

TECHNICKÉ PAMÁTKY V KRKONOŠÍCH

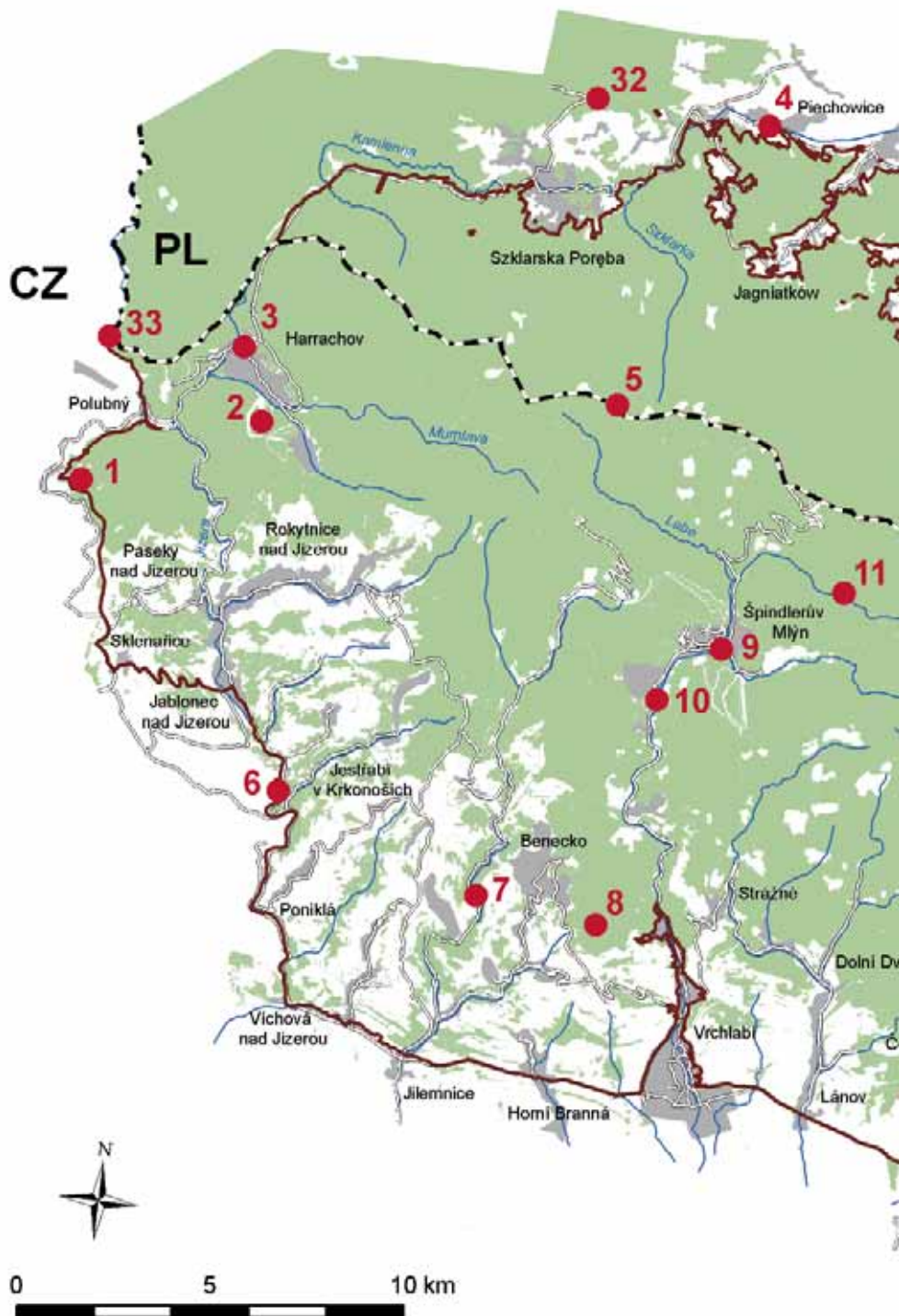


SPRÁVA KRKONOŠSKÉHO NÁRODNÍHO PARKU

www.krnap.cz

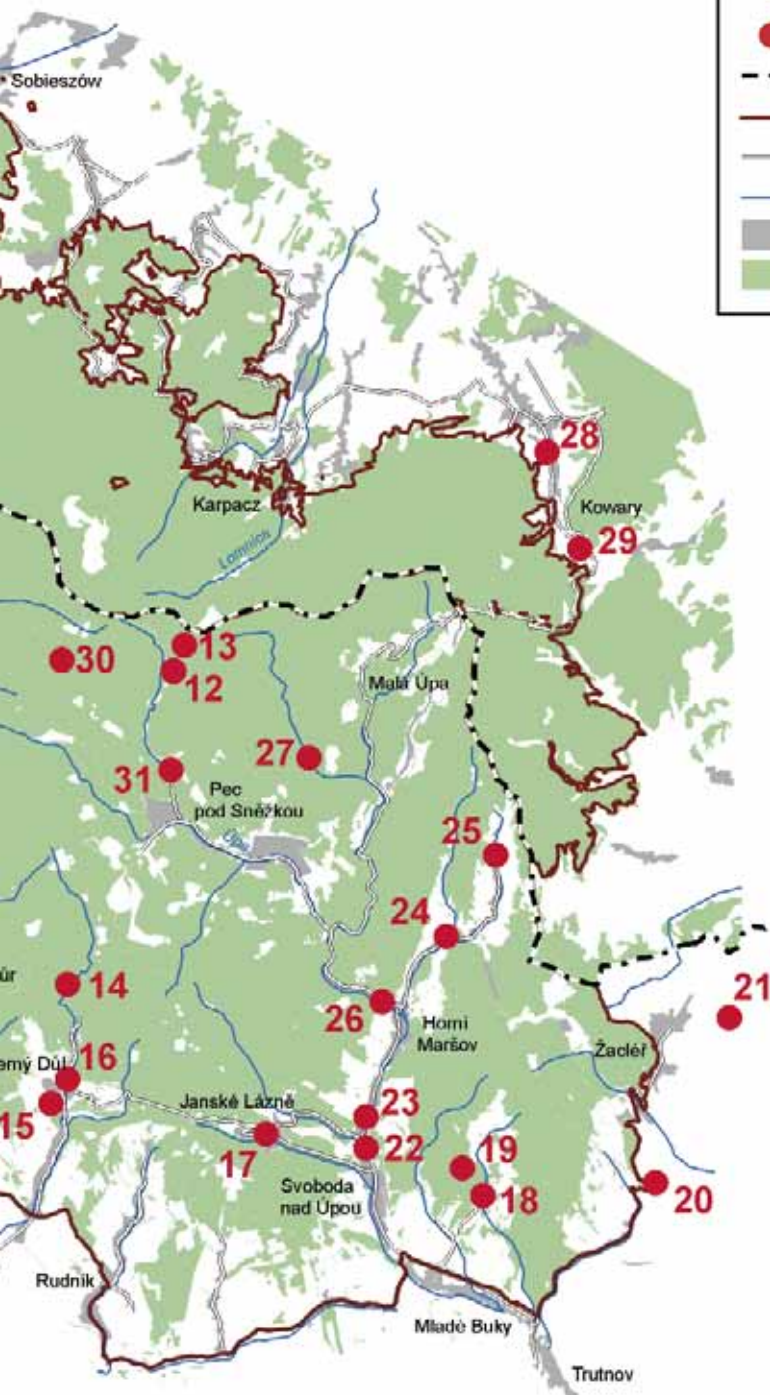


EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ / EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO
PŘEKRAČUJEME HRANICE / PRZEKRAČAMY GRANICE



Legenda

- technické památky
- - - státní hranice
- hranice KRNAP a KPN
- silnice
- vodní toky
- obce
- les





1

Rozhledna Štěpánka

Stavba nejstarší a neznámější rozhledny na pomezí Krkonoš a Jizerských hor byla zahájena již před více než 160 lety

Obec: Kořenov
Lokalita: Příchovice
GPS: 50°44'47.419"N,
15°21'57.193"E
Datace: 1847–1892

Stavba první rozhledny v Krkonoších byla na vrchu Buchstein (dnes Hvězda) zahájena knížetem Camillem Rohanem roku 1847. Kopec byl na počest člena císařské rodiny arcivévody Štěpána, který v témže roce dohlížel na stavbu císařské krkonošské silnice dole v údolí, přejmenován na Štěpánovu výšinu. Do odchodu arcivévody Štěpána do Uher však byla postavena pouze kamenná podnoží s gotizujícími opěráky a vyhlídkovou terasou na vrcholu. Kníže Rohan, který stavbu zahájil zřejmě pro posílení svého vlivu ve Vídni, práce pozastavil a torzo věže potom stálo nad Tesařovem celých 40 let. Podle místní pověsti však byla stavba přerušena

kvůli věštbě staré cikánky, která jejímu tvůrci předpověděla, že pokud věž dokončí, zemře. Je zajímavé, že kníže Rohan pak skutečně zemřel jen měsíc po dokončení stavby, ovšem až ve věku 91 let.

V roce 1888 odkoupil nedokončenou věž Horský spolek a o čtyři roky později, roku 1892, byla 24 metrů vysoká rozhledna slavnostně otevřena. Obliba rozhledny Štěpánka je po celou dobu její existence obrovská, s její charakteristickou siluetou bylo vydáno rekordní množství pohlednic a dalších upomínkových předmětů. Z věže je vynikající výhled na západní Krkonoše, údolí Desné a Kamenice.



2 Skokanské můstky Harrachov

Proslulý areál pěti skokanských můstků se nachází na severním svahu Čertovy hory v Harrachově

Obec: Harrachov
Lokalita: Harrachov
GPS: 50°45'54.803"N, 15°25'43.820"E
Datace: 1920–1980

