

Amerika je název pro soustavu jámových vápencových lomů v Českém krasu, které jsou propojené podzemními štolami. Mezi nejznámější patří Velká Amerika, Malá Amerika a Mexiko, několik dalších větších i menších lomů se nachází v okolních lesích.

Poloha

Nachází se u obce Mořina v Českém krasu, poblíž hradu Karlštejn. Názvy jednotlivých lomů jsou druhotné a vzešly ze značné části z trampského prostředí. Konkrétně název Amerika je doložen pro samotu, nacházející se poblíž dolů, již z roku 1859.

Historie

V 19. století v Českém krasu vznikla řada nových vápencových lomů pro potřeby rozvíjejícího se průmyslu, zejména pak kladenských železáren a oceláren. V roce 1878 zde majitel hutí Pražská železářská společnost (Prager Eisen-Industrie Gesellschaft) se sídlem ve Vídni začal zavádět Thomasův způsob výroby oceli. Právě thomasování místních, dříve špatně hutnitelných rud znamenalo velkou konjunkturu pro celý kraj a značný nárůst těžby potřebných surovin (železná ruda, uhlí, vápenec, žáruvzdorné suroviny) a další související výroby. Vápenec se v hutích používal jako struskotvorné činidlo při výrobě surového železa a zásadité činidlo při výrobě oceli.

Vzhledem k tomu, že staré lomy u Tachlovic nemohly již pokrýt narůstající spotřebu, bylo přikročeno k vyhledání a otevření nových ložisek kvalitního vápence. Stávající část Kladensko-nučické dráhy byla od Tachlovic protažena do prostoru obce Trněný Újezd, kde 1. října 1891 Pražská železářská společnost otevřela lom Čižovec. Pro malou mocnost ložiska byla trať dále protažena až k obci Velká Mořina (Gross Morzin). Vzhledem k tomu, že už v minulosti tvořily lomy u Trněného Újezda s Mořinou jeden organizační celek, bývá rok 1891 považován za rok otevření lomů u Mořiny. Vlastní ložisko v prostoru dnešních lomů Amerika bylo ale otevřeno až v roce 1900. Nezbytnou roli zde hrála železnice, tedy již zmíněná Kladensko-nučická dráha. Dnešní lomy „Amerika“ byly nejprve otevřeny od východu z peronu „Kozolupy“. Po protažení železnice k místu tehdy zvaném „V soudném“ zde byl vybudován hlavní závod lomů Mořina. Toto místo dostalo název „Amerika“ podle nedaleké usedlosti Kopanina, zvané též „Amerika“. Z peronu „Amerika“ byl otevřen stejnojmenný lom.

Podle směru těžby a dopravy na obě jmenovaná nákladiště zde vznikly dva velké lomy „Amerika“ a „Kozolupy“. Lom Amerika byl rozdělen výrazným zlomem na dvě vzájemně posunuté části dnes nazývané „Velká Amerika“ a „Trestanecký lom“ („Mexiko“). Lom „Kozolupy“ dnes tvoří východní část Velké Ameriky. Pozdější spojení lomu Amerika do jedné těžební jámy znemožnila halda založená na již zmíněném zlomu. Lomy byly na pěti patrech otevřeny několika štolami (1., 2., 3. patro), nižší obzory úklonnými jámami a hlavní vlečnou jámou. Ložisko bylo též rozfáráno dopravními mezipatrovými úpadnicemi, svážnými a několika kolnými jámami. Průzkumné chodby se až na malé výjimky nerazily. Zanedbání řádného ložiskového průzkumu později způsobilo velké potíže hlavně v Budňanském a Severním ložisku, která byla neuváženě otevřena dlouhými překopy, znamenající značné investice. V Budňanech bylo naprojektováno několik hlubokých a rozsáhlých lomů, ale příčné zlomy ložisko rozdělily na posunuté bloky, které podle tehdejších mezí dobytelnosti nebylo možné dále rozšiřovat a spojovat. Pořádný průzkum zde proběhl až v letech 1943-44. Ložiskové podmínky způsobily nedostatečné rozvinutí těžebních etází, to prakticky znemožňovalo nasazení bagrů a znamenalo postupné zastavení těžby v Budňanech. Otvírka „Severního ložiska“ se nakonec pro značné zkrasovění nerealizovala vůbec, i když sem byl vyražen několik set metrů dlouhý „Severní překop“. Při postupu Severního překopu byla v tzv. „Podložním ložisku“ zastižena přes jeden metr mocná dolomitizovaná poloha vápenců, která byla zkušebně těžena dvěma komíny na výrobu žáruvzdorného materiálu. Během války byla prakticky vytěžena západní část lomu Amerika („Trestanecký lom“, „Mexiko“) i se souvisejícími pracovišti 10, 11, 12. Proto se začala připravovat otvírka hlubších pater tehdy opuštěného lomu Kozolupy, kde bylo možno nasadit bagry. Po válce se těžba soustředila hlavně na východní část lomu Amerika a lom Kozolupy (obojí dnešní lom „Východ“ či „Velká Amerika“), dále v menším rozsahu na severně ležící lom v „Podložním ložisku“, dnes zvaný Lom u Kozolup a pracoviště „Nové 12“. Později se těžba přesunula na Čeřínku a Holý vrch.

