

Střípky z minulosti aneb Lom Hůrka a lanová dráha na Seč

„V měsíci srpnu (1928) otevřen byl lom na lámání kamene na stavby domů v Bojanově, na okraji „Číhadel“. Lom k otevření povolen byl osadním zastupitelstvem panu Eman. Dostálovi, staviteli z Heřm. Městce, který nechal kámen lámati na tírnu Lnářského družstva a domek sester Anny a Ant. Paulusových z Bojanova.“ To jest nejstarší zmínka v obecní kronice.

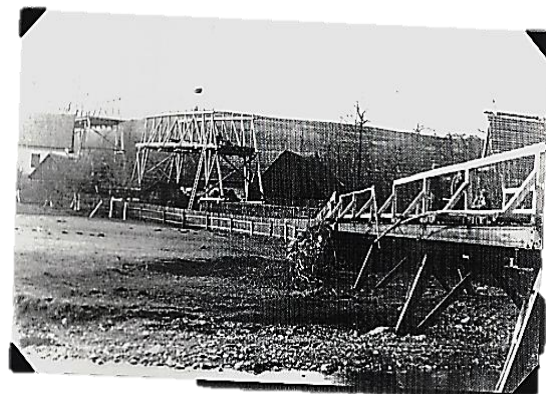
Další narážku o lomu najdeme až v roce 1949: „Lom Hůrka pronajat byl v lednu Státní silniční správě v Chrudimi. V tomto lomu začal se – na upozornění cestáře Petra Nežádala – lámat štěrk již v roce 1925. Práci započal Okresní úřad v Chrudimi, ale i zdejší občané mohli si zde lámat kámen na své stavby. V roce 1935 se k lomu postavila silnice, která byla prodloužena až na Hůrku... Veškerý kámen na tuto stavbu byl vyvoážen z lomu. Odtud byl dodáván štěrk i na stavby okresních silnic. V roce 1946 dodala Správa státních silnic do lomu pojízdný drtič, který byl poháněn naftovým motorem. To už se dělníkům pracovalo lépe, neboť do té doby zpracovávali štěrk jen paličkami a lámali pouze krumpáči. Lom se stále rozšiřuje.“

O dva roky později byl v lomu vyměněn malý drtič kamene za velký, moderní, na němž se nechalo vyrobit za osmihodinovou směnu až 70 m³ štěrku. Drtič poháněly dva elektrické motory, vrtalo se kompresorem. Na pracovišti byl též postaven domek pro dělníky, aby si měli kde odpočinout. Obědy jim dovážela závodní kuchyně z Chrudimi.

„Provoz lomu Hůrka u Bojanova byl počátkem tohoto roku (1980) uzavřen, celé zařízení likvidováno a lom předán do majetku nár. pod. Silnice Hradec Králové – údržba.“

Větší slávu zažil lom Libkov. Po mnoha průzkumech byla libkovská žula vybrána jakožto vhodný stavební materiál na Sečskou přehradu. Pro dovoz vylámaného kamene z lomu na staveniště se nabízelo několik variant: lanová dráha, polní dráha s lokomotivou a dovoz nákladními vozy po stávajících silnicích. Ve hře byl dokonce návrh, aby se prodloužila železnice z Vápenného Podola do Seče a dál do Libkova, případně aby vedla přes Libkov trať z Třemošnice do Skutče. Daný projekt byl však prakticky okamžitě shozen ze stolu. Nakonec se usoudilo, že náklady na provoz lanové dráhy budou nejlevnější. „Doprava 1 m³ kamene byla pro dopravu lanovkou vypočtena na 50,65 Kč, lokomotivou na 59,16 Kč a nákladními automobily na 79,30 Kč.“¹

V případě výstavby samotné lanovky se počítalo se dvěma alternativami. Původně se plánovalo, že dráha bude obcházet obec Bojanov, a proto první nabídky stavitelů obsahovaly úhlové stanice. Vítězný návrh již počítal s přímým směrem přes zastavěnou část Bojanova – zde lanovka přecházela přes okresní silnici a parcely č. 21 (zahradka), č. 23 a 24 (zahradka a vlastní stavební parcela – dvorek s dřevníkem) a č. 26 (zahradka).² Obydlenou část Bojanova měla před kameny vypadlými z nesprávně naloženého vozíku ochránit síť.