Nejstarší skokanský můstek v Harrachově pochází z roku 1920, v té době se ještě obec jmenovala Harrachsdorf, jak byla podle majitelů panství přejmenována vesnice Dörfel založená v 17. století. Na severním svahu Čertovy hory postupně vyrostlo osm skokanských můstků. V areálu středních můstků jsou skokanské můstky K40 (kritický bod 40 m), K70 a K90. Výše je umístěn areál velkých skokanských můstků vybudovaný v letech 1978–1983. Zde se nachází můstek K120 a mamutí můstek pro lety na lyžích K180 dnes označovaný jako HS 205, který umožňuje lety dlouhé přes 210 metrů a patří mezi 6 největších můstků na světě.

Výstavba mamutího můstku v Harrachově začala v roce 1977. Projektoval ho švýcarský odborník H. H. Gasser spolu s domácím stavitelům můstků Miloslavem Bělonožníkem. Můstek byl otevřen v roce 1980 a o tři roky později hostil první mistrovství světa. V roce 1996 byly instalovány protivětrné sítě, které přispěly ke zvýšení bezpečnosti letů. V roce 2000 došlo k zásadní změně profilu můstku podle projektu Josefa Slavíka. Odrazová hrana byla posunuta dozadu, výrazně byl zvýšen buben můstku a zmírněn sklon dopadu i přechodový oblouk. Můstek tak má velice moderní profil s příznivou, nízkou letovou křivkou a patří k nejbezpečnějším na světě.



3 Areál sklárny Harrachov

Nejslavnější krkonošská sklárna s původní brusírnou poháněnou vodní energií a transmisemi

Obec: Harrachov

Lokalita: Harrachov-Nový Svět

GPS: 50°46'54.945"N, 15°25'8.535"E

Datace: 1712–1862

Na místě dnešního Harrachova byla v 17. století založena ves Dörfel, která byla v 18. století přejmenována podle majitelů místního panství na Harrachov (Harrachsdorf). Harrachové, původně český šlechtický rod, odvozuji své jméno od místa v jižních Čechách (de Horach). Obživou místních obyvatel byla tehdy tradiční sklářská výroba, která v okolí Harrachova existuje od 14. století. Sklářskou huť na místě dnešní sklárny založil v místě zvaném Neuwelt (Nový Svět) skelmistr Elias Müller již v roce 1712. Harrachovská sklárna je tak druhou nejstarší fungující sklárnou v Česku. Oproti starším zvykostem byla sklárna již

od počátku spojena s brusírnami skla, což bylo základem její pozdější prosperity. V letech 1827, 1862 a 1946 třikrát vyhořela, ale vždy byla velmi brzy obnovena. Až do roku 1946 patřila sklárna rodu Harrachů, potom ji převzal stát, od něhož ji v roce 1993 odkoupil soukromý majitel. Dodnes se zde používá výhradně tradiční způsob výroby. Unikátní 100 let stará historická brusírna skla je poháněna transmisemí a vodní turbínou. Součástí sklárny je muzeum skla, které ve svých sbírkách uchovává ucelenou sbírku historického skla vytvořeného v Harrachově v průběhu tří století.