V roce 1937 projevilo MNO zájem o tehdy opuštěný lom Holý vrch, kde se během roku 1938 začal budovat sklad chemických bojových látek. Tento nedostavěný sklad byl po válce odtěžen. Později, během roku 1944 byly, podobně jako mnohá jiná místa, lomy v oblasti Ameriky a Holého vrchu zvažovány pro případné umístění podzemní zbrojní výroby, ale vzhledem k různým okolnostem se tyto plány nerealizovaly. Veškeré zázky o podzemní výrobě v oblasti Ameriky patří do oblasti mýtů. V Trestaneckém lomu fungoval za druhé světové války pracovní tábor pro zločince a v letech 1945-1946 zde byli umístěni z různých důvodů uvěznění či v zajetí držení Němci.

V roce 1945 byla celá Pražská železářská společnost znárodněna. Od roku 1946 byla přejmenována na Středočeské uhelné a železnorudné doly, n.p. se sídlem v Kladně. V roce 1950 byl vytvořen podnik nový, Železnorudné doly n.p. Nučice, kam přešly i vápencové lomy Mořina. S nástupem komunistického režimu došlo také ke zřízení tábora nucených prací pro politické vězně v Trestaneckém lomu, jenž byl v provozu mezi lety 1949 a 1953, zařízení je označováno jako jeden z nejhorších komunistických pracovních táborů pro politické vězně, pamětníky zvaný „český Mauthausen“ či „vápencové peklo Mořina“.

V souvislosti s útlumem těžby železné rudy v Nučicích přešel v roce 1958 celý tento podnik pod Železnorudné doly a hrudkovny n.p. Ejpovice. Během konce padesátých a počátkem 60.let se těžba postupně přesouvala na lom Čeřinka. Za rok ukončení důlního provozu v oblasti Ameriky lze považovat rok 1963, k definitivnímu ukončení však došlo až v roce 1964. Menší pracoviště „komíny“ v Budňanech byly po skončení války postupně opuštěny. V roce 1945 pracoviště 15 („Přírodák“) a tzv. „Pusták“, do roku 1948 „Velká Hora“, v roce 1958 lom Školka (tzv. „Malá Amerika“).

Po útlumu se lomy Mořina, Holý vrch a Tetín v roce 1964 staly samostatným závodem Železnorudných dolů a hrudkoven Ejpovice (pozdější RND Ejpovice) a zaměřily se na výrobu kameniva a doplňkové činnosti. Roku 1977 závod přešel pod n.p. Rudné doly Příbram.

V roce 1993 byl závod privatizován a začleněn společností ČEZ. V lednu 1994 pak došlo spolu se společností Českomoravský cement a. s. k ustavení společnosti „Lomy Mořina, spol. s. r. o.“. V současnosti probíhá těžba vápenců pro odsiřování elektráren, saturačních vápenců pro cukrovary a výrobu cementu. Závod vyrábí kamenivo v lomech Čeřinka, Holý vrch a Tetín.

Systém lomů Amerika je ale již využíván druhotně a jen z malé části, neboť v jeho areálu se nachází sídlo firmy a je zde částečně zpracováván a nakládán na železnici materiál z Čeřinky.

Technologie těžby

Původní technické řešení těžby vápence bylo obvykle následující:

Nejprve proběhl průzkum pomocí malých sond a průzkumných rýh, který vytyčil ložisko, byly ověřeny technologické vzorky kamene, průzkumné štoly se zde v zásadě nikdy nerazily. Ložisko bylo směrně rozfáráno hlavní chodbou, z které se otevíraly odbočky, z nichž byly vyraženy dovrchní komíny, sloužící pro sypání materiálu. Dole v chodbě se kámen ručně roztloukal a nakládal do vozů. Komíny byly postupně těžbou rozšiřovány do tvaru nálevky. Postupně se dno komínu rozšiřovalo, až vznikl prostor, kde bylo možno kámen lépe lámat, roztloukat a nakládat do vozíků důlní drážky. Rozvinutí těžebních etází bylo zásadním předpokladem pro efektivní těžbu. Tento způsob těžby se nazývá nálevkování či mlýnkování. Výhodné bylo otevřít více komínu vedle sebe a ty propojit do jedné etáže. Během vyřizování prvního patra bylo toto patro podsednuto níže založenou chodbou na hlubším patře a do dna patra prvního byly zespondu raženy nové komíny. Otvírka komínů byla pomalá a trvala mnohdy několik měsíců, po rozvinutí etází se těžba urychlila, mohlo zde být nasazeno více skalníků a později (40.léta) mechanizace (bagry). Kde se kámen nestřílel clonově z velkých vrtů tak stěny pro odstřel navrtávali skalníci pneumatickými vrtacími kladivy přímo ve stěně jištění či dokonce i zavěšení do lan. Odstřely mnoha děr se děly elektricky. Odstřelený kámen se ručně roztloukal na požadovanou hrubost a i nakládání probíhalo výhradně ručně (než byly ve 40. letech nasazeny na velké clonové odstřely bagry). (Pozn.: podkopový způsob těžby, kdy se podlámá stěna a čeká až

spadne se zde nikdy nepoužíval - v té době byly tyto nebezpečné způsoby již přísně zakázány). Výškové rozdíly při dopravě kamene byly překonávány pomocí úpadnic, svázných a kolmých šachet. Užívalo se vzduchových a elektrických vrátků. Systém Amerika - Budňany je nejrozvinutějším příkladem nálevkovací dobývací metody v České republice. Postupně zde vzniklo kolem 10 km štol vystrojených drážkou v pěti těžebních patrech a řada menších i větších pracovišť. Jedná se o technickou památku evropského významu.

