

Po roce 1940 byla těžba ukončena a započalo se s výstavbou podzemní továrny KAINIT, kde se měly vyrábět motory AVIA. Od 1948 byl lom patrně z důvodu vysoké skrývky úplně opuštěn. V letech 1949-61 zde bylo postupně plánováno a i zrealizováno úložiště nízkoradioaktivního odpadu. Jelikož toto úložiště bylo z pionýrských dob ukládání odpadů tohoto druhu na našem území, bylo nedostatečně zabezpečeno. Došlo ke zjištění mnoha nezákonných vstupů a manipulací s tímto odpadem neznámými občany na počátku 90. let minulého století. Bylo nutno tento problém akutně vyřešit. V důsledku toho došlo k rozsáhlým úpravám podzemní části úložiště a k vytvoření bezpečných betonových ucpávek stol. Dnes jsou v lomu cvičné cesty pro horolezce a veřejné tábořiště.

Lom na Chlumu

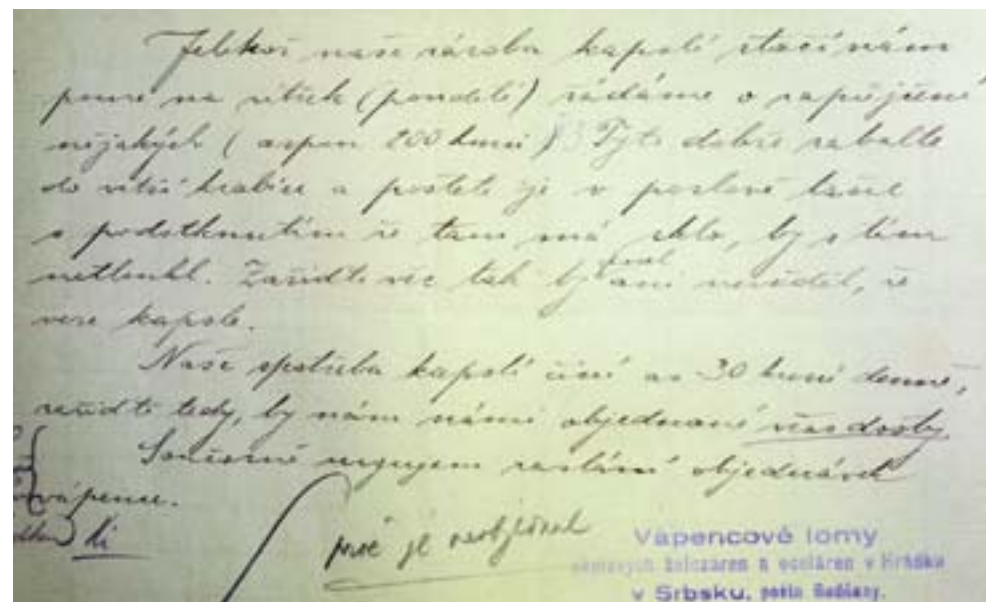
Jak víme, s životem obce byly od konce 19. století úzce spjaty lomy. Významnou dominantou obce je především vrch Chlum s etážovým lomem. Existence tohoto lomu je s obcí svázána natolik, že nejméně 70 let tvořila budova vykládací stanice lanovky neodmyslitelnou kulisu u vlakové zastávky. Nemluvě o době, kdy obec překlentovalo nosné lano, po němž



Dělníci v lomu na Chlumu. Zleva: Franta Němec, Mudra, Novotný z Tetína, ?, ?, Antonín Veverka, ?, Lukáš Venca, František Melichar. Foto archiv Jaroslava Kasíka. Nedatováno

v rozestupu několika desítek metrů přes část obce neslyšně pluly vozíky naplněné vápencovou drtí.

Počátky těžby v lomu na Chlumu nejsou úplně jasné, existuje několik pramenů, asi nejpříjemnější zdroj je Okresní oblastní archiv Praha-západ, kde je uložena složka firmy Prastav, tedy firmy Bárta, Herget a Tichý. Z tohoto materiálu vyplývá, že lom byl touto firmou založen, ale téměř již od počátku si jej pronajímala společnost Škodovy závody, Železárny v Hrádku.



Dopis závodního inženýra Pacáka z roku 1920. Povšimněte si pikantních bezpečnostních opatření. Zdroj: archiv Škodových závodů

