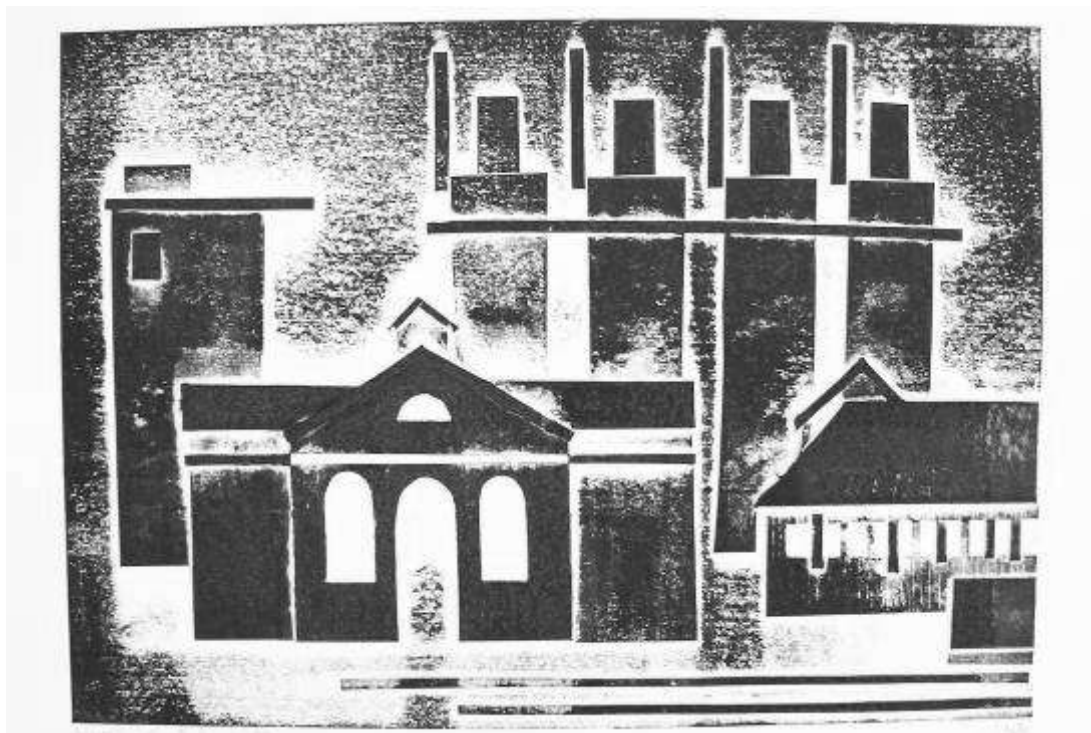


MEZI PRAŽCI MLADĚJOVSKÉ ÚZKOKOLEJKY

VÝCHOVNĚ VZDĚLÁVACÍ PROJEKT



SBORNÍK

odborných, literárních a výtvarných prací žáků

8. ROČNÍKU

ZÁKLADNÍ ŠKOLY MORAVSKÁ TŘEBOVÁ,
KOSTELNÍ NÁMĚSTÍ

2007

VÝCHOVA KE VZTAHU KE KULTURNĚ HISTORICKÉMU DĚDICTVÍ

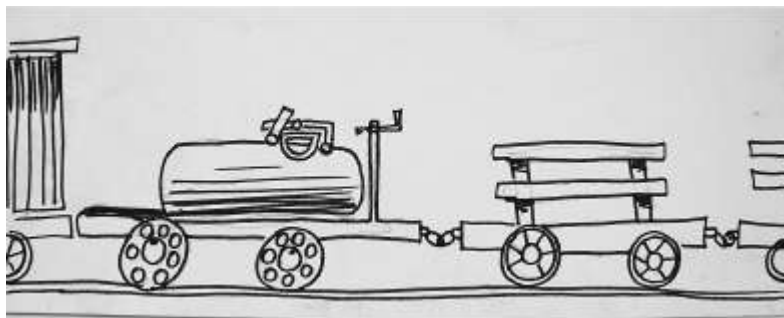
VÝCHOVA KE VZTAHU KE KULTURNĚ HISTORICKÉMU DĚDICTVÍ

ZŠ na Kostelním náměstí v Moravské Třebové se v duchu právě probíhající reformy základního a středního školství zapojila do projektu katedry dějin a didaktiky dějepisu Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy pod názvem: „Metodika pro implementaci Výchovy ke vztahu ke kulturně historickému dědictví do Školních vzdělávacích programů“.

Se školskou reformou dochází poprvé k zavádění tzv. průřezových témat do praxe a zmiňovaný projekt má za cíl vedle již ustanovených průřezových témat (osobnostní a sociální výchova, enviromentální výchova, výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech, multi-kulturní výchova a mediální výchova) vytvořit i další volitelné průřezové téma: Výchova ke vztahu ke kulturně historickému dědictví.

Učitelům má nabídnout teoretické zázemí k tomu, jak žákům účinně zprostředkovat možnost zevrubného poznání regionu, v němž žijí, uvědomění si jeho půvabů a hodnoty, seznámení se s jeho kulturním odkazem, lidmi, kteří v něm žili a žijí. Žákům by měl pomoci nalézt dobrý vztah ke svému regionu a celé zemi, aby pak mohli v budoucnu o jejich osudu zodpovědně rozhodovat.

V letošním školním roce 8 vybraných škol v republice připravilo ve spolupráci s paměťovými institucemi ve svém regionu modelové výchovně vzdělávací projekty zaměřené na historii kraje. Projekty, soustřeďující v sobě řadu předmětů (dějepis, výtvarná výchova, biologie, zeměpis, český jazyk...) a nahlížející na kulturní odkaz regionu z mnoha úhlů pohledu, by se v budoucnu měly stát příklady dobré praxe pro širokou učitelskou veřejnost se zájmem o toto téma.



Základní škola Moravská Třebová, Kostelní náměstí 21 a Průmyslové muzeum Mladějov připravily pro žáky 8. ročníků výchovně vzdělávací projekt MEZI PRAŽCI MLADĚJOVSKÉ ÚZKOKOLEJKY.

