu dozoru. Počet týdenních vyučovacích hodin je v obou ročnících 9 za 2 týdny a vyučuje se v obou ročnících jazyku vyučovacím a písemnostem, počtům a měřictví, hornictví, strojnictví a rýsování, kromě toho v I. roč. fysice a chemii a občanské nauce, v II. roč. pak mineralogii a geologii, hornopolicijním předpisům, hygieně a první pomoci při úrazech. Pedagogickou správou škol jsou zpravidla pověřeni ředitelé oněch škol, v nichž jsou pokračovací školy umístěny, všeobecným předmětům vyučují odborní učitelé měšťanských škol, odborným předmětům inženýři ze závodů a lékař.

Návštěva odborných pokračovacích škol hornických byla ze začátku tak značná, že v každém oddělení byla zřízena paralelka a vyučovalo se každý týden. V nynějších letech krise však, kdy se nepřijímají noví dělníci a celkový počet osazenstva dolů vůbec poklesl, snížil se také počet žáků tou měrou, že se vyučuje jen na dvou školách co druhý týden. V roce 1936 uzavírají školy II. ročník po sedmé a za celou dobu absolvovalo I. ročník školy 800, oba ročníky pak 508 dělníků.

Severní dráha Ferdinandova poskytuje také studijní podpory řadě dětí svých zaměstnanců (dělníků i úředníků), studujících na vysokých neb odborných školách státních, a pokud možno zaměstnávala je vhodně v době prázdnin na svých závodech. Buď přímo neb prostřednictvím ředitelské konference o. k. revíru podporuje velmi četné podniky a spolky kulturní a sociální v revíru ostravsko-karvinském; prostřednictvím ředitelské konference je účastna na vydržování rekonvalescentního ústavu pro báňské úředníky v Kunčicích p. Ondř.



o, co předkládáme v předcházejících kapitolách, nejsou dějiny Severní dráhy Ferdinandovy za století jejího trvání; je to jen letmý pohled do nich od jejího vzniku, skoro se ztrácejícího již v šeru minulosti, k dobám mladším a přítomným. Účelem nám bylo oživit si na sklonku stoleté činnosti aspoň poněkud ono prostředí, ze kterého a ve kterém náš podnik vznikl, zachytiti některé okolnosti i údaje, které již již propadaly zapomenutí, pohlédnouti zpět na nepřetržitý, gigantický zápas podniku o bytí a vzrůst s neporozuměním, nepřízní lidí i poměrů, vyzvednouti životnost, účelnost a oprávněnost našeho podniku, srovnati cíle se skutečností a z příkladů nezdolné energie, odhodlanosti a obětavosti pracovníků minulosti načerpati poučení, morální podporu, sílu i odhodlání k dalším zápasům v přítomnosti i budoucnosti, za poměrů snad ještě nepříznivějších než před stoletím, avšak za stejnou ideu, jež udržovala a řídila činnost našeho podniku po století, to jest:

OBĚTAVÁ SLUŽBA VLASTI.

PRAMENY A LITERATURA.

Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836–1886.
Spisy z archivu generálního ředitelství Severní dráhy v Mor. Ostravě.
General-Berichte der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn 1856–1935.
Spisy o počátcích drah na Ostravsku. Archiv města Mor. Ostravy. – Eisenbahnen. –
Promemoria. – Zemská registratura v Opavě. Spisy 6/28–1766.

Jurendes Mähr. schles. Wanderer: 1837–1838, 1839–1855.
Patriotisches Tagblatt 1803. Nro 42, 43.
Jahresberichte der Troppauer Handelskammer 1853, 1854.
Oesterr. Zeitung. Wien 1857.
Brünner Zeitung. Brünn 1863.
Mitteilungen der administrativen Statistik 1. Jahrg. 1. Heft 1852, 2. Jahrg. 2. Heft 1853.
Wien.
Frieze: Uebersicht der österr. Bergwerksproduktion. Wien 1855.
Kořistka: Die Markgrafschaft Mähren und Schlesien. Wien 1860.
Jičínský Wilhelm: Bergmännische Notizen aus dem Ostrau-Karwiner Steinkohlen-
revier gesammelt vom Jahre 1856–1898. Druck und Verlag von Jul. Kittl. Mähr.
Ostrau 1898.
d'Elvert: Schritten der hist. statistischen Section der k. k. m.-schl. Gesellschaft zur
Beförderung des Ackerbaues etc. 15. Bd.
d'Elvert: Notizenblatt 1855, 1858, 1864, 1884.
Riegrův Naučný slovník. Kamenouhelné doly ostravsko-karvinského revíru. Mor.
Ostrava 1929.
Ostatní literatura a prameny jsou uvedeny v Bibliothekskatalog der k. k. priv. Kaiser
Ferdinands-Nordbahn samt Bibliotheksordnung. Wien 1905. Verlag der k. k. priv.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Druck von R. v. Waldheim.