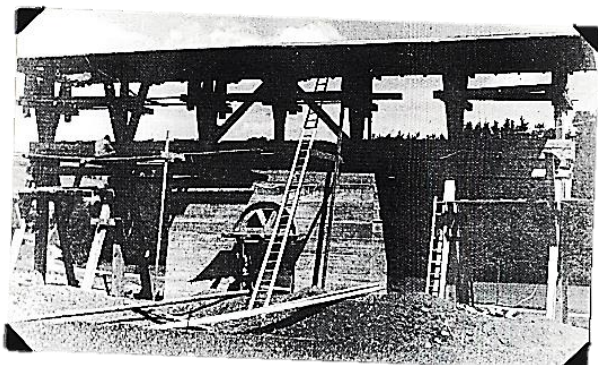
¹ Adámek, L., Seč 1920 - 1936. Výstavba jedné přehradu. Chrudim 2021, s. 98.

² Tamtéž, s. 99.

Firma, která výstavbu dráhy zajišťovala, přišla však s návrhem, jak ušetřit 100 000 Kč. To znamenalo provést změny. Mimo jiné se počítalo s úsporami v konečné podobě ochrany Bojanova. Místo sítě byl zastavěný obvod obce nyní chráněn jedním zastřešením (cesta) a dvěma mosty (okresní silnice a komunikační prostory dvora). Ostatní dvory si Ing. Vendelín Dvořák, stavitel přehrady, pronajal a kvůli bezpečnosti je oplocením v šířce ochranných mostů vyloučil z používání. Sešlo též ze stavby plánovaného mostu nad cestou u Bojanova vedoucí do polí, neboť by jeho stavba byla nepřiměřeně nákladná. Důvodem byla nízká frekventovanost cesty. Na případné nebezpečí upozorňovaly výstražné tabulky s čitelným nápisem: *Pozor! Přejíždějte jen v době, kdy nad cestou není naložený vozík.*³ Výstrahu nebylo radno podceňovat. V jednom vozíku se převážel náklad o hmotnosti 450 kg.



U Hořelce a u Bojanova byly postaveny napínací stanice s betonovými napínacími závažími. Prostor obou stanic se obehnal plotem. Oplocení bylo nahoře vylepšeno o ostnatý



drát, který měl zabránit přeletu. Do konce dubna 1928 byly mezi napínacími stanicemi hotovy všechny podpěry. Koncem června začalo stavitelství vypínat lana mezi zmíněnými stanicemi, v červenci pak pokračovalo v natahování lan od hořelecké stanice do Seče.⁴

Zkušební jízda proběhla v první polovině listopadu roku 1928, o čemž informuje i bojanovská

kronika: „Dne 14. listopadu započal provoz na lanové dráze, která jest stavěna od údolní přehrady u Seče pod Ohebí do kamenných lomů v osadním lese Libkovském a určena z těchto lomů kámen odvážet. Lanová dráha stavěna jest těsně podle domu pana Jos. Nováka, obchodníka čp. 27. Nad silnicí a dvorem pana E. Kabele, čp. 29, postaveny mosty, by chránily úrazu, kdyby kámen spadl z koše. Na stavbu takového jednoho mostu spotřebováno 47 m³ stavebního dříví.“

Doprava kamene byla v provozu nepřetržitě (i v zimním období) až do konce roku 1932. Za celou dobu činnosti lanovky se přepravilo 200 000 tun kamene. V chodu bylo na lanovce 90 vozíků vzdálených od sebe 160 m, při rychlosti tažného lana 2 m/s měla lanovka výkonnost 45 vozíků za hodinu. Pokud by se dalo přednost klasické přepravě, totéž množství kamene za stejné období by transportovalo 75 koňských povozů při dvojí jízdě denně. Připočteme-li k tomu pravidelnou obnovu tratě, která z Libkova přes Bojanov ke mlýnu Padrty a dále přes Hořelec až k deponii měřila 11,5 km, stavba přehrady by se prodražila o téměř 4 miliony.⁵ Lanovka sloužila jen po dobu stavby přehrady. Poté byla demontována a lom Libkov uzavřen.

Zaujalo-li Vás téma lanové dráhy, více zajímavostí naleznete v knize od Libora Adámka

Seč 1920 – 1936. Výstavba jedné přehrady. **Doporučuji!**

Lenka Simonová

³ Tamtéž, s. 104.

⁴ Tamtéž, s. 105.

⁵ Tamtéž s. 107.