Projekt byl sestaven jako dvouetapový, přičemž první, čtyřdenní expediční část byla situována do areálu Průmyslového muzea Mladějov, druhá část, naplněná zpracováváním poznatků a výtvarným projektem na

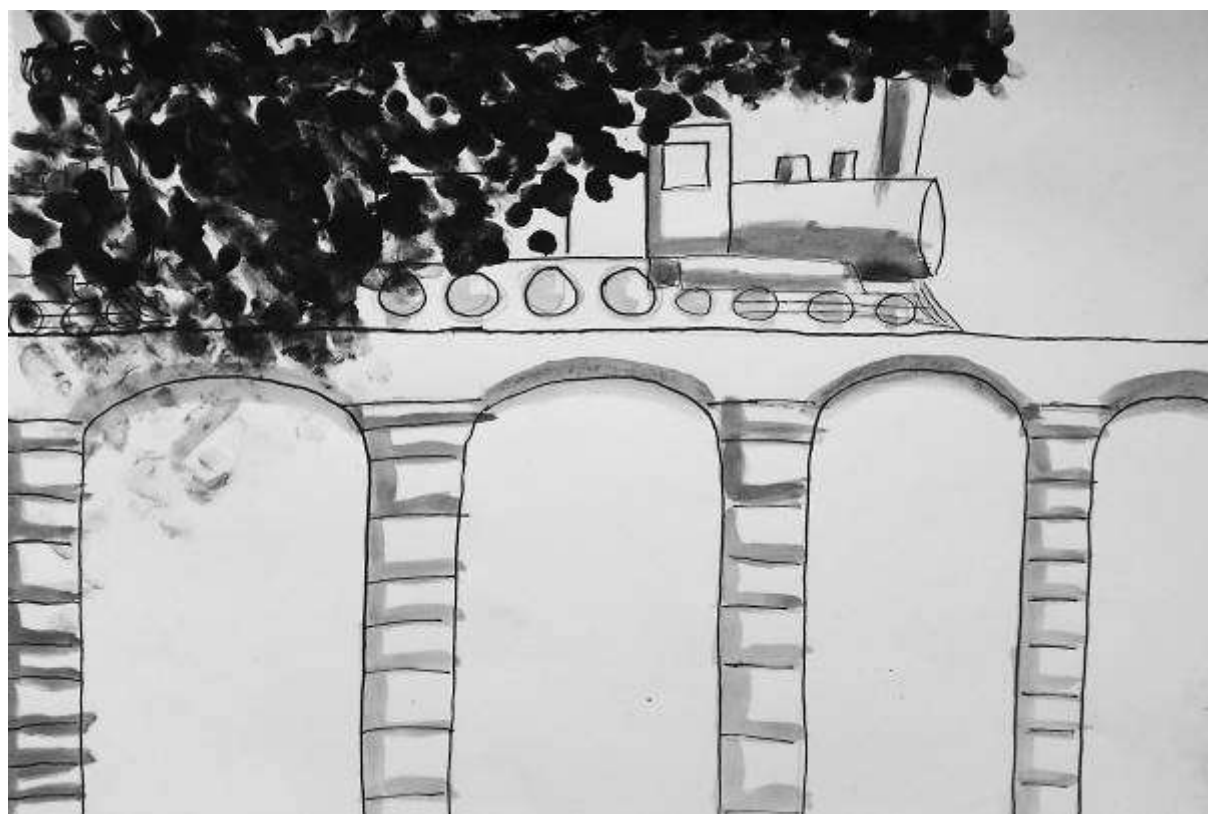
mladějovská témata „Člověk a technika“ byla rozplánována na hodiny výtvarné výchovy a dějepisu v rámci běžné výuky.

Expediční část projektu, zaměřeného na prožitkovou a estetickou výchovu, byla naplněna výtvarnými a literárně dramatickými činnostmi, studiem historie areálu a exponátů muzea a vycházkami do okolní přírody. Součástí projektu byla též jednodenní návštěva skupiny klientů Domova U Studánky (ústav sociální péče pro mentálně postižené) v Anenské Studánce, s nimiž žáci společně pracovali na několika výtvarných akcích.

Autory a organizátory projektu jsou Mgr. Vlastimil Novák a Bc. Petr Sýkora.

Výsledky práce žáků v průběhu celého projektu jsou soustředěny na následujících stránkách tohoto sborníku.

Mgr. Vlastimil Novák



HELENA JEŠINOVÁ

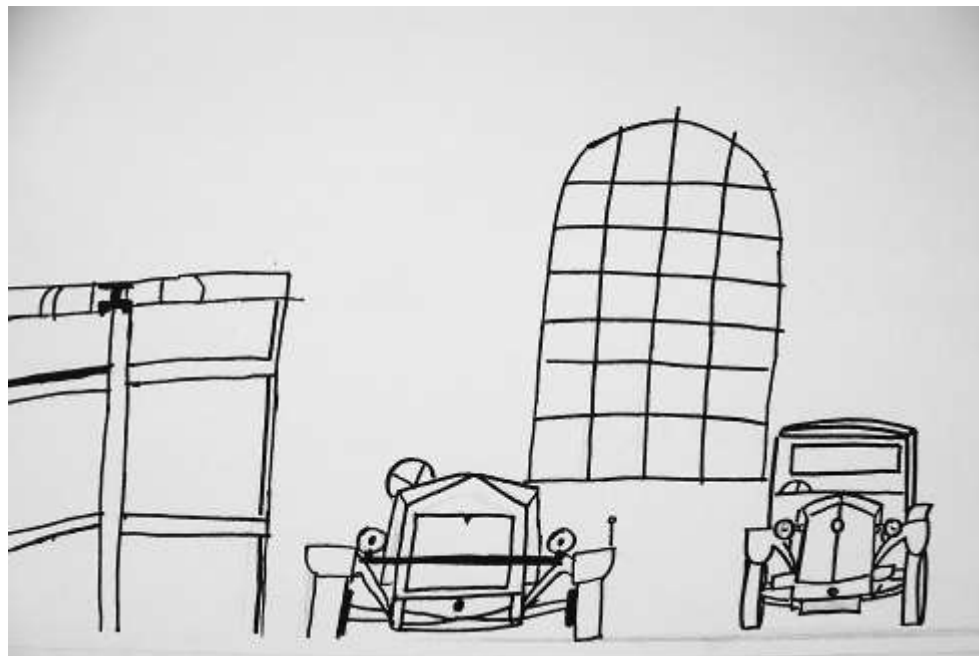
Průmyslové muzeum Mladějov

Muzeum sídlí v areálu bývalého šamotového závodu, který zde zpracovával suroviny vytěžené v dolech na Hřebečském hřbetu. Doly s továrnou spojovala více než desetakilometrová úzkorozchodná průmyslová dráha. Těžba zde probíhala od roku 1862 do roku 1991, kdy byl provoz mladějovského závodu ukončen.

V polovině 90. let 20. století se rozběhly dobrovolné aktivity směřující k přeměně bývalého průmyslového areálu na technické muzeum. Obnovil se provoz na úzkorozchodné dráze, začaly se budovat muzejní expozice historické techniky.

V dnešní době tak muzeum, sídlící v působivém industriálním areálu z počátku 20. století, organizuje jízdy výletních vlaků vedených historickými parními lokomotivami, předvádí své unikátní sbírky lokomotiv, traktorů a motorek, zemědělské a stavební mechanizace, stacionárních motorů a jiných strojů.

Každoročně je v létě pořádána vzpomínková akce na boje v první světové válce s názvem Mladějov-Blosdorf 1915.



