

Žulové lomy Skuteč – „Mikšov - Kaňon“

V katastru obce Leštinka se na poměrně malé rozloze nacházelo několik velkých lomů, kde se prováděla těžba žulového kamene.



Do těchto lomů docházeli pěšky a na kolech dělníci ze širokého okolí. Jedním z největších lomů byl lom Mikšov. Později zvaný „Kaňon“. Těžba kamene se stále zvyšovala a byla předmětem zájmu stavebních podnikatelů.



Skuteč: Budovy žulových lomů, v popředí delegace na návštěvě.
30. léta

Vzhledem k poměrně velkému objemu těžby bylo nutno zajistit odvoz vytěženého materiálu z lomu „Mikšov - Kaňon“. Byla zde i rozsáhlá výroba různých druhů drtí. Kámen zde byl také ručně a pneumaticky opracováván na dlažební kostky a lámaly se zde i chodníkové obruby. Lom byl spojen úzkokolejnou drážkou s lomem Leštinka I- Zvěřinov, kde se také těžil kvalitní kámen na obruby a dlažbu.

Výstavba železniční přípojky k lomu „Mikšov, Kaňon“ z nádraží Žďárec u Skutče řešila železniční přepravu výroby k odběratelům. Níže uvedená fotka ukazuje budování přejezdu do lomu „Mikšov, Kaňon“ po železniční trati od Žďárce u Skutče nad silnicí Skuteč – Prosetín. Vzhledem k většímu údolí potoka Žebro musel být v této lokalitě vybudován kamenný viadukt. Jednalo se o poměrně masivní stavbu, přes kterou jezdila klasická parní lokomotiva s plně naloženými nákladními vagony po kolejkách o rozteči 1435mm.

Na fotce je vidět pohled na viadukt od Prosetína při jeho stavbě. Zprava je příjezd od železniční stanice Žďárec u Skutče. Levá strana viaduktu není dosud dosypána. Násep z této levé strany pak bude pokračovat dalším mostem nad potokem Žebro. Projekt přemostění údolí potoka Žebro řešil i případné vzedmutí vody a celou záplavovou oblast za touto uměle vybudovanou hrází při živelném ohrožení lokality.



Za mostem přes potok Žejbro je již na dalším obrázku vidět vlastní příjezd do lomu s nově vybudovanou železniční sítí a vyhybkami. Rozteč kolejí je klasická 1435mm.



Na obrázku vlevo je budova, ve které byly sklady, šatny a kantýna, kde se prodávala a vydávala strava a občerstvení pro zaměstnance lomu. Ve středu snímku je správní jednopatrová budova s kanceláři. V pravé části snímku je drtič s třídnou kameniva podle zrnitosti. Posunování vagonů bylo zde prováděno parní mašinou a byl zde k dispozici i silný elektromotor s navijákem lana sloužícího k posunu vagonů podél násypné rampy. Nad drtičem a třídnou je velká dílna s půlkruhovou klenutou střechou, kde se prováděly opravy techniky a bylo zde i depo pro úzkokolejné mašinky jezdící do těžební jámy a do blízkého lomu Leštinka I – Zvěřinov.

V pozadí je vidět nezalesněné, holé stráně, za kterými byla podélná těžební jáma. Nad ní byla natažena silná lana po kterých se pohybovala pojízdná lanovka, sloužící k přemísťování a nakládání těžkých balvanů do korby malých úzkokolejných vozíků s roztečí kol 600mm. Tato úzkokolejka pokračovala dále a spojovala i lom Zvěřinov.

V lomu byla těžká práce. Mechanizace z počátku byla minimální. Vše se dělalo ručně za pomoci želez a palic. Pro informaci ještě přikládáme obrázek dělníků, kteří ve zdejších lomech pracovali. Pro usnadnění práce při nakládání a odvážení ručně vytěženého kamene si pokládali co nejbližší provizorně železniční kolejnice. Jak vidíte zde používali kovové oboustranně vyklápěcí úzkokolejné vozíky.

Skrývka hlušiny nad žulovým podložím se prováděla také ručně, jen za pomoci krumpáče a lopaty. Pro převážení materiálu se nejvíce používalo dřevěné kolečko. Všimněte si, jak je v předu udělané masivně.