4

Sklářská huť Josefina – Julia

Sklářská huť Julia navazuje na bohaté tradice sklářství, které se v okolí Szklarske Poręby rozvíjelo již od středověku

Obec: Piechowice
Lokalita: Piechowice
GPS: 50°46'48.999"N,
15°22'10.512"E
Datec: 1842–1866

Dějiny Szklarske Poręby a jejího okolí jsou se sklářstvím spojeny už od středověku. První sklárna je zde doložena již v roce 1366 a vznikla asi již dříve se souhlasem johanitů, tehdejších majitelů kraje. Nejstarším sklářským střediskem v oblasti však byly Piechowice, respektive Tiché údolí (Cicha Dolina), kde byla středověká sklářská huť objevena archeology. Roku 1616 se ve Szklarske Porębě usadil Wolfgang Preissler, zakladatel slezské větve rodu, který se velmi zasloužil o rozvoj místního sklářství. V roce 1754 založil nejvýše položenou slezskou sklárnu Karlstal. Po krátkém útlumu nastala na počátku 19. století konjunktura sklářství. Roku 1842 zahájila

výrobu nejnámější z místních hutí – Josefina, jejímž ředitelem se stal Franz Pohl, největší z tvůrců zdejšího skla, který zde pokračoval ve svých experimentech s barveným sklem a sklem typu millefiory (tisíc květů). V roce 1862 byla založena brusírna a malírna skla F. W. Heckerta v Piechowicích. V době hospodářské krize se místní huti spojily do jedné akciové společnosti. Od roku 1956 pokračovala výroba pod novým názvem Huť na výrobu křišťálového skla Julia. Na konci 20. století se produkce v původním podniku huti Josefina – Julia zastavila a celý provoz byl přestěhován do Piechowic, kde se dnes nachází i firemní muzeum.



5 Vysílač Sněžné jámy

Na polské straně vrcholu Vysoká pláň stojí asi nejzajímavější a určitě nejnepřehlédnutelnější stavba na hřebenech Krkonoš

Obec: Szklarska Poręba
Lokalita: Szklarska Poręba
GPS: 50°46'44.678"N, 15°33'26.647"E
Datace: 1896–1962

Sněžné jámy jsou dva nejlépe zformované ledovcové kary v Krkonoších vtěsnané do severních svahů hlavního hřebene Krkonoš pod horou Vysoká pláň. Svislé skalní stěny jsou až 200 m vysoké. Tato mimořádná přírodní scenérie s dominantním místem výhledu především na slezskou stranu hor se stala vyhledávaným cílem už v počátcích turistiky. Již v roce 1837 zde byla postavena vůbec první krkonošská stavba určená výhradně pro turistické účely – malá útulna pro dvě osoby. V roce 1860 už na hraně jam stála kamenná bouda s restaurací a ubytováním. V letech 1896–97 byl na hraně Velké Sněžné jámy postaven čtyřpatrový luxusní

hotel Schneegrubenbaude vlastněný rodinou Schaffgotschů. Jeho štíhlá charakteristická silueta doplněná vyhlídkovou věží se stala nezaměnitelnou dominantou této části Krkonoš. Od roku 1940 sloužil hotel k rekreačním účelům Luftwaffe. Roku 1944 byla jižně od budovy postavena radiolokační stanice, jejíž základy jsou v terénu dosud patrné. S příchodem polského obyvatelstva se budově pro její podobnost s krakovským královským hradem začalo říkat Wawel. V roce 1960 byla věž bývalého hotelu upravena na provizorní vysílač pro přenos olympiády v Římě. Od roku 1962 jsou antény umístěny v přestavěné věži a budova je od té doby pro turisty nepřístupná.



6 *Železnice Jilemnice–Rokytnice nad Jizerou*

**Malebná a technicky velmi náročná trať,
která klesá z podhůří do hor**

Obec: Hradsko
Lokalita: Hradsko
GPS: 50°40'49.750"N, 15°27'5.777"E
Datace: 1898–1899

Stavba místní dráhy Jilemnice–Rokytnice s případným pokračováním do Horního Polubného začala v roce 1898 a byla dokončena v rekordním termínu jednoho roku a padesáti osmi dnů. Stavební práce provedla vídeňská firma Gross&Company, na stavbě pracovaly přibližně dva tisíce dělníků. Mezi překvapivě unikátů trati patří skutečnost, že se její nejvyšší bod nachází na podhorském počátku v Martinicích (488,8 m n. m.) a nejnižší na konečné stanici v horském středisku Rokytnici (457,5 m n. m.). Je to dáno tím, že chlumecko-trutnovská dráha, na níž leží odbočná stanice Martinice, vede v horní poloze napříč údolím řek, zatímco lokálka

se spouští do údolí Jizery a vede po jeho dně až na konečnou, která navíc leží v nejnižším místě Rokytnice.

Nejzajímavější částí trati je úsek do Jablonce nad Jizerou, dlouhý pouhých 9 km. Jsou zde čtyři ocelové montované mosty překračující Jizeru, jeden tunel a řada kamenných mostků a propustí. Od do oblouku stavěného Sytovského mostu se trať přimyká k pravému břehu Jizery, který opouští jen v hlubokých meandrech řeky u Maříkova a Hradska. Odtud je zalesněné údolí Jizery nejužší a nejhlubší. Jsou zde dva tunely a dva mosty, mezi nimiž ještě leží stanička.