FILIP ŠTARHA

Jak se žáci ZŠ Kostelní nám. učili v Průmyslovém muzeu Mladějov, aneb Dění na expediční části projektu

Kapitola 1. Úterý 18. 9. 2007

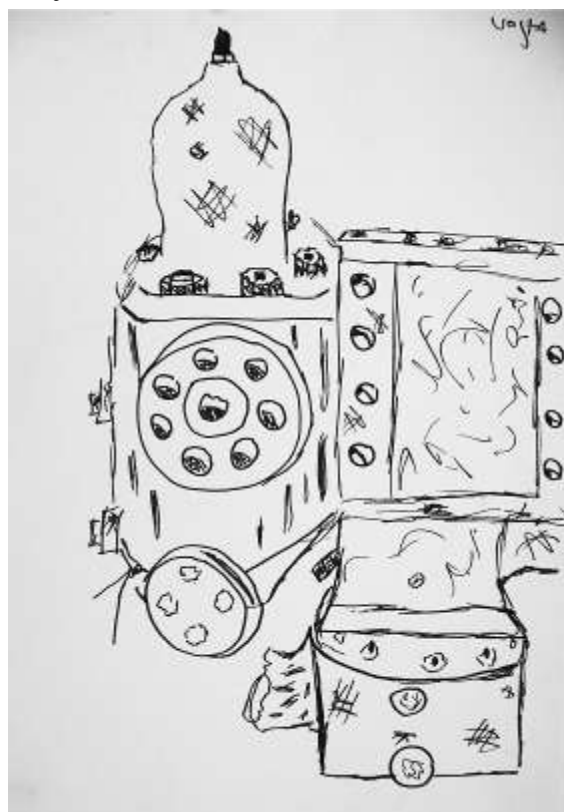
Ráno se pod vedením p. uč. Nováka sešli dobrovolníci z 8. A a 8. B u školy. Bylo nás dvacet. Všichni měli zavazadla jako na severní pól, jen pár jedinců mělo pouze malý batůžek. Ale stejně největší krosnu měl pan učitel Novák. Poté, co se porozdávaly balíčky na malbu, odebrali jsme se na vlakové nádraží. Po několikaminutové jízdě jsme již vystupovali v Mladějově. Jakmile jsme dorazili do muzea, přivítali nás „úzkokolejoví“ lidé: pan Petr Sýkora, který se o nás po celou dobu staral a vozil nás vláčkem, paní Eva Kopřivová, které vděčíme za to, že jsme v Mladějově nezahynuli hladu, pan Radoslav Kolomý s obrovskými znalostmi o každém šroubku, který v mladějovském muzeu leží.

Hned po uvítání vypukl boj o vrátnici – místo ke spaní, daleko od učitelů. Vyhrála děvčata. Na chlapce zbyla hlavní budova, kde se také podávalo jídlo.

Když jsme se ubytovali, pan Sýkora nás provedl po muzeu. Podívali jsme se i tam, kam se normální smrtelník nedostane, například do dílen muzea, kde se právě opravuje parní lokomotiva.

Po obědě jsme šli do muzejní expozice vyplňovat pracovní listy, přitom jsme zkoumali, k čemu jednotlivé exponáty slouží, jak fungují. Skoro na všechno jsme si mohli sáhnout a vyzkoušet to. Zvláště kluci nevynechali žádnou příležitost sednout si do kabiny buldozerů, jeřábů a jiných strojů, zatočit si různými klikami a páčkami. Odpoledne jsme ještě kreslili technické detaily exponátů, snažili jsme se hledat jejich „vnitřní krásu“, a pak jsme psali povídky nebo básničky na téma „Železnice“.

Večer jsme povečeřeli, podívali se na Večerníček – „Pohádky o mašinkách“ a šli do hajan.



VOJTĚCH LIŠKA

Kapitola 2. **Středa 19. 9. 2007**

V 7:30 byl budíček. Přišla nás vzbudit p. uč. Cápalová, která měla v ten den službu. Všichni se nasnídali, hodně se oblékli a mohlo se vyrazit mašinkou po úzkokolejce. Po cestě před hřmotem naší mašinky uskakovaly srnky a zajáci a my si připadali jako na safari. Mašinka se zastavila na mnoha místech, jednou jsme se šli podívat na důl, jindy zase na kolejích ležely klády, které bylo potřeba odtáhnout. Na poslední zastávce jsme na nákladní vůz nakládali staré pražce. Naložilo se jich hodně. Nakonec všichni naskákali do vlaku a zachumláni do dek jsme jeli zpátky. Po obědě a nutné chvilce odpočinku jsme se rozdělili na několik skupin, každá z nich dělala něco jiného – výtvarníci malovali, sochaři stavěli sochu z dovezených pražců, historikové psali historii areálu muzea...

Po večeri jsme se dívali na film Kalamita, který jsme si vybrali ze tří možností, a po večerce se šlo spát.

Kapitola 3. **Čtvrtek 20. 9. 2007**

Ráno jsme vstali jako vždy o půl osmé. Čtyři děvčata šla s p. uč. Krejčím roznášet po vsi pozvánky na večerní vernisáž výstavy a divadelní představení, které

již od středy připravuje skupinka divadelníků. My ostatní jsme vyrazili na procházku. Naším cílem byla rozhledna na mladějovském hradisku, odkud jsme měli Mladějov jako na dlani, ale viděli jsme i Moravskou Tře-



MICHAL HAVLÍK

bovou nebo Orlické hory. Pak jsme malovali okolní přírodu.

Po obědě jsme dali elektrárnu „do gala“, udělali výstavku obrázků, které jsme v Mladějově namalovali a secvičili představení „Mladějovská šamotka“.

V 18:30 naše paní ředitelka zahájila výstavu, přivítala všechny, kteří na vernisáž přišli (jedna paní z vesnice a lidé z muzea). Pak proběhla premiéra divadelního představení, ve kterém kromě žáků hrál i pan učitel Novák a pan Sýkora. Následovalo odhalení pražcové sochy.

Večer se všichni sbalili, protože další den jsme již odjížděli a program byl ještě nabitý, tak abychom toho neměli mnoho!

Kapitola 4. **Pátek 21. 9. 2007**

Dnešní den je pro nás poslední v Mladějově. Ráno před snídaní přijel pan učitel Hrdina a v 8:30 za námi přijeli mentálně postižení lidé z Domova U Studánky v Anenské Studánce.

Provedli jsme je po areálu muzea a potom jsme jeli po úzkokolejce. Když jsme dojeli na zastávku Veksl, hráli jsme malířskou hru – za 20 vteřin jsme měli překreslit vagónek a co se nestihlo, dokreslovalo se podle fantazie. Potom jsme



JOSEF HUBÁČEK

do dřevěných forem plácali šamotové cihly, a až uschly, ryly se do nich obrázky. Pak jsme šli na kraj lesa, který jsme měli vyzdobit pruhy látek, papíru a provazy. Nakonec jsme se tam všichni společně vyfotili.