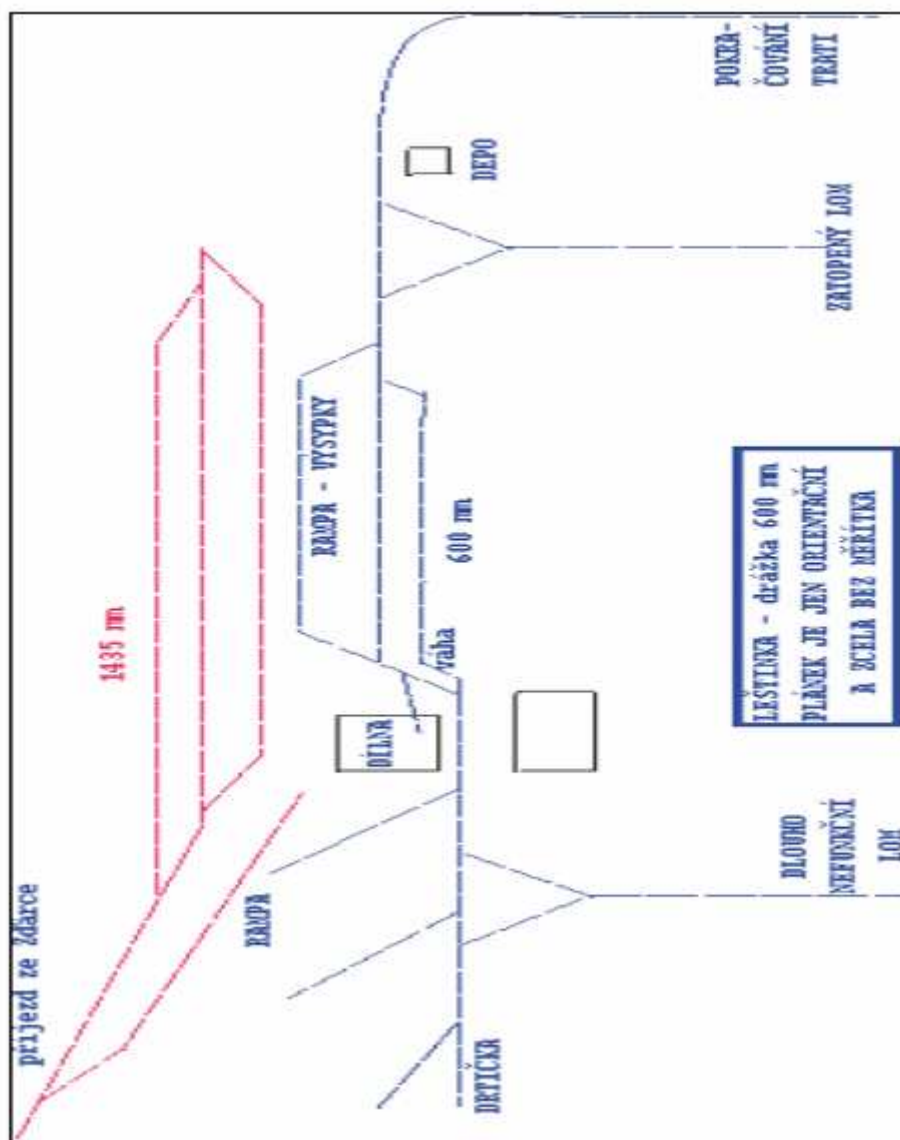
Pohled na dělníky při polední přestávce, která sloužila k občerstvení a kouření .
Jistě si zde občané Leštinky najdou některého z předků.



Zrušená síť lomových drah 600 mm u Leštinky

Hlavní stránka > Drážní archeologie > Leštinka

Pokud chcete navštívit to nepatrné torzo, které nyní z této krásné "šestistovky" zůstalo, doporučujeme zastavit auto za mostem normálně rozchodné vlečky do lomů (taktéž zrušené) přes silnici Prosetín - Skuteč. Podél této vlečky vede od silnice pěšina, v létě využívaná zájemci o koupání v romantickém zatopeném lomu. Dostaneme se k ruinám provozních budov drážky. Z donedávna zachovalé hlavní větve odbočují další, většinou mnohem déle nepoužívané odbočky, občas končící závalem nebo naopak dírou. Orientační schematický plánek najdete zde



1989

První část našich fotografií zachycuje stav drážky v prosinci 1989. Tou dobou byla celá její zachovalá síť sjízdná, v areálu stálo větší množství pojízdných vozů a v hlavní budově dvě lokomotivy nám neznámého typu (s motory Škoda). Ačkoliv byl areál volně přístupný, drážní část byla velmi slušně zachována. Foto Jiří Reitmayer, 29.12.1989



Stoupání drážky směrem k nejdéle činnému lomu. Pěšiny odbočující vpravo nezřetelně vpravo jsou v ose zrušeného trianglu.



O tom, že trať je sjízdná, se v roce 1989 mohl každý přesvědčit. Zvláštní vlak PSHŽD tlačení dnešním jednatelem spolku směřuje pryč od výsypek.



V uzamčené boudě byla opravdu ještě funkční váha...



Vagóněk sice nemá korbičku, zato však opravdu jede po kolejkách, které se zde obloukem vpravo vzdalují od areálu výsypek a dílen.



Téměř zcela zachovalá rampa pro vysypání žulových kostek z vozíků 600 mm do vozů ČSD.



Pohled na kolejiště u výsypky z druhé strany.



Atypická výhybka v prostoru před dílnami. Vozidla do oprav se pomocí ručního jeřábku překládala na kusou kolej vpravo, vedoucí do dílny.



Pohled na zhlaví tříkolejného "nádraží" u výsypek. Zvláštní vlak PSHŽD vjíždí gravitačně na 1. kolej.



1998

Další fotky jsou z roku 1998 a dokumentují pokračující rozkrádání areálu a jeho devastaci. Foto Tomáš Hodr



Stejné místo jako na horní fotografii, ale už nekompletní.



Drtička vypadá i dnes (2003) stejně.



Tato rampa patří k jiné úzkokolejce a leží u trati 238 ve Vrbatově Kostelci



A ještě jiná úzkokolejka - torzo váhy v lomu u Prosetína



Stav provozních budov v roce 1998

2003

Zřejmě posledním příspěvkem k úzkokolejce jsou fotky z roku 2003. Existují už jen drobné památky na úzkokolejnou síť, normálně rozchodná vlečka je kompletně sнесena. Foto Jiří Reitmayer©1.11.2003



Nadjezd 1435 mm vlečky přes silnici Prosetín - Skuteč



Násep vlečky - pohled od lomů směrem do Žďárce u Skutče



Jediné místo "na trati", kde jsou koleje, je krátký úsek v oblouku (viz 4. fotka z roku 1989)



Pohled z haly na místo, kde i v roce 1998 ještě bývala výhybka (viz výše)



Poslední krátký úsek kolejí v drtičce



Váha v roce 2003



Úzkokolejka vedla cca 2 metry vlevo od této cesty



Rozpadající se bouda na konci zaniklé tratě