Nejvhodnější část ložiska pro těžbu byl lom Amerika (Trestanecký) kde vrstvy vápence zapadaly prudce až skoro kolmo, zde se v těžbě rychle pokračovalo do hloubky. V části na východě - zvané jako Kozolupy byly vrstvy vápence ukloněny, ložisko bylo vytěženo v užším pruhu a před 2. sv. válkou opuštěno. Kvůli úklonu vrstev se jeden čas se uvažovalo o těžbě systémem podzemních komor, to se ale nerealizovalo a těžba se sem začala vracet až po 20. letech za 2. sv. války. V lomech postupně vznikl složitý dopravní systém chodeb, úpadnic s vrátky a dalšími dopravními díly. Problémem se ukázalo starší zakládání hald nad nebo v blízkosti ložiska, to ztěžovalo prohlubování těžby. Za 2. sv. války byla západní část lomu Amerika skoro vytěžena a bylo přikročeno k přibírce jihovýchodní stěny v celé její výšce - dělo se tak členitými zálomy (lávkováním), kde odstřelený kámen padal hluboko na dno lomu. Z důvodu této přibírky byla přeložena i hlavní těžná chodba na 3. patře. V té době se znovu otevírala část Kozolupy a intenzivní těžba probíhala v lomu Budňany v Karlštejnském polesí.

Zatímco část Amerika a Kozolupy byla díky příznivým ložiskovým poměrům otevřena a těžena bez větších problémů, ložisko Budňany bylo otevřeno bez důkladného ložiskového průzkumu. Plánovaly se zde srovnatelné lomy jako je dnes lom Amerika a Kozolupy. Předpoklady o podobné horninové stavbě vedly k výstavbě velkého lomu Budňany a ražbě nákladných otvírkových překopů. Příroda však překvapila, ložisko bylo rozlámáno na jednotlivé vzájemně posunuté vápencové kry, které neumožnily otvírku velkých lomů, severní část byla navíc značně zkrasovělá, plná jeskyní a hlíny. Zlomy, hlína a jeskyně byly největší nepřátelé starých lamačů, hlína se špatně nakládala, jeskyně komplikovaly těžbu a zlomy těžbu mnohdy přímo vylučovaly. Největší konjunkturu zažil lom Budňany za 2. sv. války, kdy zde na několika pracovištích probíhala příprava pro těžbu i samotné lámání kamene. Ložiskové obtíže vedly k většímu prozkoumání ložiska pomocí kopaných sond (rýh) a mělkých vrtů, koncem války se začal otevírat nový lom Velká Hora a byly podniknuty přípravy k otevírce ložisek na Boubové mezi Bubovickým potokem a Kačákem. Zatímco lom Velká Hora byl přes značné zahlinění nakonec otevřen, chodba k Bubovickému potoku nebyla vyražena. Těžba se v Budňanském lomu ukázala jako neefektivní a rozdělané ložisko bylo postupně z větší části opuštěno, s výjimkou lomu Školka (Malá Amerika) kde se těžilo až do roku 1958.

Po válce byla postupně zrušena kolejová doprava v lomech a nahrazena automobilovou dopravou (krom kolejové dopravy překopem z lomu Školka - Malá Amerika).

Neoficiální aktivity a turistika

Lomy Amerika se již brzy po ukončení těžby staly v 60. letech oblíbeným cílem především pro trampy a nudisty. Převážně pololegálně působila na území lomů Mořina také řada jeskyňářských a montanistických skupin, zabývajících se dokumentací krasových jevů i historického podzemí. Neoficiální rekreační aktivity se ale z několika důvodů nesesetkávaly s pochopením úřadů - byl poškozován majetek podniku, docházelo ke smrtelným úrazům, konfliktům s báňským zákonem, zájmy ochrany přírody (například zimovišť netopýrů) a nelze opomenout ani politické důvody. Až do počátku 90. let tak na místě probíhaly policejní zátahy zaměřené proti návštěvníkům. Dalším způsobem, jak návštěvnost usměrnit, bylo budování překážek. Budoucí osud této výjimečné technické a přírodní památky není kvůli komplikovaným střetům zájmů mezi více stranami dosud uspokojivě vyřešen.

Kolem roku 2000 byla okolím lomů vyznačena turistická značená trasa. Žlutě značená trasa č. 6161 o celkové délce 5 kilometrů vychází od Dubu sedmi bratří nedaleko Karlštejna k vyhlídce na západním okraji Malé Ameriky, pokračuje podél jižního okraje Malé Ameriky, pak severní stranou obchází areál Lomů Mořina i lom Mexiko, u východního konce lomu Mexiko z ní vychází odbočka k památníku

politických vězňů u vyhlídky na lom, pak trasa pokračuje po severním okraji Velké Ameriky až k velkému parkovišti a silnici a pak k jihu do Mořiny.

Popis systému

Oblast Východ

Oblast Východ, tak, jak je chápána dnes, se nachází východně od areálu Lomů Mořina. Tvoří ji následující lomy:

Lom Velká Amerika (Východní lom, lom Východ), velikost asi 750×150 metrů, hloubka bývá udávána v rozmezí 67 až 80 metrů, největší ze zdejších lomů. Dno lomu je na úrovni 322 m n. m. (6. těžební patro, žádný jiný lom do tohoto patra nezasahuje). Po úroveň 335 m n. m. (5. těžební patro, západní polovina dna lomu) je zatopen.

Lom U Kozolup (též Starý lom u Kozolup, Kouřící lom, Severní ložisko, Askalona, Sluneční lom, na západě navazuje malý Půlnoční lom či Půlnoční lůmek: Lom u Kozolup v rozloze 2,00 ha je od 7. října 1981 chráněn jako přírodní památka, významná paleontologická lokalita.

Mexiko (Trestanecký lom, Deštivý lom, lom Schniloušák), 300 m dlouhý, 100 m široký, 80 metrů hluboký. Lidové názvy vycházejí z toho, že na dno lomu nesvítí nikdy slunce. Na dně je několik menších jezírek.