Potom se přepřáhla mašinka a jeli jsme nazpátek. Rozloučili jsme se s lidmi z Anenské Studánky a ve 12:15 jsme se s batohy na zádech sešli před bránou, porozdávali si tatranky a šli na nádraží. Ve 12:33 nám jel vlak. S panem učitelem Hrdinou jsme nastoupili a jeli domů do Moravské Třebové.

Ani po návratu do školních lavic jsme na Mladějov nezapomněli. V hodinách výtvarné výchovy jsme dál tvořili věci, které se týkaly techniky, průmyslu, železnice, ale také přírody, zkrátka všeho, co jsme v Mladějově viděli. Zároveň se všechno připravovalo na slavnostní vernisáž výstavy na radnici v Moravské Třebové.

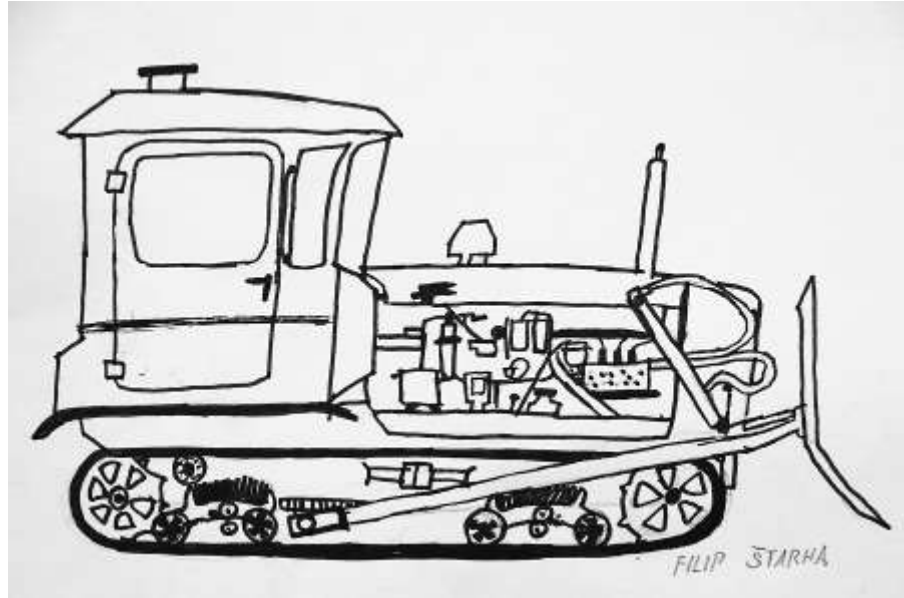
Tato velká událost vypukla 19. listopadu 2007 v 16:00.

Miloslava Příbylová, 8. B
Markéta Veselá, 8. B

PÁSOVÝ TRAKTOR

Ve středu 19. 9. 2007 se v rámci akce „Ten dělá to a ten zas tohle“ sešla naše skupinka „Techniků“ s panem Radoslavem Kolomým u pásového traktoru DT 75-M, který právě prochází renovací. Pomáhali jsme jej natírat a při tom nám pan Kolomý vyprávěl:

Traktor DT-75M je pásový tažný prostředek vyrobený v roce 1987 ve volgogradském (dříve stalingradském) traktorovém závodě v tehdejším SSSR. Tato továrna vznikla roku 1930 pod názvem STZ =



Stalingradský traktorový závod. Jako první v Sovětském svazu vyráběla traktory. Nejdříve byly kolové, od roku 1936 pásové. Tehdy totiž Národní technický institut (NATI) zkonstruoval nový typ zemědělského traktoru všeobecného určení, který byl v období rozvíjejícího se kolchozního hospodaření velmi potřebný. Již roku 1931 zahájil výrobu též traktorový závod v Charkově (CHTZ). Obě továrny pak tento nový pásový traktor vyráběly pod značkou SHTZ-NATI.

Za druhé světové války byla stalingradská továrna zničena, charkovský závod byl před hitlerovskými vojsky přestěhován do Rubcovska pod Altají. Tato válka také pro traktor připravila i další využití – Rudá armáda jej nouzově využívala jako dělostřelecký tahač.

Po válce se výroba traktorů znovu rozběhla naplno a pokračovala s různými obměnami mnoho desetiletí. Jednu z nejvýznamnějších změn traktor doznal v roce 1949, kdy byl benzínový motor nahrazen výkonnějším naftovým. Protože byl problém naftový motor spustit, startoval se pomocným benzínovým motorkem, který se vypínal po rozběhnutí hlavního motoru. Označení traktoru se změnilo na DT-54.

Dalšími následnými modernizacemi z něj vznikl DT-75M, který je v expozici Průmyslového muzea Mladějov.

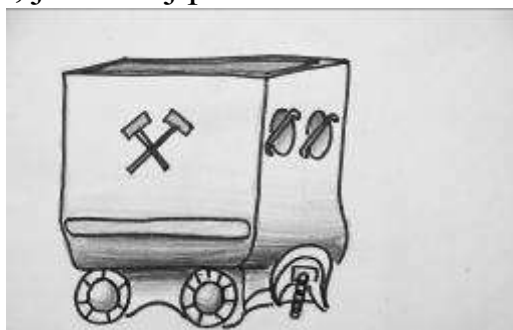
M. Havlík, B. Hladíková, J. Hubáček, Z. Rumplíková, F. Štarha

HISTORIE MLADĚJOVSKÉHO ŠAMOTOVÉHO ZÁVODU

Křídový masiv Hřebečského hřbetu nad obcí Mladějov v sobě ukrýval množství v průmyslu využitelných surovin, především křídového uhlí a lupku.

S těžbou se nad Mladějovem začalo roku 1862, kdy se ve svahu nad obcí po sesuvu půdy objevilo ložisko uhlí. Nejdříve se těžilo povrchově, pak důlním způsobem. Mladějovské uhlí bylo velmi nekvalitní, pročež se používalo jen v blízkém okolí a jeho těžba nikdy nedosáhla větších rozměrů. Dolovalo se v režii Liechtensteinů, jimž kraj patřil od 17. století.

V 80. letech 19. století byl pod ložiskem uhlí nalezen lupek – keramický jíł vhodný k pálení na ohnivzdorný materiál. Tehdy se těžba v Mladějově rozběhla naplno. Na konci devatenáctého století se v okolí Mladějova těžilo 8 000 tun lupku ročně.



ILONA BURIANOVÁ

V roce 1898 důl koupil Gerhard Mauwe z Ratiboře a v místech dnešního šamotového závodu postavil první pece na pálení lupku. Těžba se postupně rozšířila i do dalších dolů na Nové Vsi a Hřebči. V roce 1910 se G. Mauwe dostává do sporu s Liechtensteiny o výši daně z těžného materiálu. Spor se vyřešil až o tři roky později, kdy pro těžbu v Mladějovských dolech vzniká nová společnost vlastněná Liechtensteiny, jejímž ředitelem je Eberhard Mauwe, syn Gerharda Mauweho.