7 Mikoláškův mlýn

Unikátně zachovaný příklad jednopatrového roubeného vodního mlýna

Obec: Jestřabí
Lokalita: Křížlice
GPS: 50°39'42.496"N, 15°31'40.137"E
Datace: 18. stol.–2. polovina 19. stol.

Neodmyslitelnou součástí většiny krkonošských vesnic byl vodní mlýn zpracovávající chudou úrodu z horských políček na mouku. Mlýny patřily k nejvýstavnějším venkovským stavbám a často bývaly patrové. Z architektonického i technologického hlediska patří k nejlépe zachovaným krkonošským mlýnům budova mlýna v Křížlicích s řadou velmi zajímavých původních stavebních prvků a kompletně zachovalým strojním zařízením. Typově se řadí mezi krkonošské patrové stavby.

Mlýn byl původně přízemní, postavený v 2. polovině 18. století. V průběhu let byl postupně přestavován a rozšiřován, ovšem

bez narušení jeho architektonické hodnoty. Ve 2. polovině 19. století pak byla na původní přízemní roubenou mlýnici přistavěna několikapatrová bedněná nástavba napodobující roubení. Příčinou přestavby a zvýšení mlýnice byla modernizace strojního zařízení na umělecké a později i válcové složení. Celková architektura budovy je jednoduchá, jednotlivé zdobné prvky jsou jen decentně profilované. Zajímavá je dochovaná pavlác-ka. Stavbu je možné zařadit do kategorie patrových staveb tzv. krkonošského typu s prvky jabloneckého lehkého štítu. Mlýn patří k nejlepším a nejlépe udržovaným památkám lidové architektury v západní části Krkonoš.



8

Rozhledna Přední Žalý

Jediná kamenná
rozhledna v centrální
části Krkonoš postavená
v novogotickém stylu

Obec: Benecko
Lokalita: Benecko
GPS: 50°39'29.637"N,
15°34'20.778"E
Datace: 1892

V roce 1836 byla na vrcholu Předního Žalého vybudována jednoduchá dřevěná triangulační a vyhlídková věž. Chatrná konstrukce byla v roce 1888 nahrazena 15 metrů vysokou železnou montovanou věží, která však byla poddimenzovaná a nezpůsobilá k návštěvnímu provozu, takže musela být záhy rozebrána. V roce 1890 ji dočasně nahradila nová dřevěná vyhlídková restaurace na vysoké kamenné podezdívce. V roce 1892 byla postavena nová kamenná věž vysoká 18 metrů (s ohledem na očekávaný vzrůst okolních smrků). Neomítaná hranolová věž s okosenými rohy z místního lomového kamene byla postavena hrabětem Janem Nepomukem

Františkem Harrachem v neogotickém stylu. Okna dostala lomené oblouky a vrcholový ochoz je lemován cimbuřím na mírně vyloženém podsebití. Rozhledna byla pojmenována po císaři Františku Josefovi I. Jedná se o prakticky jedinou kamennou rozhlednu v této části Krkonoš.

Roku 1900 vyhořela dřevěná restaurace u rozhledny, ale již v roce 1904 nechal hrabě Harrach postavit novou, která fungovala až do roku 1939, kdy byla rozebrána. Na jejích základech byla v letech 2008–2009 vybudována nová dřevěná chata postavená volně podle podoby původní stavby. Při stavbě se údajně vycházelo z původních stavebních plánů.



9 Bílý most

Elegantní železobetonový most se stal architektonickou dominantou a symbolem Špindlerova Mlýna

Obec: Špindlerův Mlýn
Lokalita: Špindlerův Mlýn
GPS: 50°43'31.364"N, 15°36'21.916"E
Datace: 1911

Na místě dnešního Bílého mostu stál od roku 1829 dřevěný most s masivním roubeným pilířem uprostřed. Ten byl stržen katastrofální povodní roku 1897, která zničila i části silnice z Vrchlabí a stala se také podnětem k razantní úpravě řečiště Labe v centru Špindlerova Mlýna a k hrazenářským pracím v celém povodí.

Nový železobetonový jednoobloukový most přes Labe byl postaven v roce 1911. Byla použita mostní konstrukce vyvinutá berounským rodákem Fritzem Empergerem (1862–1942), významným betonářským teoretikem, profesorem vídeňské Technické univerzity a zakladatelem odborného

časopisu Beton und Eisen. Mosty s horním obloukem a zavěšenou mostovkou se často používaly v horských a podhorských oblastech, kde hrozilo značné poškození dolního mostního oblouku nebo případných pilířů sněhovými vodami a povodněmi. Mosty s podobnou konstrukcí je v Krkonoších dále možné najít v Hostinném přes řeku Čistou a v Mladých Bukách přes řeku Úpu. V roce 1975 byl níže po proudu Labe postaven nový silniční most. Památkově chráněný Bílý most je od té doby součástí pěší zóny vedoucí od budovy České pošty až k hotelu Savoy Royal a stal se také vizuálním symbolem Špindlerova Mlýna.