Oblast Západ

Oblast Západ se nachází západně od areálu lomů Mořina, a to kromě Kanady a Stotřícítky na území NPR Karlštejn. V této oblasti se nacházejí lomy zvané:

Kanada (Nové dvanáctky), lom s Azurovým jezerem přímo u areálu Lomů Mořina, je zde skládka a odkaliště, vraty do ní ústí Hlavní sběrná štola ve 3. těžebním patře

Stotřícítka (Staré dvanáctky, Zasypaný lom), vraty do ní ústí Hlavní sběrná štola ve 3. těžebním patře

Lom Malá Amerika (Rešná, Nákladový lom, Amerika, Školka), na dně Rešenské jezero, asi 150 metrů dlouhý lom. Dno lomu je zatopeno, poloostrov u severní strany lomu je přístupný jen po vodě nebo horolezecky z tzv. galerie, t. j. z oken tzv. hlavní štoly či podzemními chodbami. Nadmořská výška dna lomu Malá Amerika je 348 m (5. těž. patro) a do 4. těž. patra je lom zaplaven vodou. Severním okrajem lomu ve 3. těž. patře (375 m n. m) vede Hlavní sběrná chodba, která je s úrovní 4. těž. patra spojena svislou šachtou. Hlavní sběrná chodba má směrem do lomu řadu otvorů (oken), proto se v tomto úseku nazývá Galerie.

Podkova (Budňanský lom), dno na úrovni 3. těžebního patra, vedla k ní dnes neprůchodná Podkovácká štola z Hlavní sběrné štoly

Modlitebna, dno je na úrovni 2. těžebního patra, volně přístupné stezkou po povrchu

Liščí lom (Foxárna), dno je na úrovni 2. těžebního patra, přístupné štolou ze dna Modlitebny

Želva, propojená s Liščím lomem, dno je na úrovni 2. těžebního patra, přístupné štolou ze dna Modlitebny

Lom Malé Kamensko (Malý přírodní lom), k oběma Kamenským lomům vedla Kamenská (Gaiblerova) štola (dnes několikanásobně zavalená) na sever od Liščího lomu v úrovni 2. těžebního patra.

Lom Kamensko (Velké Kamensko, Amerika, Velký přírodní lom), dno je na úrovni 2. těžebního patra.

Lom Soví ráj (Velikonoční lom, Fotbalák), vede k němu Velikonoční štola (zavalená) na severovýchod z Jahodové štoly ve 3. těžebním patře.

Supí lom (Ptačí lom), vede k němu Jahodová štola na severozápad od Hlavní sběrné štoly ve 3. těžebním patře

Pustý lom (Rokle růží), vede kolem něj Diabásová štola v úrovni 3. těžebního patra z Hlavní sběrné štoly k Jižnímu kříži, samotné dno lomu je v úrovni 2. těžebního patra.

Lom Jižní kříž (Ascalona, Kamzičí lom, Malý pustý lom), vede k němu Diabásová štola v úrovni 3. těžebního patra z Hlavní sběrné štoly kolem Pustého lomu.

Červený lom, severně od západního konce Hlavní sběrné štoly ve 3. těžebním patře.

Černý lom (Lom u výjezdu), severně od západního konce Hlavní sběrné štoly ve 3. těžebním patře.

Rybízový lom (Lom specialistů, Šamoťák, Západní lom, Srnčí lom), nejzápadnější lom, vede k němu Radiácká štola (zavalená) a Vlčí štola z Hlavní sběrné štoly ve 3. těžebním patře.

Oblíbenou ilegální výletní trasou býval průchod z Pustého lomu (sestup do Pustého lomu je možný za suchého počasí i bez horolezeckého vybavení), z něj tzv. Diabásovou štolou k hlavní štole a hlavní štolou (v úrovni třetího těžebního patra) přes Galerii ve stěně lomu Malá Amerika až k lomu Kanada (třetí těžební patro je zde v úrovni vápenky). Přibližně ve dvou třetinách cesty mezi Diabásovou štolou a Galerii odbočuje doleva Hagenova štola, v níž visí traverza spjatá s pověstmi o Hagenovi. Ještě v devadesátých letech 20. století bývaly oba konce této trasy přístupné, byť ilegálně, a štola hojně navštěvovaná.

Poměrně nejméně náročným dobrodružstvím je přístup z Modlitebny, skrz kterou vede volně přístupná stezka, Kamenskou štolou přes Liščí lom s možnou odbočkou do Liščí štoly.

Pověsti

K lomům Amerika se vztahuje řada moderních pověstí. Pro lokalitu charakteristické jsou zkazky o fantomovi podzemí Hansi Hagenovi, který je v nejčastějších podáních nacistickým vojákem, jenž se zde ukryl po skončení 2. světové války. Zcela neočekávaně se objevuje a během malé chvíle opět zmizí, občas v noci okrádá spící trampy o jídlo, vraždí a podobně. V jedné ze štol visí umístěna traverza a gong, kdo na ni třikrát zabouchá a zavolá „Hagene – vem si mě“, musí se na stejné místo do roka vrátit, jinak zemře.

Pověsti o Americe byly několikrát beletristicky zpracovány, převážně trampy a jeskyňáři. Nejvýznamnější beletrizací, která zpětně silně ovlivnila i živou látku, jsou „Pověsti Ameriky“ od Ladislava Lahody.

Zajímavosti

Místo je poměrně často vyhledáváno filmaři (byl zde natáčen, mimo jiné, také český film Limonádový Joe, Malá mořská víla a další).