Jak rostla těžba, hledala se efektivnější doprava vytěženého materiálu od dolů do Mladějova, než byly do té doby používané koňské povozy (další distribuci velmi prospěla železnice z Chornic do Třebovice vedoucí přes Mladějov od roku 1889). V roce 1902 proto byla postavena od štoly Rochus do areálu závodu lanovka.

V roce 1916 se začíná uvažovat o stavbě úzkorozchodné průmyslové dráhy. Stalo se tak díky tomu, že v době 1. světové války se z lupku stala strategická surovina a prudce se zvýšila jeho těžba. Proto bylo potřeba zefektivnit a zrychlit dopravu vytěženého materiálu do závodu. Stavět se začalo v květnu 1918 s využitím práce ruských válečných zajatců. Stavělo se od dolu Václav Theodor na Hřebči k horní stanici lanovky. Nedlouho před kapitulací Rakouska-Uherska byl schválen projekt na prodloužení tratě až do areálu šamotového závodu v Mladějově. Ve víru následujících politických změn souvisejících se vznikem Československé republiky se stavba železnice notně zpomalila, takže provoz na celé délce dráhy byl zahájen až v roce 1922 a kolaudace proběhla o dva roky později.

Během provozu mladějovské průmyslové dráhy se na jejích kolejích (o rozchodu 600 mm) vystřídalo 6 parních lokomotiv (z nichž dvě zde jezdí dodnes) a 12 lokomotiv motorových různých typů. Žádný z těchto diesellových strojů se však nevyrovnal parním lokomotivám stavěným na míru místní trati. Buď byly příliš slabé a nezvládaly počáteční prudké stoupání, nebo byly zase příliš těžké na zdejší železniční svršek.

V roce 1919 šamotový závod obohatila budova elektrárny s dvojicí stacionárních lokomobil, poháněných místním uhlím. Elektrárna sloužila pro samotnou továrnu, doly na Nové Vsi a Hřebči (nejstarší mladějovský důl byl uzavřen za 1. svět. války), ve vesnici elektrárna osvětlovala kostel,



MILOSLAVA PŘIBYLOVÁ

faru, školu a hasičskou zbrojnici. Elektrárna fungovala až do zastavení těžby místního uhlí v roce 1966.

Po druhé světové válce byla továrna zestátněna a přidružena k Moravským závodům kaolinovým a hlinným se sídlem v Blansku. Později

se stává součástí koncernu Moravské šamotové a lupkové závody (jejich zkratku MŠLZ si zaměstnanci závodu z legrace vyložili po svém: „My šidíme lidi znamenitě“). V 60. letech se těžba přesouvá více na jih do prostoru Koclířova a doly Václav Theodor a Gerhard byly uzavřeny.

Pálení vytěženého lupku se dělo na Hřebči ve více než stovce šachtových pecí. V roce 1965 byly v mladějovském závodě dokončeny čtyři nové ocelové šachtové pece vytápěné plynem, jež jsou dodnes dominantou celé továrny. Těžba v této době dosahovala až 120 000 tun ročně.

Úpadek mladějovského závodu nastává po politických změnách v roce 1989, kdy přichází problémy s odbytem šamotu. Po celozávodní dovolené 26. července 1991 se definitivně uzavřela brána mladějovského závodu, všech 350 zaměstnanců zůstalo bez práce.

V továrně se sice uchytila pilařská výroba a později i výroba dřevěných lisovaných briket, ale přesto celý prostor velice rychle chátral. V roce 1995 začaly průmyslový areál a dráha fungovat jako muzeum. Mladějov se stal cílem řady nadšenců dobrovolníků, kteří v čele

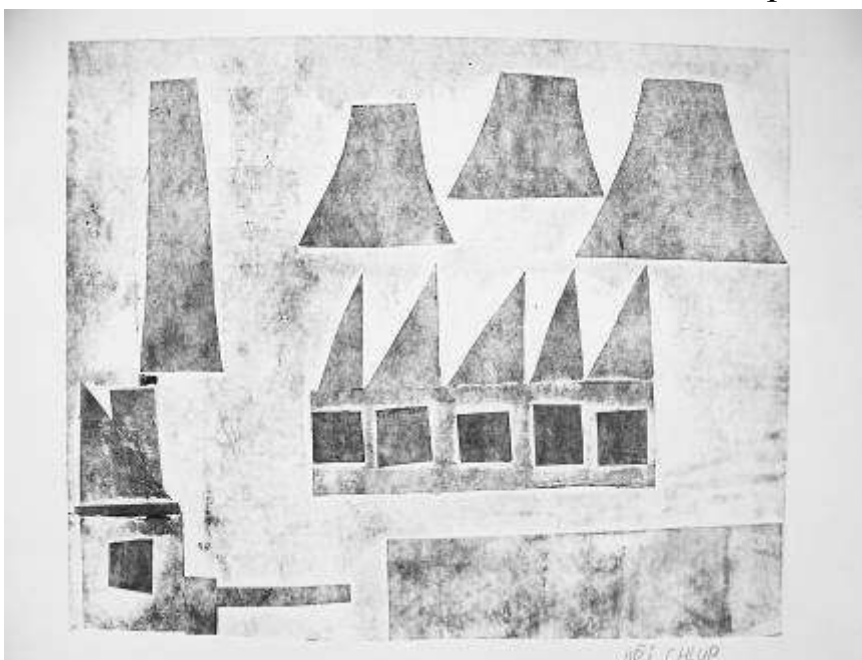
s občanským sdružením Muzeum průmyslových železnic (jež si areál na 10 let pronajalo) postupně začali obnovovat železnici a budovat expozici kolejové techniky. V roce 1998 vyjely na trať první muzejní výletní vlaky.

Roku 2002 v Mladějově vzniká další občanské sdružení Průmyslové muzeum Mladějov a o tři roky později Mladějovská průmyslová dráha. V roce 2005 pro koncepční rozporu a následné neprodloužení ná-

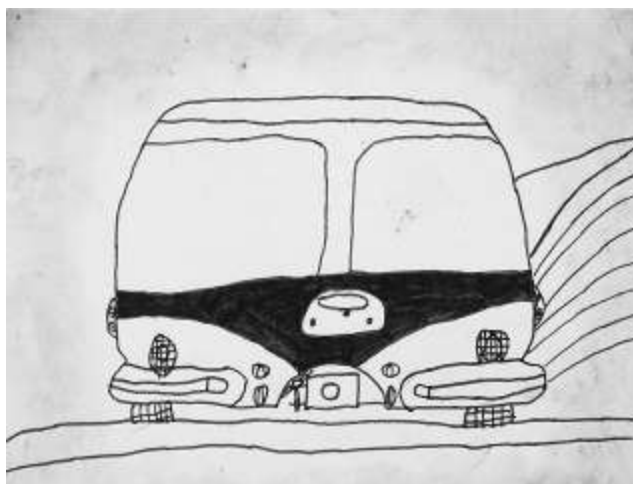
jemní smlouvy s novým majitelem z Mladějova odchází Muzeum průmyslových železnic a usazuje se v areálu bývalého dolu Jindřich II ve Zbýšově nedaleko Brna, kde buduje novou expozici a úzkorozchodnou trať do Zastávky u Brna.