10 Labská přehrada

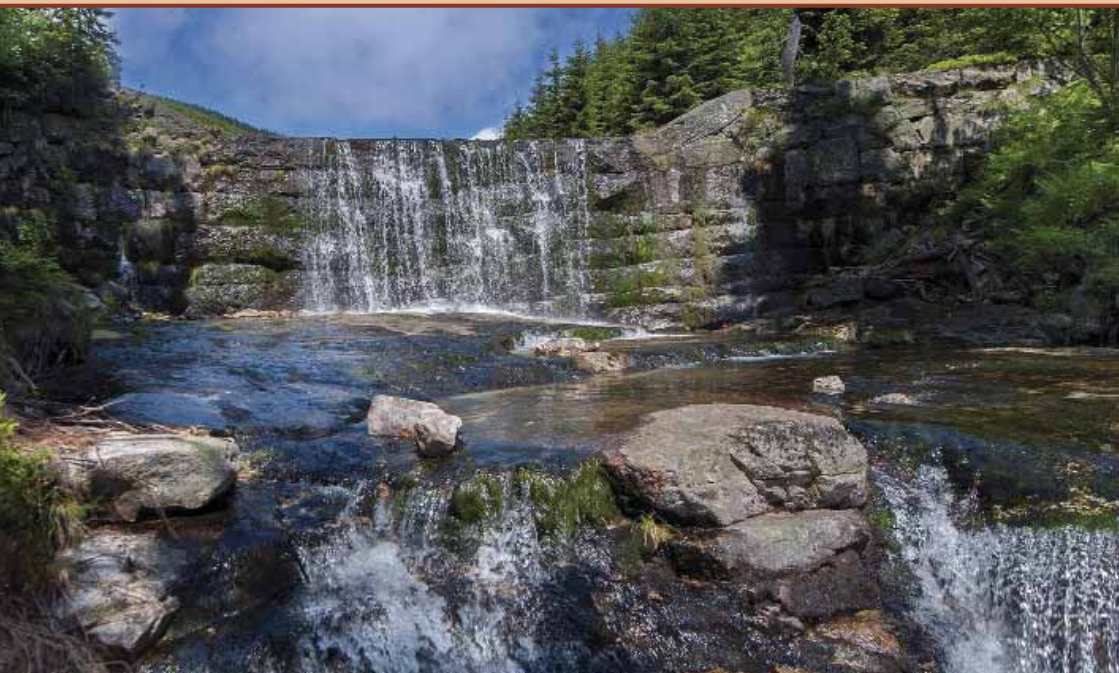
Nevýše položená ochranná přehrada na Labi pomohla učinit přítrž ničivým jarním povodním na horním Labi

Obec: Špindlerův Mlýn
Lokalita: Špindlerův Mlýn-Labská
GPS: 50° 42' 43.46"N, 15° 35' 5.52"E
Datce: 1910–1916

Po katastrofálních povodních na konci 19. století byly na horním Labi prováděny rozsáhlé protipovodňové práce vedené Zemskou komisí pro úpravu řek. Součástí prací byla i výstavba ochranné protipovodňové přehrady pod Špindlerovým Mlýnem. Obloukovou tížnou přehradu Intzeho typu vysokou od základů 41 metrů a v koruně dlouhou 154 metrů postavila vídeňská firma Redlich&Berger. Přehrada byla postavena z místního lomového kamene a dostala bohatou kamenickou výzdobu se secesními prvky. Na vzdušném líci byl původně kamenný reliéf císařské orlice s iniciálami císaře Františka Josefa I., který byl v roce 1926 nahrazen iniciálami Československé republiky (R. Č.).

Celkový objem nádrže je 3,292 mil. m³ a maximální zatopená plocha činí 26,78 ha. Průměrný dlouhodobý roční průtok je 2,14 m³.s⁻¹.

Pro vypouštění vody z nádrže slouží levá základová výpusť a obtokový tunel vylámaný ve skále dlouhý 149,35 m. Bezpečnostním zařízením pro převádění velkých vod je korunový a šachtový přeliv. Korunový přeliv se čtyřmi poli je situovaný při pravém boku hráze. Šachtový přeliv umístěný u levého břehu nádrže za domkem hrázového má průměr 11,5 metru. Kruhová svislá odpadní šachta má průměr 5 metrů a je zaústěná do obtokového tunelu. Kapacita šachtového přelivu je 79,37 m³.s⁻¹.



11 Hrazenářské dílo na Čertově strouze

Regulace horské bystřiny příčnými kamennými prahy a kamennými žlaby z počátku 20. století

Obec: Špindlerův Mlýn
Lokalita: Čertův důl
GPS: 50°44'27.402"N, 15°38'51.406"E
Datace: 1898–1905

Několik set let trvající intenzivní těžba dřeva vedoucí k téměř úplnému odlesnění velké části svahových partií měla neblahý dopad na vodní režim v povodí horního Labe a Úpy. Odlesněné svahy nebyly schopné zadržovat vodu, což vedlo k řadě ničivých povodní. Největší povodňová vlna v roce 1897 si vyžádala 120 lidských životů a způsobila obrovské škody. Tato katastrofa dala podnět k rozsáhlým protipovodňovým opatřením, především k hrazení bystřin. V letech 1898–1909 bylo v povodí Labe vybudováno 172 příčných a 5198 podélných hrazenářských objektů. K nejrozsáhlejším a také k nejlépe zachovaným příkladům hrazení bystřin patří hrazenářské dílo

na Čertově strouze v Čertově dole, kde bylo vybudováno 43 příčných a 194 podélných kamenných hrazenářských objektů. Dobře ukazují snahu projektantů zasadit technické stavby citlivě do přírody. Přestože toky byly svedeny do nepřírodných pravidelných koryt nádržek a prahů, byl použit místní kamenný materiál, který časem umožnil splynutí s přírodou, a řada objektů se nakonec stala její estetickou součástí. Poměrně odlehlou oblast Čertova dolu, která leží mimo turistické značené cesty, zpřístupňuje zajímavá naučná stezka přinášející řadu dalších informací.



12 Historický důl Kovárna v Obřím dole

Nejrozsáhlejší důlní dílo Krkonoš, které vzniklo těžbou železa, mědi a arzenu, je od roku 2004 přístupné veřejnosti

Obec: Pec pod Sněžkou

Lokalita: Obří důl

GPS: 50°43'40.26"N, 15°43'54.45"E

Datace: 13. století–2004

V horní části Obřího dolu přímo v útrokách Sněžky vzniklo v 19. století nejrozsáhlejší historické důlní dílo Krkonoš – Kovárna. První pokusy o těžbu jsou doloženy již v roce 1511, ale dolování až do 18. století nedosáhlo zdaleka takového rozmachu, jako v 1. polovině 19. století. V té době produkovala Riesen-hainská důlní a hutní společnost v Peci pod Sněžkou ročně okolo 1,6 tun mědi a 30,4 tun arzeniku. Surová měď se prodávala v malé míře do Prahy a hlavně se vyvážela do Slezska. Arzenik v malých sudech putoval do větších měst střední Evropy a pravděpodobně ho kupovaly i místní sklárny. Během těžby vznikl zhruba 80 m hluboký systém navzájem propojených komorových dobývek

se dvěma dědičnými odvodňovacími štolami Barbora a Prokop. Nejspodnější Prokop ústí až na dně Obřího dolu. Naposledy pracovala arzeniková huť, přezdívaná podle zápachajících výparů „Jedová chýše“, v roce 1876 a v roce 1936 byla zbourána. V 50. letech 20. století proběhl v téže lokalitě rozsáhlý geologický průzkum s cílem nalézt měděné, cínové a wolframové rudy. Celková délka průzkumných důlních děla dosáhla 7 km. Podzemí dolu Kovárna je od roku 2004 přístupné veřejnosti. Česká speleologická společnost vytvořila dvě prohlídkové trasy s různou náročností. Vstup do důlního díla je u bývalé boudy Kovárna, na trase modré turistické značky, ve stoupání na Slezskou boudu.