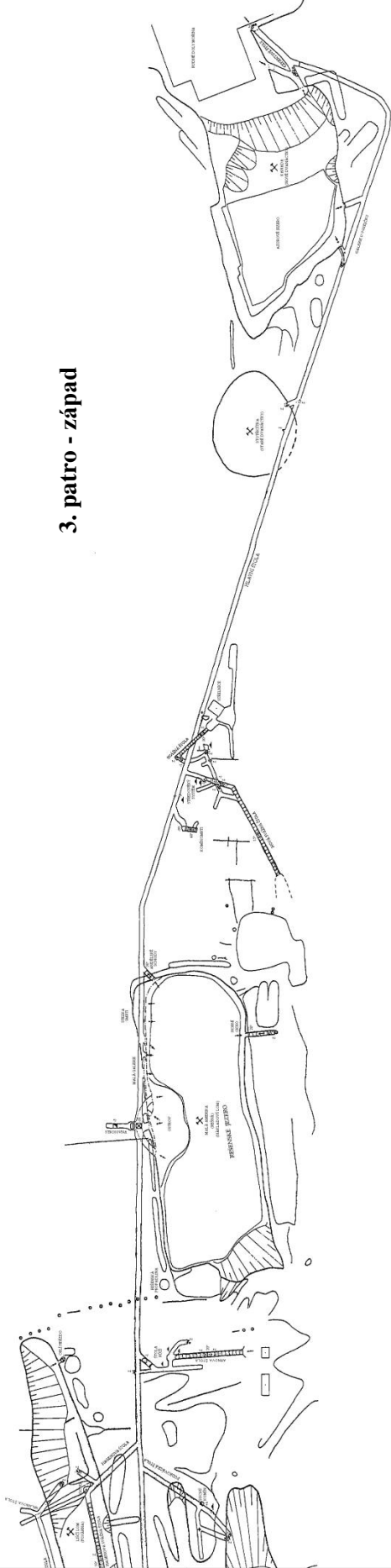
Jde o nejvýznamnější zimoviště netopýrů ve středních Čechách.

Oblast je vhodná pro potápění.

Amerika je významná paleontologická lokalita.

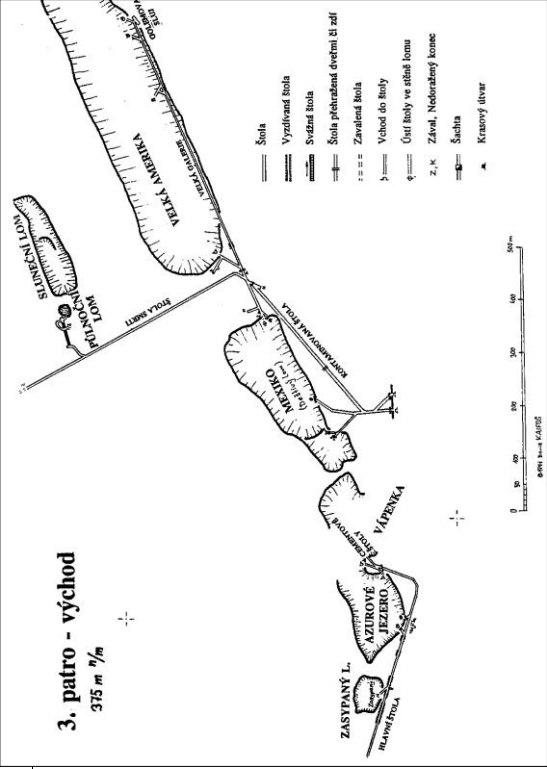
Nacházela se zde také neoficiální nudistická pláž.

3. patro - západ



3. patro - východ

375 m 7/14



Solvayovy lomy

1915-1938 – Počátek těžby – Psal se rok 1915, když závod v Neštěmicích oznámil na ředitelství společnosti "Rakouský spolek pro chemickou a hutní výrobu", že ložisko vápence v Křižanech u Liberce je vytěženo. Závod v Neštěmicích vyráběl ze solanky a z vápence uhličitán sodný (sodu) podle tzv. Solvayova procesu. Proto začali firemní odborníci hledat nový zdroj kvalitního vápence. Ten našli na katastru obce Svätý Jan pod Skalou v okrese Beroun v oblasti zvané "Na Stydlých vodách" nebo též "U odpočívadla" v majetku velkostatkáře V. Komendy. V roce 1916 probíhala jednání o zakoupení tohoto pozemku, která byla koncem téhož roku završena dohodou o koupi. Oficiálně byl pozemek, za 50.000 rakouských korun, převeden až 20.3.1917. Již 13.11.1916 však bylo "Spolku" uděleno povolení ke zřízení lomu na parcele č. 760/1.

Ještě během jednání o koupi bylo rozhodnuto o dopravě vytěženého vápence z lomu ke státní dráze a již 11. 12. 1916 bylo vydáno povolení ke stavbě lanové dráhy. Během všeobecného nedostatku materiálu a pracovních sil v době světové války, se však stavba lanovky dlouho vlekla. Lanovka byla trasována k berounskému zhlaví železniční stanice Loděnice. Zde byla vybudována dvojkolejná vlečka o délce 524 m. Vlečka i lanovka byly dokončeny počátkem roku 1918 a 27.6.1918 byla oficiálně zahájena těžba i provoz lanovky. Komise lanovou dráhu a její provoz schválila dodatečně až 30.10.1919.

Těžít se začalo v nízkém, jedno až dvouetážovém lomu. Materiál se ručně nakládal do vozíků úzkorozchodné dráhy 600 mm. Opět ručně se vozíky tlačily k horní stanici samotížné lanovky vedoucí na překladiště státní dráhy v Loděnici, odkud byl vápenec převezen na zpracování do Neštěmic u Ústí nad Labem.