Areál v Mladějově dál provozuje Průmyslové muzeum Mladějov a Mladějovská průmyslová dráha. Od této doby se muzeum profiluje do dnešní podoby, ukazující vývoj železniční, zemědělské, průmyslové a stavební techniky.

Sepsáno v hodinách semináře dějepisu



JIŘÍ CHLUP



JAN BLAŠKO

Rostliny podél mladějovské úzkokolejky

V areálu Průmyslového muzea Mladějov jsme mezi pražci kolejí našli tyto rostliny: zlatobýl kanadský, pelyněk černobýl, podběl lékařský, řebříček obecný, rdesno ptačí, komonice bílá, bodlák nicí, šťovík menší, netýkavka malokvětá, merlík bílý, mochna husí.

Téměř všechny byliny z našeho seznamu jsou až na čtyři výjimky rostliny vytrvalé, mají přímou lodyhu a většinou bílé, žluté či růžovobílé květenství. Mezi ty, které nejsou vytrvalé patří jednoleté rdesno, netýkavka a merlík a dvouletá komonice.

Ze stromů jsou nejhojnější bříza bělokorá a topol osika. Rozeznat se dají na první pohled – jak podle kmenu a rozvětvení, tak podle typických listů. Navíc bříza má bílou borku, kdežto topol černošedou.

Téměř všechny rostliny z našeho seznamu patří mezi nitrofilní organismy (vyskytují se na stanovištích bohatých dusíkem). Většinu z nich můžeme potkat na rumišťích, náspech, podél cest apod.



Ilona Burianová, 8. A; Markéta Veselá, 8. B



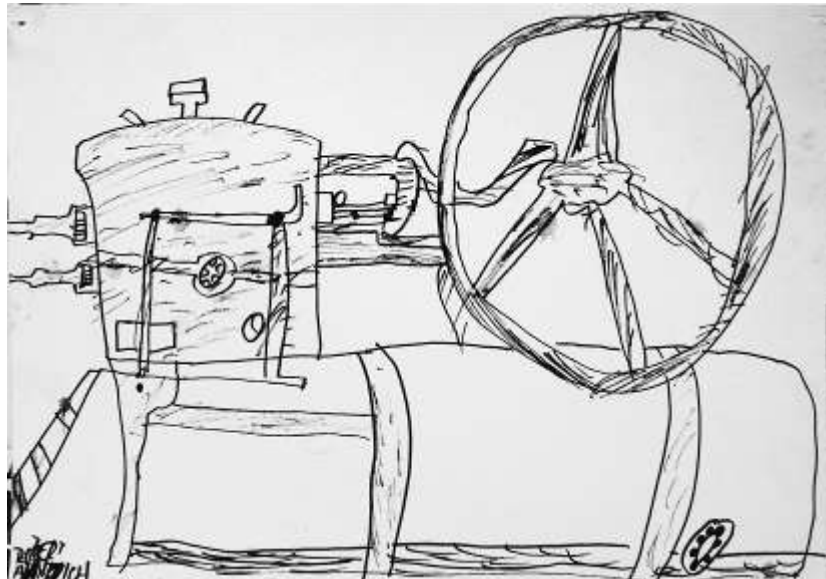
MIROSLAV
HORÁČEK

Vývoj parní lokomotivy

Historie využívání páry jako zdroje energie začíná v roce 1705, kdy britský kovář Thomas Newcomen sestrojil atmosférický stroj (předchůdce parního stroje). Využíval se hlavně k čerpání vody v dolech. Byl totiž pomalý a nehodil se k otáčivému pohybu.

Opravdový rozmach parních strojů nastal až v době, kdy James Watt Newcomenův vynález zdokonalil do využitelnější podoby. Jeho stroj byl schopen již vytvářet rotační pohyb. Poprvé byl využit v továrně na knoflíky Jamese Pickarda.

Základem každého parního stroje je parní kotel. Je to uzavřená nádoba, ve které se přeměňuje voda na páru o tlaku vyšším, než je tlak atmosférický. Kotel se skládá ze tří částí: skříňový kotel, válcový kotel a dýmnice. Ve skříňovém kotli je topeniště, ve válcovém kotli jsou



ROBERT HUMBRICH

uloženy kouřové a žárové trubky, které přejímají teplo z kouřových plynů a ohřívají jím vodu. Na jeho horní části je umístěn parojem, ve kterém se shromažďuje suchá pára, která odtud jde přes regulátor do parních válců. Dýmnice umožňuje zvětšení potřebného tahu kouře a v její horní části je komín.

Pára ve válci pohybuje pístem, na nějž střídavě tlačí z obou stran. Píst pak klikovým mechanismem otáčí hnací kola.

Prvním vozidlem, které se pohybovalo parní silou, byl tahač kanónů, který sestrojil francouzský důstojník N. J. Cugnot v roce 1770. V Čechách předvedl svůj parní vůz roku 1815 Josef Brožek, který o dva roky později postavil i vlastní parník.

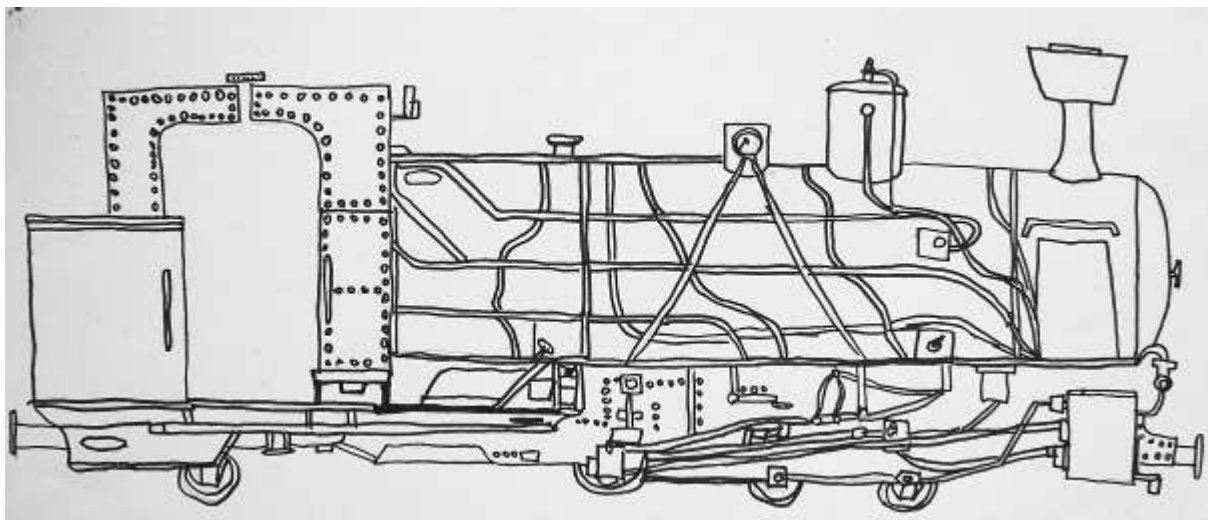
První parní lokomotivu na kolejích postavil Richard Trevithick, který po silničním vozu z roku 1801 sestrojil v roce 1803 parní lokomotivu. V běžném provozu se však ještě moc neosvědčila.