SEZNAM LEPTŮ

PROFESOR FRANTIŠEK RIEPL	✻
SVOBOD. PÁN S. M. ROTHSCHILD	✻
ING. DR. MONT. H. C. FRANTIŠEK POSPÍŠIL	
ZÁVOD ZÁRUBEK VE SLEZSKÉ OSTRAVĚ	
NÁRAŽINA ZÁVODE ZÁRUBEK ve SLO OSTRAVĚ	
POHLED NA DŮL, KOKSOVNU A ELEKTRÁRNU	
FRANTIŠEK V PŘÍVOZE	✻
NÁDRAŽÍ BĀNSKÉ DRÁHY V MOR. OSTRAVĚ	
HAŠENÍ KOKSU NA KOKSOVNĚ FRANTIŠEK	
V PŘÍVOZE	✻

OBSAH

	Strana
PŘEDSEDOVÉ SPRÁVNÍCH RAD (PŘEDSEDOVÉ ŘEDITELSTVÍ)	5
GENERÁLNÍ ŘEDITELÉ (GENERÁLNÍ TAJEMNÍCI)	7
ÚVOD	9
POČÁTKY ŽELEZNIC	11
STAVBA DRÁHY	18
HORNÍ ŘEDITELÉ (PŘEDNOSTOVÉ HORNÍHO INSPEKTORÁTU)	33
ZÁVODNÍ NA JEDNOTLIVÝCH ZÁVODECH	33
DŮLNÍ PODNIK SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY	36
POČÁTKY DOBÝVÁNÍ UHLÍ NA OSTRAVSKU	37
ZÁKLADY DŮLNÍHO POLE SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY	42
DALŠÍ VÝVOJ DŮLNÍHO PODNIKU SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY	47
KOKSOVNY SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY	66
ELEKTRÁRNA SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY	71
BRIKETÁRNY SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY	74
BĀNSKÁ DRÁHA SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY	77
PĚČE O ZAMĚŠTNANCE. PĚČE BYTOVÁ	81
SOCIÁLNÍ POJIŠTĚNÍ	86
SKOLSTVÍ	89
DOSLOV	93

POHLED DO DĚJIN
SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY
PO STOLETÉ ČINNOSTI 1836–1936

VYTIŠTĚNO:

20 VÝTISKŮ S 8 LEPTY NA JAPANU

180 VÝTISKŮ S 8 LEPTY NA

PANNEKOEK-HOLLANDU

600 VÝTISKŮ S 8 AUTOTYPICKÝMI

REPRODUKCEMI Z LEPTŮ NA

PEROLEHKÉM PAPIRU

NAPSAL: PROF. ALOIS ADAMUS

REDIGOVAL: ING. LEV VORÁLEK

LEPTY

A INICIÁLY V DŘEVORYTU PRO-

VEDL A VAZBU KNIHY NAVRHL

V. SILOVSKÝ, AKAD. MALÍŘ, PRAHA

LEPTY VYTISKLA

TISKÁRNA ARTA V PRAZE

AUTOTYPICKÉ ŠTOČKY Z LEPTŮ

PROVEDLA FA ŠTENC, PRAHA I.

TEXTOVOU ČÁST PÍSMEM

TERTIA ROMANA GRÉGROVA

A AUTOTYPICKÉ REPRODUKCE

VYTISKLA KNIHTISKÁRNA

JANA RICHTRA, PŘÍBOR, MORAVA