13 Vodárna pro Sněžku v Obřím dole

Dnes již bohužel nefunkční vodárna zásobovala vodou Českou boudu na Sněžce

Obec: Pec pod Sněžkou

Lokalita: Obřít důl

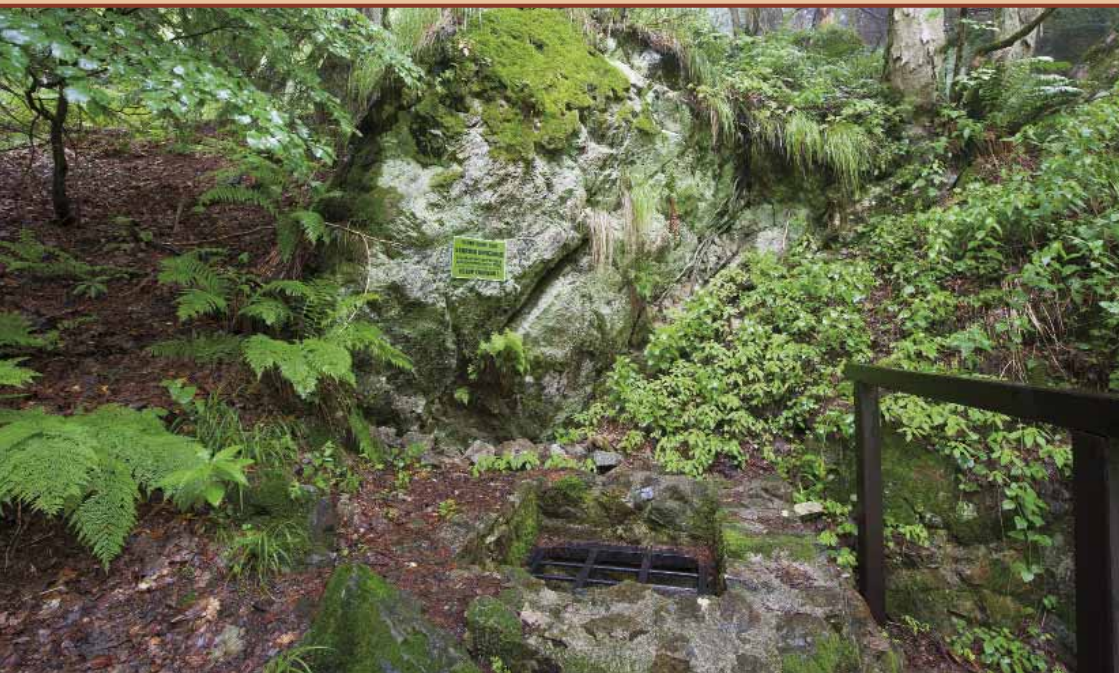
GPS: 50°43'57.849"N, 15°44'0.243"E

Datace: 1912

Rostoucí turistický ruch otevřel na konci 19. století otázku, jak zajistit dopravu pitné vody na nejvyšší horu naší země. Zpočátku ji vynášelo 12 nosičů ze Zlatého pramene vyvěrajícího přibližně 300 metrů za Obřít boudou, v zimě se pak rozpouštěl sníh. V roce 1912 však nechal hrabě Rudolf Czernin-Morzi vybudovat pro vrchol Sněžky vodárnu a vodovod. Voda z Rudného potoka byla jímána pomocí drenáží do tří nádrží a odtud z výšky 150 metrů pouštěna potrubím do Peltonovy turbíny. S tou bylo spojeno vertikální pístové čerpadlo, které hnalo vodu trubkami do nádrže v podkroví České boudy. Tímto způsobem se dařilo dopravit na Sněžku až 4000 litrů vody denně.

Efektivita trkače, jak se tento typ čerpadla označuje, dosahovala 30 %. Zbylá voda přitékající z Rudné rokle byla spotřebována na jeho pohon. Pro případ nedostatku vody tu byl ještě instalován dieselový motor s výkonem 6,5 koně s ležatou diferenční pumpou poháněnou řemenicí. Ten se bohužel nezachoval.

Kvůli nedbalé údržbě po roce 1950 a zchátrání 700 metrů dlouhého potrubí na Sněžku se zařízení nepodařilo udržet ve funkčním stavu. I tak ale zůstává významnou technickou památkou, neboť v roce 1912 byla výtlačná výška 392 metrů nejvyšší v Evropě.



14 Hornická stezka Berghaus

Terénní pozůstatky po mnohasetleté hornické činnosti spojují stanoviště pozoruhodné naučné stezky

Obec: Černý Důl

Lokalita: Černý Důl

GPS: 50°39'28.519"N, 15°42'29.959"E

Datace: 14.–20. století

První písemná zmínka o dolování v Krkonoších pochází z roku 1012. Velký rozmach dolování nastal v 16. století, kdy byla již dobře známá většina krkonošských ložisek. Veškeré důlní podnikání bylo značně ochromeno během válečných událostí v letech 1618–1648 a obnovení hornické činnosti v 18. a 19. století na většině lokalit kromě Obřího dolu již nedosáhlo takové intenzity. Jedním z mála míst, kde byly velmi dobře zachovány pozůstatky po dolování z nejstarších dob i z dvacátého století, je lokalita „Berghaus“ v Černém Dole.