Větší štěstí při stavbě lokomotiv měl další Angličan George Stephenson, syn topiče z uhelných dolů. Ten se od roku 1814 zabýval

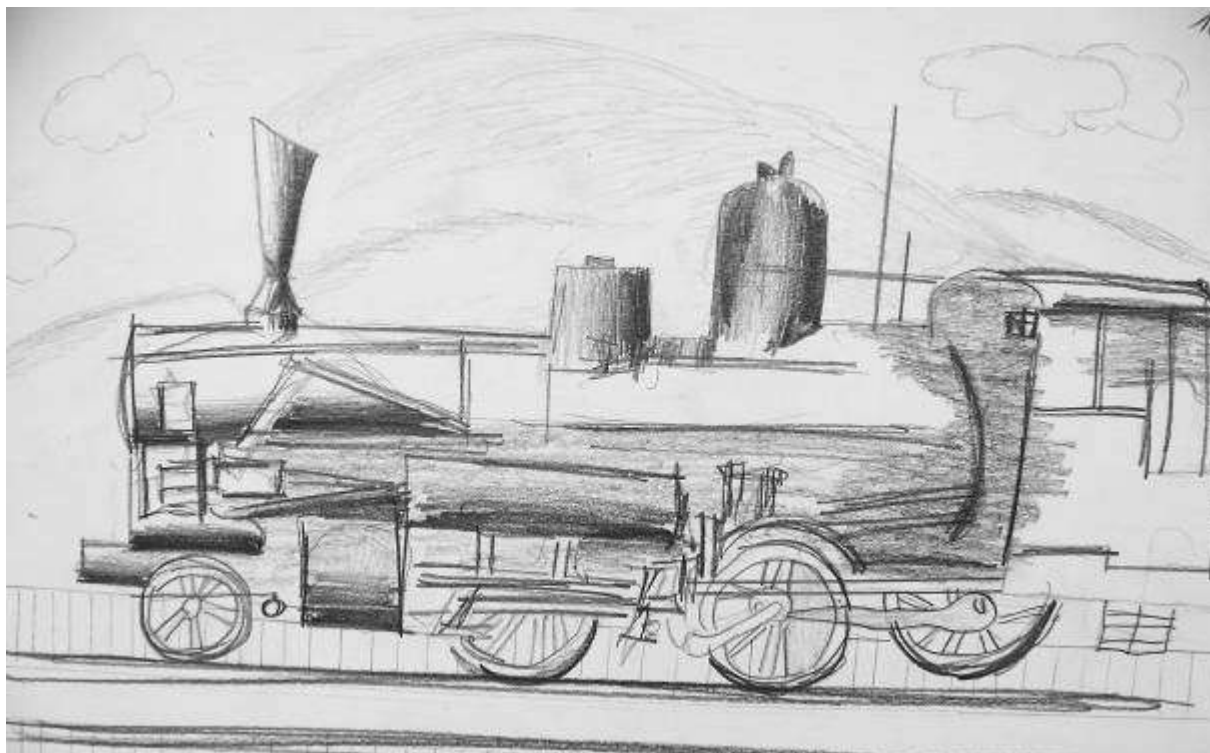
stavbou lokomotiv, které jako první od září 1825 pravidelně vozily nákladní i osobní vlaky na trati Stockton – Darlington.

V Českých zemích se první trať s parním provozem začala stavět v roce 1837. Vedla z Vídně přes Brno a Olomouc do Krakova. Nejdříve se zde využívaly anglické lokomotivy, první česká lokomotiva se na koleje dostala v roce 1900.

Filip Štarha, 8. B



DOMINIKA ULRICOVÁ



KAROLÍNA CSILLAGOVÁ

MANDELINKA NA TRATI

Bajka o tom, že krást se nevyplácí

V dobách, kdy pod vodou létali ptáci
a ryby plavaly vzduchem,
a lidé v Mladějově uhlí kopali jen krumpáčem,
které navíc nebylo moc kvalitní,
udál se tento příběh na mladějovské železnici.

Bylo to takhle jednou zrána,
když se na hřebečské mezi probudila mandelinka Jana.
Z nebe padaly kroupy, jaké lidstvo ještě nezažilo,
ale Janě v bříšku hlady kručelo.
A protože to byla mandelinka bramborová,
vydala se tam, co brambory pan Šmída okopává.

Cesta k panu Šmídovi je pro Janu přetěžká,
ovšem nejtěžší překážka ji teprve čeká.
Mladějovská železnice je ta zkouška,
pro níž je v Janě jen malá dušička.
Po dešti jsou kolejnice kluzké
a Jana na to nemá botičky vhodné.

První kolejnici Jana překonala s vypětím všech sil,
ale pozor, v dálce mašinfíra vlak odbrzdil.
Mandelinka Jana po pražci se šine
a vlak do údolí už se ženě.
Mandelinka Jana vyškrábala se na druhou kolejnici
však běda – její krovky zmizely pod koly parní mašiny.

A tak skonala mandelinka Jana,
když se chtěla najíst kradenýma bramborama.
A z toho ponaučení plyne,
že zlý úmysl bez trestu nezůstane.

*Miloslava Příbylová, 8. B
Ilona Burianová, 8. A*

Mladějovská šamotka *divadelní hra*

scénář: Nikola Radová, Vojtěch Liška

režie: Nikola Radová, Vojtěch Liška

(za asistence Vlastimila Nováka)

Vypravěc 1: Za dávných časů, kdy šamotka nebyla šamotkou,

Vypravěč 2: kdy Mladějov nebyl Mladějovem a železnice nebyla železnicí,

Oba vypravěči: se stal tento příběh.

Rosnička: Vítám Vás u předpovědi počasí. Dnes bude oblačno až zataženo, místy budou bouřky a budou padat kroupy. Máme špatnou zprávu pro obyvatele v okolí Hřebče. Zde jsou předpokládány velké deště, jež mohou způsobit sesuvy půdy. Tak to je dnes vše, nashledanou příště.

Vypravěč 1: V té době kdesi v chaloupce se rozmýšlejí dva bratři poutníci, Karl a Gottlieb,

Vypravěč 2: kam dnes vyrazí.

Karl: Hele, brácho, já bych se rád podíval na toho ptáka, co včera zahlédl myslivec Hans na Hřebči.

Gottlieb: Myslíš Karle Listnatce kachnovitého???

