

*Starý havíř vyprávěl, jak se fářalo kdysi. Žádné vzduchové vrátky na tahání vozů, vrtačky nebo kladi-
va. Všechno se dělalo ručně, špicem a lopatou. To bylo před třiceti, čtyřiceti lety.*

Tvrdý začátek

Je až neuvěřitelné, jak se po 2. světové válce v Jáchymově začínalo. Tehdy bylo k dispozici osobní auto, koňský potah a 2 vozy. Spíše jako báchorka dnes působí skutečnost, že ještě v r. 1946 byl pro Jáchymovské doly zakoupen kočár s párem koní a jezdecký kůň, kterého používal ředitel dolů ing. B. Hegner k objížděcí šachet. Dopravu vyrubané rudniny ze Štoly saských šlechticů obstarával kočí s jedním koněm, táhnoucím vláček o 12 vozících.

Válkou vyčerpaná země, jakou byl v roce 1945 Sovětský svaz, neměla dostatek kvalitní báňské techniky a disponovala jen omezeným množstvím materiálu, který musel být navíc dopravován na velkou vzdálenost. Poválečné Československo také nemělo potřebné výrobní kapacity pro báňský průmysl nebo prostředky na nákup ze zahraničí. Technickou stránku těžby a zpracování uranových rud proto nemohli sovětsí báňští odborníci nijak podstatně ovlivnit. Kvalita a struktura prostředků, které byly k dispozici, to nedovolovala.

Tahal jsem zase do ortu dřevo. Syrové, těžké, třímetrové klády na rameni tři sta metrů slednou a pak ještě svážnou nahoru, protože by na voze neprojely. Moderní technika dolu. Nelze si nepředstavit, jaké to asi bylo jít s křížem na zádech celým Jeruzalémem. Stoupání je tam asi stejně příkré. Ale jde se tam líp než po těch balvanech hlušiny a mezi pražci, a nikdo tady nekouká, nikdo nepokřikuje, člověk jde s tím dřevem na zádech sám. Už bych to ploužení křížovou cestou dovedl popsat do poslední podrobnosti. I s tím podrápaným čelem a padáním na kolena do prachu.

Jiří Mucha (politický vězeň)

Mechanické nakládání horniny bylo iluzí. Na dobývkách byly dlouho jedinou mechanizací lopaty, kolečka, necičky a hřebel. Měsíční postupy na čelbách byly nízké, což bylo v prvních poválečných letech velkou brzdou zvyšování těžby. K otevření celého jáchymovského revíru bylo třeba také zajistit značný počet pracovních sil, kterých se po válce nedostávalo.

Klec vyjede, vyvrhne svůj náklad a pak už směstnání do úzké kovové pasti padáme do černé hlubiny. Někteří havíři se dodnes před fářáním křížují a z jejich pozdravu „Zdař Bůh“ za celá ta staletí nevyvětral



v roce 1945 se všechno dělalo ručně

původní význam.

Horní náraziště je jako obrovské nádraží. Totéž pološero rachotící železné dvorany, protkané kolejnicemi, po kterých se posunují nebo řítí s ohlušujícím řinčením plné a prázdné vozy. Tu a tam svitne kalné světlo žárovky, zaleskne se ocel, mihnou se stíny špinavých, rozedraných lidí, vykonávajících neznámé úkony. Výtahy, páky, hydrant, ze kterého crčí voda. Drnčení zvonků. A zase třesk slepě na sebe narážejících vozů, posunujících se v neustálém koloběhu z jednoho stínu do druhého a zpět. Pak to zařve jako klakson obludného auta. Přímou nad hlavou. A z hlubiny šachty, do které míří dva lesknoucí se prameny ubíhajícího lana, se vynoří klec. Další zarachocení. Odsune se pojistná mříž. A jako přízraky, s lesknoucíma se očima, se objeví v kleci těsně na sebe namačkaní havíři. Vylézají skrčením, každý jakoby něčemu utíkal, prodírají se bez ohlednutí tou směsí vozů, rachotů, přísvitů a kolejnic, s odumřelou lampou, klátící se jim v ruce. Když se objeví klec napěchovaná lidmi, vtírá se pocit, jako by žravá hlubina vyvrhovala, co zbylo po kanibalské hostině. Zvláštní, nelidský dojem, jakoby člověk pozoroval obrovská ozubená kola, vtahující mezi své zuby a znovu vyvrhující člověka, zbaveného své podoby a hlavně své moci, jež kdysi všechno to hřmotící železo stvořila.

Důl, to je prostě směs spěchu, špatné mechanizace a rozčilení, že lidé nemohou zvládnout úkol, který předpokládá mechanizaci alespoň obstojnou. Vozy jezdí po kolejích, které se boulí a kroutí. A i ten, kdo si dává veliký pozor, se neubrání, aby mu vůz s kolejí nespádl dvěma koly, nebo co je horší, všemi čtyřmi. Dostat ho, naložený několika metráky, zpět na trať, připadá stejně neproveditelné, jako postavit ručně zpět na koleje vyšnutou tramvaj. Ale vozy jsou bachraté, se čtyřmi malými kolečky blízko sebe. Při troše cviku fungují kolečka jako osa dvouramenné páky a stačí mít sílu v zádech, chytit vůz jednou rukou za spodek, druhou za levé držadlo, opřít se o něj zády a z podřepu zdvihat a tlačit ty proklaté metráky na své místo.

Jiří Mucha

(Jiří Mucha byl syn malíře a grafika Alfonse Muchy. V Praze a na Sorboně v Paříži studoval medicínu, studoval i dějiny umění a orientalistiku. Na africké frontě, v Indii, Barmě, Číně, Itálii a Francii působil jako válečný zpravodaj a letec. Po roce 1945 pracoval jako novinář, v roce 1951 byl v inscenovaném procesu odsouzen za špionáž. Ve vězení, v uhelných a uranových dolech, pracoval jako lékař. Po svém propuštění r. 1955 se živil jako scenárista a překladatel z angličtiny. V šedesátých letech se zařadil mezi spisovatele a ve svých dílech reflektoval totalitní společnost. Po pádu komunismu byl zvolen předsedou československého PEN klubu.)



Jiří Mucha