V rozmezí let 1922 až 25 se ve zdejším lomu pokusně zaváděla těžba metodou nálevkování, tehdy velmi účinně používaná Pražskou železářskou společností v nedalekých lomech na Mořině. Z toho důvodu byla ze severního úbočí vyražena štola do ložiska s odbočkami k jednotlivým sypným komínům, do kterých se sestřeloval vápenec ze stěn lůmků (nálevek).

Po vzniku Československa změnil Rakouský spolek pro chemickou a hutní výrobu název na Neštěmicke Solvayovy továrny, skládající se ze dvou společníků: Solvay & spol. Brusel a Spolek pro chemickou a hutní výrobu Ústí nad Labem. Společnost se soustředila na výrobu sody, hydroxidu sodného žíravého a uhličitánu sodného.

Severní část lokality byla brzy vydobyta a firma přesunula těžbu na jižní svahy hřebene, kde otevřela mohutný třítážový stěnový lom, jehož patra byla vzájemně propojena šikmým elektrickým výtahem od výrobce Neptun Komárov. Doprava z nového lomu k lanové dráze byla řešena prujezdni štolou vyraženou na místě původní dobývací štoly v roce 1928. Na obou stranách měla být opatřena architektonicky vytříbenými portály, z nichž byl realizován pouze portál severní a to firmou Pittel & Brausewetter v roce 1930. Tato prujezdni, též "Průtahová" štola, dlouhá 219 metrů, začala svoji funkci plnit v roce 1930. Současně byla podstatně prodloužena síť tratí o rozchodu 600 mm (přes 5 km kolejí) a přestavěny objekty nezbytné k jejímu provozu.

Solvayovy továrny objednaly 2 motorové lokomotivy typu Gr II s motorem T - 290 z Královopolské strojírný v Brně a 127 kiplorových vozů od firmy Neptun. Rok 1932 znamenal, kromě nákupu dalších dvou lokomotiv stejného typu a výstavby impozantního skladu trhavin firmou Matěj Kučera, zejména rekonstrukci lanové dráhy do Loděnic. Její namáhavý provoz donutil firmu k výměně všech dřevěných stožárů za ocelové. V roce 1937 Ministerstvo národní obrany zařadilo zdejší lomy na vápenec mezi podniky důležité pro obranu státu. V roce 1938 došlo k propojení lomu na severním a jižním svahu a doprava byla postupně převedena ze štoly do takto otevřeného průkopu.

1938-1945 – Rozmach, II. světová válka – Období II. sv. války představovalo vrchol těžby. V roce 1943 zde např. pracoval největší počet zaměstnanců - 168 dělníků a 7 úředníků. O rok dříve byla firmou Matěj Kučera zahájena výstavba monstrózní, leč vzhledově dokonalé, úpravny horniny, jejíž součástí byl drtič, třídič a násypky navazující na horní stanici lanové dráhy. Průtahová štola z dopravního hlediska ztratila zcela svůj význam a sloužila dále jen jako depo pro stále se zvětšující počet vozíků a lokomotiv.

Během druhé světové války zde působil největší počet lokomotiv najednou. Celkem osm lokomotiv se během války podílelo na těžbě. Díky tomu mohlo být dosaženo též nejvyššího objemu těžby. Až 150.000 tun vápence ročně bylo odesíláno na zpracování do Neštěmic.

Poválečný vývoj – Po roce 1945 došlo k pronikavým změnám ve vedení i ve vlastnických poměrech Solvayových lomů. Hned v roce 1945 byla na Neštěmické Solvayovy továrny uvalena národní správa a na základě dekretu prezidenta republiky o znárodnění dolů a některých průmyslových podniků zřízen národní podnik Spolek pro chemickou a hutní výrobu - závod 06 Loděnice. 1. ledna 1950 se pak změnil název podniku na TONASO n. p. Neštěmice.

Hustá síť krasových poruch a dutin, vyplněných jílem a hlínami, která při ručním nakládání nebyla na závadu, snižovala při mechanizaci těžby kvalitu suroviny tak, že v roce 1953 byl vypracován projekt komorování. Z údolí Kačáku měla být vyražena štola vedoucí pod stávající jižní lom, kde v hloubce 120 metrů mělo dojít k podzemnímu dobývání v gigantických komorách. Podle geologického průzkumu je totiž ve větších hloubkách zdejšího vápencového ložiska relativně nízká přítomnost jílových výplní. Z projektu tehdy sešlo, stejně tak nebyl realizován návrh přestavby kolejového systému na rozchod 900 mm a rozšíření úpravny.

Z lomu Kotouč u Štramberka byl získán výkonnější drtič a v lomu se začaly používat k dopravě nákladní automobily, což vedlo ke změnám hlavně v objektu úpravny hornin.

Lom byl k 1.1.1954 převeden pod n.p. Železnorudné doly Nučice a podřízen závodu na Mořině. Již okolo roku 1956 došlo k další změně provozovatele - národní podnik Silnice Beroun tu získával vápencovou drť pro stavbu komunikací. V roce 1959 byla ještě přestavěna dolní stanice lanové dráhy tak, aby umožňovala nakládku do nákladních automobilů. Těžba v lomu byla zastavena v roce 1963, dodnes však je příležitostně využíván materiál z hald na výstavbu komunikací.