V okolí Černého Dolu se nachází mnoho pozůstatků po hornické činnosti, kterými provází naučná stezka. Stezka je volně přístupná

lesním terénem od jara do prvního sněhu a návštěvník se na ní seznámí s bohatou tradicí dobývání rud v Krkonoších. Hornická stezka v Černém Dole v údolí potoka Čistá, nazvaná podle někdejší horské boudy Berghaus, leží v kopcích v místech, pod kterými vedou staré štoly. Uvidíte mimo jiné i propadlinu po 80 metrů hluboké zavalené uranové šachtě, hornický náhon, skalní vrásky a ústí středověkého dolu. Na deseti informačních tabulkách jsou ukázky zpracování rud, geologické profily, mapy důlních děl a fotografie z podzemí.

Začátek stezky se nachází 2,5 km nad náměstím po modré turistické značce na rozcestí k Tetřevím Boudám a Cihlářce.



15 Nákladní lanovka Černý Důl–Kunčice

Nejmladší a stále fungující technickou památkou v Krkonoších je přes 8 kilometrů dlouhá nákladní lanovka pro dopravu vápence

Obec: Černý Důl, Kunčice
Lokalita: Černý Důl, Kunčice
GPS: 50°37'59.444"N, 15°42'30.338"E
Datec: 1963

V roce 1963 byla na okraji Krkonošského národního parku postavena nákladní lanovka spojující vápencový lom v Černém Dole s vápenkou a železniční stanicí v Kunčicích. Lanovku navrhla a postavila společnost Transporta Chrudim. V současnosti je patrně poslední fungující nákladní lanovkou v České republice. Jedná se o nákladní visutou dvoulanovou dráhu oběžného systému s odpojitelným uchycením nákladních vozíků. Jejím úkolem bylo a dodnes je zásobovat vytěženým a drceným vápencem Krkonošskou vápenku v Kunčicích nad Labem. Vápenka byla postavena zhruba 9 km od lomu kvůli

blízkosti železniční vlečky. Maximální výkon lanovky je 135 tun dopraveného vápence za hodinu. Vozíků o obsahu 0,5 m³ (0,75 t) je na trati potřeba asi 250 až 260. Dopravní rychlostí 3,15 m/s urazí celou vzdálenost za 45 minut. Na trati jezdí ve vzdálenosti 60 m, tedy s frekvencí 19 sekund. Budoucnost této lanové dráhy je limitována vytěžením vápence v Černém Dole, jehož zásoby se odhadují na sedm až osm let. Těžit do hloubky již potom nebude možné a dobývání vápence do šířky nepovolí ekologové. Potom bude toto zajímavé technické dílo rozebráno a sneseno.



16 Mechanická tkalcovna, barvírna a tiskárna Josefa Menšíka

V úzkém údolí říčky Čistě fungoval od roku 1875 jeden z největších textilních podniků v Krkonoších, mimo jiné velkovýrobce kapesníků

Obec: Černý Důl
Lokalita: Černý Důl 125, 126
GPS: 50°38'16.05"N, 15°42'42.56"E
Datec: 1875–1927

Josef Jan Menšík zahájil v roce 1875 výrobu v tkalcovně s barvírnou a tiskárnou, kde kromě modrotisku vyráběl i bílé zboží, podšívkoviny a kapesníky. Podnik se bouřlivě rozvíjel a rozšiřoval dále do údolí po proudu říčky Čistě. V roce 1887 byla postavena další tkalcovna a konečně v roce 1900 přibyla i třetí, tzv. dolní tkalcovna. Úzké údolí brzdilo další rozvoj podniku, a tak byla výroba rozšířena i do Heřmanic a do Vrchlabí. Po první světové válce pracovalo v přádelnách firmy až 2000 zaměstnanců. Stroje poháněla kombinace elektrické a parní energie. Podnik byl elektrifikován již v roce 1898. Výroba dodnes

pokračuje v areálu horní továrny, který byl architektonicky sjednocen v roce 1927, kdy byla postavena třípatrová dílna konfekce kapesníků s bohatě prosklenými fasádami a výrazným segmentovým štítem. Budova střední tkalcovny byla po roce 1990 zbořena. Další zachovanou částí areálu je dolní tkalcovna – jednopatrová budova s trámovými stropy na litinových a ocelových sloupech, postavená v industriálním slohu s výraznými cihelnými záklenky oken, římsami a nárožními lisenami. Na severním segmentovém štítu je plasticky vyvedeno jméno stavebníka. Budova je v současnosti prázdná a čeká na nové využití.



17 Visutá lanovka na Černou horu

Nejstarší visutá lanovka
v Čechách ukončila provoz
v roce 1979

Obec: Janské Lázně
Lokalita: Janské Lázně
GPS: 50°38'55.837"N,
15°45'7.478"E
Datec: 1927–1928

První osobní visutá lanovka v ČSR vedla z centra Janských Lázní na Černou horu a zahájila provoz v říjnu 1928 po 15 měsících stavby. Projekt a konstrukci zajistila strojírna Františka Wiesnera z Chrudimi (po znárodnění v roce 1948 podnik Transporta). Stavbu provedla brněnská pobočka firmy Wayss a Freytag z Frankfurtu nad Mohanem. Na stavbě pracovalo průměrně 105 lidí za jakéhokoliv počasí. Lanovku financovalo ministerstvo železnic. Kyvadlová soustava se dvěma kabinami pro třicet cestujících přepravila za hodinu v jednom směru 120 osob. Jedna jízda trvala 15 minut. Pohon a strojírna byly umístěny v horní stanici, v dolní stanici se nacházelo napínací zařízení lan.

Trat' s celkovou délkou 3 174 m a převýšením 644 m byla jednou z nejdelších ve střední Evropě. V době ukončení provozu v roce 1979 byla nejstarší bez rekonstrukce nepřetržitě provozovanou lanovkou na světě. Z původní lanovky zůstala zachována pouze dolní stanice a předposlední podpěra na Černé hoře, která od roku 1998 slouží jako rozhledna Panorama. Dřevěná horní stanice byla zbořena v roce 1987. V roce 1980 zahájila provoz nová gondolová lanovka vedená po odlišné trase s nástupní stanicí dále od centra Janských Lázní. Tato lanovka byla zcela přestavěna v roce 2006.



