

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. Z prava 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 Žebro 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 třídiřnou 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 třídiřnou 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 pojezdňá 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.