Konec těžby – V roce 1965 byla stržena lanovka a v následujících dobách, kdy byl lom opuštěn, pomalu zmizely dřevěné části budov, koleje, ba i trosky lokomotiv, štola se na mnoha místech zřítla a zub času se nevyhnul ani ladnému dílu štukatérovi, ani na první pohled nezničitelnému dílu betonářů. Vše se takřka rozpadlo a na místě bývalého provozu zůstal bujný porost.

Zdejší vápencové lomy byly po celou dobu své existence pobočným provozem. Složení a funkční zařazení zaměstnanců odpovídalo rozsahu závodu. Provoz řídil vedoucí (Betriebsleiter), někdy s titulem závodní ing., nebo krátce závodní. Administrativu podniku vedli úředníci, jejichž počet se měnil podle rozsahu těžby.

Další nezbytnou funkci měli dozorcí lomu, kteří dohlíželi na dělníky, kontrolovali počty vozíků s vápencem a sledovali průběh těžby. Na tomto místě je nutné podotknout, že velká část dělníků, téměř 2/3 pracovala pouze přes sezónu. Pouze kvalifikovaní dělníci - strojníci, zámečníci a předáci dělníku v lomech byly v trvalém zaměstnaneckém poměru.

Příjemné zázemí zdejších lomů představoval komplex budov: hornický dům, kuželník a závodní restaurace "U Paraplete", dříve zvaná "Zátiší", stojící do roku 1999, kdy byly zbourány, při jižní části lomu nedaleko od skladu trhavin.

Před závodní restaurací po dlouhá léta stával altán, připomínající svým tvarem paraple. Odtud dostal lom jedno ze svých jmen, které v pozdějších dobách vytlačilo jména původní, jako např. "Na Stydlych vodách" či "U Odpočívadla". I dnes lidé z širokého okolí nenazývají lokalitu jinak než "Paraple".

Založení skanzenu – V roce 1993 vzniká Společnost Barbora - společnost pro zachování důlních a průmyslových památek, která se rozhodla komplex bývalých Solvayových lomů znovu oživit, tentokrát formou důlně-průmyslového skanzenu. Technické pozůstatky byly zakonzervovány, stěny budov opraveny a v objektu skladu a kanceláří vzniklo malé muzeum. Vzkříšení našla i úzkorozchodná dráha, po níž na ukázkou projíždějí původní vozíky tažené několika dnes již historickými typy dieselových lokomotiv.

Původně smělá myšlenka muzea dostala konkrétní obrysy v létě 1996, kdy po třech letech tvrdé práce byly upraveny trosky "úpravny hornin" z roku 1942, zdobený portál štoly z roku 1930 a podzemní skladiště trhavin z roku 1932. V budově bývalých skladů a kanceláří vznikla malá expozice věnovaná důlní a lomové těžbě vápence i jiných nerostů.

Ve stejném roce se začalo s obnovou úzkorozchodné lomové dráhy. Po přechodu na automobilovou dopravu v lomu okolo roku 1956 byla totiž většina tratí demontována či skryta pod novými cestami. Stejně tak všechny lokomotivy a většina vozíků byly z lomu odvezeny či skončily ve šrotu. Do skanzenu se vrátilo asi deset vozíků, nejen ze zdejšího lomu, ale i z lomů na Branžovech a v Prokopském údolí, z cihelny v Karlových Varech byla získána dieselová lokomotiva BN30R.

V roce 1997 bylo muzeum poprvé, i když neoficiálně, zpřístupněno veřejnosti. Zájem turistů, procházejících po naučné stezce okolím Sv. Jana pod Skalou, ukázal, že Muzeum těžby a dopravy vápence v Českém Krasu - Průmyslový skanzen Solvayovy lomy má budoucnost. Pokračovalo se proto v rozšiřování expozice v budově kanceláří – jedna z místností se věnuje historii lomařství všeobecně, ve druhé se návštěvník seznamuje s geologií a speleologií, ve třetí je pak unikátní sbírka nákladních lanovek z oblasti Českého Krasu.

Muzejní dráha dosahuje délky 600 m. Ze zrušených dolů se podařilo získat dva vozy pro dopravu osob, které jsou určeny pro dopravu návštěvníků. Kromě toho stále vzrůstá počet různých nákladních vozíků a lokomotiv. Celkem je v té době na Parapleti 6 lokomotiv a asi 40 vozíků. Slavnostní zahájení provozu bylo 1.8.1998. Podávalo se občerstvení a ze štoly vychlazená Solvayova 10°. Symbolickou pásku přestříhl zástupce firmy Solvay – Chem. Návštěvníkům jsou kromě zmíněné expozice formou naučné stezky zpřístupněny bývalé technologické objekty úpravny hornin, sklad trhavin a dopravní štola.

V zimním období, mezi ukončením sezóny v říjnu a zahájením v květnu 1999 proběhlo další rozšíření expozice. Vznikla čtvrtá místnost představující strojovnu – energetické centrum každého průmyslového podniku. Hnací stroj je tu jednoválcový vznětový motor Gerhard-Adam. Pro muzejní dráhu jsou získány další lokomotivy a vozy. Jsou to především důlní lokomotivy BND15, BND30 a akumulátorová Metallistka. Skvostem je předválečná lokomotiva Oreinstein & Koppel typu MD2. Během sezóny 1999 je rekonstruována část vozů a lokomotiv, především věnovaných firmou AGIR z lomu Skoupý, pokračuje se ve výstavbě strojovny.

