

## Kůň ve zdické historii

**K tomuto článku mne inspirovala myšlenka pana Kolečky v článku „ Chystá se neštěstí“, kde označuje koně za pomocníky člověka bez nichž by se jen velmi těžko rozvíjela lidská civilizace. Pomineme-li jejich vliv na celosvětový vývoj a zůstaneme jen u historie vlastního města, dojdeme k závěru, že se opravdu významnou měrou zasloužili, díky péči svých majitelů, o výstavbu zdické obce a nemalou měrou přispěli k jejímu průmyslovému rozvoji.**

Výstavba našeho města by byla nemyslitelná bez dovozu stavebního materiálu, ať kamenů z lomu, cihel a střešní krytiny z cihelen, stavebního dříví, písku, cementu a vápna což všechno, až do poloviny minulého století zabezpečily koňské povozy.

Významnou roli sehráli koně jako pomocníci zdických vápeníků., kteří v prostoru mezi farou a Samohelkou, ale hlavně pod Knihovem pálili vápno ve vlastních pecích. Potřebnou surovinu dováželi z Koněpruských vápencových lomů a laciné uhlí vozili z Rakovnicka a z Lísku u Berouna. Obdobně pak rozváželi vypálené vápno a prodávali jej na Plzeňsku, Příbramsku, Žatecku a v okolí Prahy. Vápno vozily formanské vozy až do Německa, kde se dobře a hlavně výhodně prodávalo. Dobrá kvalita zdického vápna byla všeobecně známa.

Bez koňských potahů by nemohl existovat ani cukrovar, postavený v roce 1870. Veškerá cukrová řepa se dovážela a naopak surový cukr se odvážel koňskými potahy k další rafinaci do pražských cukrovarů. Částečný útlum koňské přepravy nastal, až po zavedení železniční vlečky do cukrovaru.

Další důležitou skupinou přepravců až do počátku 20.století byli senaři. Vlastnili velké žebříňáky a koně s kterými se vydávali na dlouhé cesty, především do Prahy kde spotřeba sena byla největší. Z celého Berounska a Hořovicka se seno nepřetržitě vozilo do hlavního města, kde sloužilo pro koňské potahy poštovních vozů, stovkám přepravců potravinářského a spotřebního zboží, stěhovacím firmám a v neposlední řadě i početně koňmi vybavené policii a armádě. Rovněž poměrně velký přísun kvalitního sena si vyžádali závodní koně na dostihové dráze v Chuchli.

Snad nejzajímavější roli sehráli koně v dobývání železné rudy na dole Hrouda. Po více jak 300 leté těžbě v tomto prostoru, dopravovaly koňské povozy vytěženou rudu do železáren v Komárově, do Obecnice u Jinců a později do Králova Dvora. Konec této dopravě učinila až Pražsko železárenská společnost, jako nový majitel dolu Hrouda, která uvedla do provozu v roce 1914 moderní lanovou dráhu ze zdického dolu do Královodvorských železáren.

Na dole však koně přece jen zůstali. Pracovali pod zemí na 31 patře. Tady přepravovali vozíky vytěženou horninu mezi druhou a první těžní jámou, po trase dlouhé asi 600 m. Jejich trvalým pobytem se stalo tmavé podzemí. Aby úplně neoslepli, vybavili je havíři obdobnými karbidovými lampami jako měli sami, zavěšenými na chomoutu.

Jen občas byli koně za noci vyvázeni těžní klecí na povrch, aby zvolna přivykli dennímu světlu přicházejícímu s ranním rozedněním. Popásli se na zelených stráních kolem dolu, kovář jim při této příležitosti vyměnil podkovy a opět sfárali do tmavého podzemí. Nebylo divu, že se stali miláčky havířů, jímž byla vlastní láska ke všemu živému. Nikdy na ně nezapoměli s nějakou sladkostí od vlastního oběda, či z rodinných oslav. Když nic jiného, tak se jim od havířů dostalo přátelské poplácání po hřívě či zadku, spolu s několika hřejivými slovy. To byl denní rituál člověka a zvířete při nástupu obou do namáhavé práce, nebo při odchodu domů. Teprve počátkem padesátých let minulého století, byla koňská síla v dole nahrazena silou elektrickou. Poslední dva koně pracující v podzemí., pojmenovaní Karel a Jiskra koupil pan Antonín Procházka, známý zdický povozník. Všeobecný konec koňských potahů nastal s postupným rozvojem železniční přepravy a hlavně automobilismu. Od té doby zůstaly koňské potahy jen v paměti starší generace a na stránkách, kterou píše historie.

Josef Hůrka