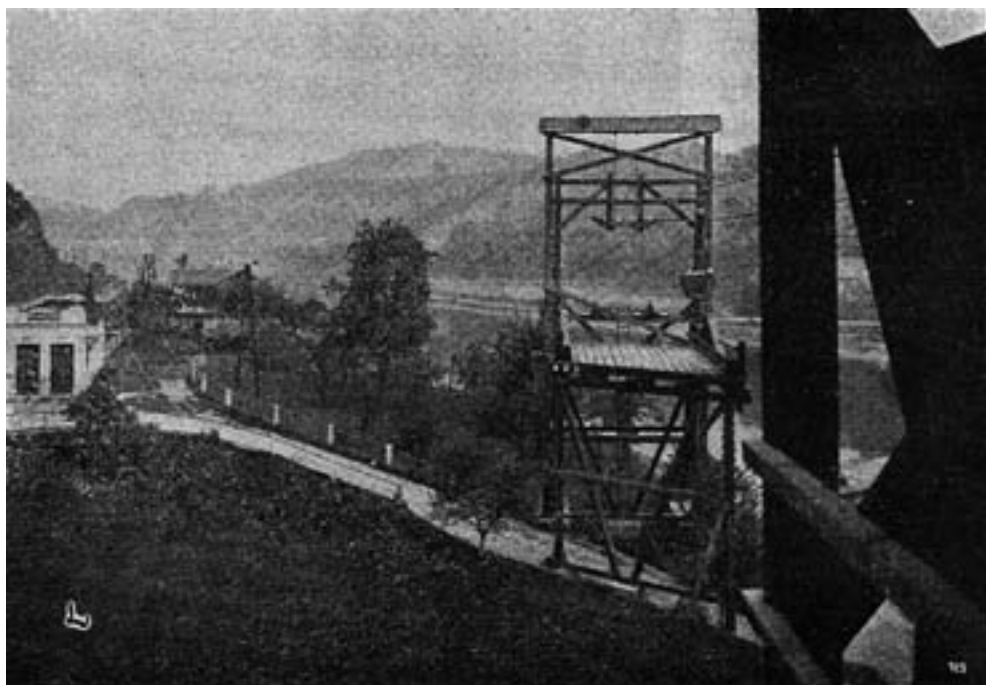
Z historie víme, že v červnu v roce 1913 již probíhal průzkum zásob vápence na vrchu Chlum, průzkumnou akci vedl Karel Milota, který pomocí průzkumných sond zjistil, že vrstva skrývky je mocná 0-2 metry. Jen na poli směrem k řece je přibližně 3 m silná vrstva zeminy a nepřiliš kvalitní vápenec.

Výsledkem tohoto úspěšného průzkumu bylo rozhodnutí otevřít lom. Nedlouho po průzkumu se započalo s přípravou otvírky. V první řadě se začalo s postupným pronajímáním či výkupem pozemků, jejichž vlastníci byli především srbečtí statkáři, pánové Maleček, Hulan, Horák a Melichar.

Pro rozvoj těžby a především pro spojení lomu s budoucí železniční vlečkou bylo rozhodnuto vybudovat lanovou dráhu přes kilometr dlouhou. Na tuto stavbu byl vypracován projekt a posléze byla podána žádost o stavební povolení. Dne 21. listopadu 1916 se konalo místní šetření. Přímo na místě se ho zúčastnili zástupci firmy Petzold, Okresního hejt-

manství a vedení obce. Šetření a stavební řízení dopadlo ke spokojenosti žadatele a stavba započala. Z historických pramenů je prokazatelné, že již 2. dubna 1918 probíhala výstavba. Vedení se ujal pan stavitel Volf. Stavba byla spojena se značnými problémy. Většina stavebního materiálu byla dodávána pozdě nebo v menším než požadovaném množství. Ze soudobých zpráv jsou patrné časté stížnosti a upomínání dodavatelů. Archivní doklady občas obsahují kuriózní zprávy, cituji: „...žádáme tímto opětovně o dodávku oleje, neb naši dělníci odmítají tlačit skřípající vozíky...“, o kvalitě dodávek svědčí i tento záznam: „...děkujeme za dodávku hřebíků, naše objednávka však zněla na šrouby...“. V zásadě se dá říci, že to na sklonku Rakouska-Uherska a v počátcích Československa zdaleka nebylo tak idylické, jak si mnohdy myslíme.

Budova lanovky byla dřevěné konstrukce. Nakládací a vykládací stanice byly od sebe vzdáleny 1002 metrů s převýšením 71,6 metru, s použitím systému Pohlig s dvounápravovými závěsy. Dráha byla na levém břehu opatřena sedmi podpěrami. Poslední podpěru na levém břehu a jedinou



Ochranný most lanovky u zastávky Srbsko. Fotografováno z dřevěné budovy vykládacího, která shořela v roce 1948. Foto archiv autora

podpěru na pravém břehu u nákladního dělíla vzdálenost přes pět set metrů. Bezpečný průchod a průjezd pod lanovkou u železniční zastávky zajišťoval ochranný most.



Hájkova rokle s lanovkou, v pozadí na haldě nakládací stanice. Foto asi 40. léta archiv Škodových závodů

Vlečka pro Chlumský lom byla zřízena v kilometru 33,362 na trati Praha - Beroun, jedna kolej podjížděla pod budovou vykládací stanice, druhá běžela souběžně s nakládací rampou. Vjezd byl povolen nejvýše 20 vagónům s maximálním rozvorem 4,1 m a nápravovým tlakem 14,5 tuny. Vjezdová rychlost byla stanovena na 10-15 km za hodinu. Při tomto uspořádání kolejí na přecladišti bylo možné sypat surovinu do vozů rovnou z lanové dráhy, z obou stran vagónu. Po 2. světové válce došlo k požáru a následnému vybudování nové betonové konstrukce (1949). Administrativně byla vlečka zrušena 26. října 1962, ale ve skutečnosti byla trať snesena mnohem dříve. Budova vykládací stanice byla opuštěna a chátrala až do roku 1991, kdy došlo k demolicí. Dnes na části bývalého pozemku lanovky stojí budova současného obecního kulturního domu.