Na podzim 1999 je několik akcí věnováno získání zbytků vozíků z Prokopského lomu. Od února 2000 probíhaly přípravné práce pro sezónu, která začala 30.4.2000. Do muzea byl doplněn model "úpravny hornin" od J. Kamenického, do provozu byl dán další důlní osobní vůz Pullman a důlní sanitka. Do expozice ve štole byl nově zakomponován vzduchový nakladač NL-12. V sezóně 2001 byl zprovozněn generátor poháněný transmisním řemenem o výkonu 10 kW, tak máme k dispozici konečně vlastní zdroj elektřiny. Také byla získána lokomotiva z cihelny Staré Místo u Jičína, typ BN30U, kterou je možno spatřit ve štole.

Na počátku roku 2002 byl v dolomitickém lomu v Chuchli objeven těžní vrátek, který byl poté demontován a přepraven do skanzenu, kde byl generálně opraven. Během celé této doby se délka tratí až živelně rozrůstala a další budovy byly připojovány k železnici. Od roku 2002 se činnost kolejového komanda přesunula k rekonstrukci jednou postaveného a během let 2002-4 se zrekonstruuje kompletně kolejiště nádraží u muzea a blízké okolí. Pokračují též práce na lokomotivě BNE-50, která by v budoucnu mohla převzít vozbu výletních vlaků.

V červnu roku 2003 byla objevena blízko Českých Budějovic stará nákladní lanovka a bylo rozhodnuto o tom, že většina zbylého železného se demontuje a dopraví do skanzenu. Jedná se nepochybně o největší a nejdražší projekt v historii skanzenu. V místě horní stanice lanovky (ve svahu pod zbytkem třídiče) bude s přihlédnutím k historickým plánům vybudovaná co nejvěrnější kopie.

Svatý Jan pod Skalou

Svatý Jan pod Skalou je snad nejmalebnější obcí Českého krasu. Přírodní krásy zde výjimečným způsobem doplňují památky historické. Historie se tu začíná psát na konci 9. století, kdy se podle legendy ve zdejší jeskyni pod mohutnou skalní stěnou usadil první český křesťanský poustevník Ivan. Ten žil ve zdejších travertinových jeskyních, které jsou zde dodnes zachované. Ivan byl synem slovanského knížete Gostimila, vzdal se světského života a uchýlil se do samoty, v ní žil dlouhých 42 let. Když přišel až do zdejšího údolí, zalíbilo se mu tu natolik, že zde zůstal. Bůh mu seslal laň, která ho živila svým mlékem. V jeskyni byl však pokoušen zlými duchy, rozhodl se tedy odejít. Při odchodu se mu na návrší pod svatojánskou skálou zjevil sám svatý Jan Křtitel a předal mu dřevěný křížek, kterým Ivan zlé demony ze své jeskyně vypudil. Ivan se také podle legendy setkal s českým knížetem Bořivojem, který při štvanci na medvěda postřelil Ivanovu laň. Ta dovedla knížete až před Ivanovu jeskyni. Kníže našel poustevníka a bylo mu velmi líto, že zabil jeho živitelku. Pozval jej tedy na nedaleký hrad Tetín a nabídl mu, aby zde s ním pobýval. Ivan se však raději vrátil do své samoty. Před svou smrtí Ivan vyřídil knížeti poselství od svatého Jana Křtitele, aby po Ivanově smrti toto místo vysvětil za kostel ke cti Panny Marie a sv. Kříže, svatého Jana Křtitele měl pak nazvat patronem tohoto místa. Legenda dále praví, že zde po Ivanově smrti opravdu nechal postavit kníže Bořivoj kapličku, která v 11. století přišla do správy benediktinského kláštera.

První písemná zmínka o jeskyni sv. Ivana je zapsána v listině českého krále Přemysla Otakara I. z r. 1205. Roku 1310 bylo ve Svatém Janu založeno probošství a majetek zdejšího kláštera byl významně rozmnožen. V roce 1420 byl mateřský klášter benediktinů na Ostrově u Davle dobyt husitskými vojsky a zničen. Mniši, kteří přežili řádění husitů, se přesunuli do Svatého Jana. Rok 1517 pak znamená definitivní přesídlení mnichů z Ostrova do kláštera ve Svatém Janu. Roku 1584 byly vyzvednuty po staletí pečlivě ukryvané ostatky sv. Ivana a započala tradice slavných svatojánských poutí.

Úcta ke svatému Ivanovi se rozšířila do dalekého okolí a význam tohoto místa významně vzrost. V roce 1661 byl na místě starého kostela vystavěn nový, velký barokní kostel sv. Jana Křtitele. Jeho projekt vypracoval italský stavitel Carlo Lurago. Mohutná stavba však byla postavena na měkkém a vlhkém podloží, což způsobilo problémy se statikou stavby. V roce 1711 proto kostel přestavěl Krištof Dienzenhofer. Podle svatojánského kostela dostala pak jméno i zdejší obec. Další budovy bývalého kláštera byly stavěny postupně, do dnešní podoby pak byly dokončeny v roce 1731. Zanedlouho poté, v roce 1785, však byl klášter zrušen císařem Josefem II. Majetek kláštera byl rozprodán v dražbě. A tak zadní část kláštera byla využívána jako koželužna, přádelna či papírna.

V letech 1904 - 1912 bývalá budova kláštera fungovala jako moderní lázně. V roce 1914 koupil budovu kláštera církevní řád Školských bratří a zřídil zde učitelský ústav, který byl až v roce 1942 okupační správou zrušen. V roce 1949 zde byl zřízen tábor nucených prací, a v letech 1951-55 dokonce věznice. Dalších 30 let zde byla policejní škola ministerstva vnitra pro potřeby STB. Od roku 1985 pak byla budova využívána jako archiv ministerstva vnitra.

V roce 1994 byl klášter navrácen církvi a byla zde zřízena Vyšší odborná pedagogická škola.