Karl: Jasně, Gottliebe, to je on.

Vypravěč 1: Šli, šli a šli,

Vypravěč 2: a v tom je přepadl obrovský liják.

Vypravěč 1: Ale touha po spatření nádherného ptáka byla silnější.

Vypravěč 2: A tak šli dál, až uslyšeli sesuv půdy.

Karl: Pozooooor!!!!

Gottlieba zasypává lavina

Vypravěč 1: Ale už bylo pozdě.

Vypravěč 2: Poutníka Gottlieba lavina zasypala.

Vypravěč 1: A druhý poutník utíkal do vesnice pro pomoc.

Karl: Rychle, rychle – mého bratra zavalila lavina!

Záchranář 1: Rychle jdeme.

Vypravěč 1: Utíkali rychle k tomu místu, kde se stala ta hrozná věc.

Vypravěč 2: Když dorazili k místu, začali vyhrabávat poutníka.

Záchranáři vykopávají poutníka

Vypravěč 1: V tom jeden z nich zakřičel:

Záchranář 3: Vždyť je to uhlí!!!

Záchranář 2: A tady šamot!!!!

Vypravěč 2: A místo toho, aby zachraňovali poutníka, začali brát uhlí a šamot.

Záchranáři odhazují nástroje a sbírají uhlí

Karl: Necháš to, to je moje, já to našel, já si to taky vytěžím!

Karl hrabe uhlí, odstrkuje ostatní

Vypravěč 1: A tak se Gottlieb nedočkal pomoci a místo záchrany ho horníci z Karlovy nové důlní firmy naházeli i s ostatním uhlím do kamen.

Přicházejí dělníci, chápou se náradí a kopou uhlí, Karl se mezitím zvedne, opráší a sedá si za ředitelský stůl.

Vypravěč 2: Firma se postupně rozrůstala a časem přibyla i úzkokolejná trať, která desítky let dovážela uhlí a šamot z dolů do Mladějova.

Vypravěč 1: Tou dobou v jiné továrně:

Dělník: Tak se kouknem, co píší v novinách. Poklad na Hřebči, hmmm a tady je fotka: Poslední mohykán – tendrovka z Mladějova. No, vypadá to spíš jak černoš v tunelu. Asi se do té fabriky půjdu podívat.

Vypravěč 1: A tak se dělník vydal do Karlovy firmy vyfotografovat si lokomotivy.

Vypravěč 2: Ale co se nestalo!

Strážník: Stát! Co tu děláte!?

Dělník: Jen se tu tak procházím.

Strážník: A co to teda máte za zádama???

Dělník: Nic.

Strážník: Alee, foťák – odevzdejte mi film!!!

Strážník odvádí dělníka k řediteli.

Strážník: Fotil mašiny – co s ním mám udělat?

Karl: Vyhod'te ho!!

Vypravěč 1: Poté dělník vymyslel lest a nechal se v Karlově firmě zaměstnat.

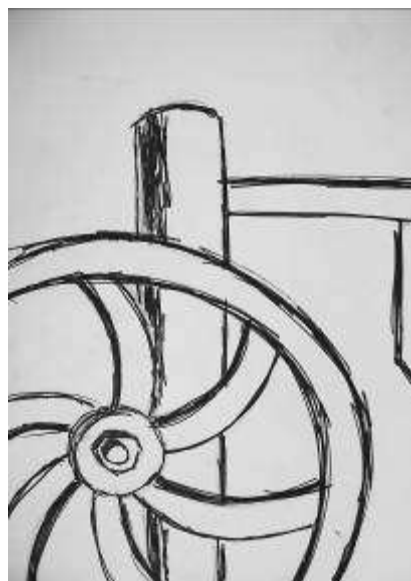
Karl: Hmmm, dobrá praxe, takových fachmanů by se nám ve fabrice hodilo víc – bereme Vás.

Vypravěč 2: Jednou šel dělník jako vždy do továrny, ale...

Dělník potkává Karla nesoucího firemní kasu.

Dělník: Co se stalo???

Karl: Zbankrotoval jsem.



MILOSLAVA PŘIBYLOVÁ

Vypravěč 1: Dělník podal návrh na přeměnu továrny na muzeum, návrh byl schválen a od té doby je šamotka přístupná turistům.

Dělník si sedá za ředitelský stůl.

První nastudování této divadelní hry, se divákům představilo v následujícím obsazení:

Osoby:

Vypravěč 1: Nikola Radová

Záchranář 2: Zuzana Rumpílková

Vypravěč 2: Vojtěch Liška

Záchranář 3: Milan David

Rosnička: Barbora Hladíková

Horník 1: Josef Hubáček

Karl: Vlastimil Novák

Horník 2: Michal Havlík

Gottlieb: Filip Štarha

Dělník: Petr Sýkora

Záchranář 1: Markéta Veselá

Strážník: Roman Mrázek

Premiéra: 20. 9. 2007

Derniéra: 19. 11. 2007

POVÍDKA O ŠAMOTOVÉ TOVÁRNĚ V MLADĚJOVĚ

„Co je to mezi tou trávou?“ zeptala se Lucka své sestry Terezy. „To jsou přece koleje,“ odpověděla Tereza. „A kam vedou?“ dál se vyptávala Lucka. A protože to Tereza nevěděla, rozhodly se, že to druhý den půjdou zjistit.

Následujícího rána Lucka samou nedočkavostí nemohla ani dospat. Po snídani vyrazily, a když přišly na místo jako včera, Tereza rozhodla, že se vydají po kolejkách a uvidí, kam dojdou. Tak šly a šly, musely si udělat tři přestávky. Poprvé se Lucce chtělo na záchod, podruhé se musela napít a nakonec ji bolely nohy. Ale pak se už za chvíli objevily nějaké budovy. Obě dívky se vydaly blíž a najednou uviděly pána. Běžely za ním, představily se mu a on jim. Jmenoval se Radek Kolomý. Zeptaly se ho, kde to vlastně jsou. Pán jim řekl, že se nacházejí v Mladějově, v šamotové továrně.

„A co to je ta šamiková továrna?“ zeptala se Lucka. „Neříká se šamiková, ale šamotová,“ opravila ji Tereza. „Ale co je to vůbec ten šamot?“ Vyptávaly se dál obě dívky. Pan Kolomý jim to všechno hezky vysvětlil a pozval je, aby přijely s celou třídou.

Nakonec se učitel výtvarky rozhodl, že pro děti vymyslí nějaký projekt. Vymyslel a nazval ho: Mezi pražci mladějovské úzkokolejky. A tak se tento projekt uskutečnil a všichni byli rádi, že se ho mohli zúčastnit.

Kristýna Henslová, 8. A



Výchova ke vztahu
ke kulturně
historickému
dědictví



Vydala
**ZÁKLADNÍ ŠKOLA MORAVSKÁ TŘEBOVÁ,
KOSTELNÍ NÁMĚSTÍ 21
2007**