18 Starý kamenný most

Archaický jednoobloukový most je jedinou stopou po Sklenářovicích, jedné ze zcela zaniklých krkonošských obcí

Obec: Mladé Buky

Lokalita: Sklenářovice

GPS: 50°37'30.290"N, 15°51'17.553"E

Datace: 16. století

Obec Sklenářovice pod jižním úbočím Rýchor ve východních Krkonoších vznikla, jak název napovídá, jako osada sklářů. Lokalita (Blossendorf, později Glasendorf) je poprvé doložena již roku 1289 při prodeji části trutnovského panství a jedná se tak o jednu z nejstarších doložených skláren v českých zemích. Sklárna stála patrně na jihozápadním svahu Sklenářovického vrchu a později zanikla. Druhým zdrojem prosperity obce byl rozvoj těžby zlata v 16. století. Zlato se zprvu rýžovalo z náplavů zdejšího potoka, který se dodnes nazývá Zlatý. Později se začalo dobývat i ze zlatonosných žil v blízkém okolí, především v lokalitě Bártův les západně od obce.

Zde vzniklo mnoho kutacích rýh, dědičných štol, ale i několik hlubinných šachet. Nerentabilní těžba zlata byla ukončena na sklonu 18. století. Na začátku 20. století měly Sklenářovice přes 240 stálých obyvatel, školu, a dokonce i vlastní vodovod. Po druhé světové válce bylo obyvatelstvo německé národnosti odsunuto a vesnice byla opuštěna. Zbytky chátrajících domů byly později strženy armádou. Kdysi prosperující obec dnes připomínají pouze dvě kapličky, pomník padlým a právě archaický klenutý kamenný most přes Zlatý potok, pocházející snad již z 16. století.



19 *Bártův les – staré zlaté doly*

Neobyčejně rozsáhlé terénní stopy
a pozůstatky po těžbě zlata v 16. století

Obec: Bystřice
Lokalita: Bystřice
GPS: 50°37'44.273"N, 15°50'49.201"E
Datace: 14.–20. století

První písemné zprávy o dobývání zlata na Rýchorách jsou až z roku 1542, kdy se setkáváme se jménem Kryštofa z Gendorfu. Nejstaršími pozůstatky po těžbě zlata na Rýchorách jsou však sečky v osadě Bystřice. Tyto malé, často sotva postřehnutelné haldíčky obsahují hlušinu po rýžování zlata z náplavů potoka. Stoupající zájem o rýchorská naleziště potvrzuje listina krále Ferdinanda I., jíž roku 1546 povýšil hornickou osadu Svobodu pod „zlatými Rýchorami“ na městys s horními právy. Ve 2. polovině 16. století probíhala těžba na jižním svahu Rýchor, na obou úbočích Bártova lesa. Těžba se soustřeďovala kolem nejvyšší položené

jámy zvané Zlatý klas. Na jih od ní vyhloubili horníci dvě rozsáhlé povrchové dobývky a na dně větší z nich vyhloubili další jámu jménem Trenčín. Dílo odvodňovala dědičná štola, v níž byl umístěn vodotěžný stroj. Další postup důlních prací si roku 1609 vyžádal ražbu odvodňovací dědičné štoly Klinge, která dodnes ústí na dně Sklenářovického údolí. Těžbu přerušila třicetiletá válka a po ní již nikdy nebyla ve větším rozsahu obnovena. Roku 1781 je ve Sklenářovicích zbořena stoupa a tím těžba zlata na Rýchorách definitivně končí. Rýchorské doly jsou v současnosti předmětem zájmu historiků a geologů.



20 Dělostřelecká tvrz Stachelberg

Muzeum československého opevnění na Stachelbergu představuje největší dělostřeleckou tvrz budovanou v předválečném Československu

Obec: Trutnov
Lokalita: Babi
GPS: 50°37'49.900"N, 15°54'42.800"E
Datace: 1937–1938

Rozestavěná dělostřelecká tvrz Stachelberg se rozkládá severovýchodně od obce Babi u Trutnova. Po dokončení měla být největší a nejsilnější tvrzí pohraničního opevnění. Tvrz tvořily 4 pěchotní sruby, 2 dělostřelecké sruby, 2 dělostřelecké otočné věže, 2 minometné otočné věže a vchodový objekt. Stavba byla zahájena v říjnu 1937 a měla trvat 24 měsíců. Pracovalo na ní nepřetržitě ve třech směnách 1500 dělníků. Tvrz měla dělostřelecky podporovat linii izolovaných srubů ve směru Albeřice–Horní Maršov, kde se očekával jeden z důležitých směrů útoku, dále kryt přístup k sousední tvrzi Poustka a ostřelovat důležité silnice spojující horské

přechody v Krkonoších s vnitrozemím (Pec pod Sněžkou, Pomezní Boudy). Po dokončení měla být tvrz vyzbrojena celkem deseti 100 mm houfnicemi s dostřelem 12 km a rychlostí palby až 20 ran/min, osmi 4,7 cm protitankovými kanony s rychlostí střelby 35 ran/min a několika desítkami těžkých a lehkých kulometů. Tvrz měla mít posádku přes 100 mužů. V případě úplného obklíčení měla odolávat nepříteli až dva měsíce – tak dlouho měly vystačit zásoby munice, potravin, pohonných hmot a dalšího vybavení. Dnes je podzemí pevnosti přístupné veřejnosti a je zde umístěno muzeum pohraničního opevnění.



21 Důl Jan Šverma

Unikátní hornický
skanzen dokumentuje
historii dobývání černého
uhlí na Žacléřsku

Obec: Lampertice
Lokalita: Lampertice
GPS: 50°40'3.082"N,
15°55'48.793"E
Datace: 1848–1961

Nejvýznamnějším průmyslovým odvětvím Žaclěře bylo hornictví. Nejstarší doklady o dobývání černého uhlí v Žaclěři pocházejí z roku 1570. Rozvoj těžby však nastal až ve druhé polovině 19. století na severním konci města, kde postupně vznikl významný důlní areál známý jako Důl Jan Šverma Žaclěf. Po ukončení těžby v roce 1992 zde zůstala velmi intaktně dochována naprostá většina důlních budov i strojního vybavení. Díky tomu zde mohl vzniknout unikátní hornický skanzen. Připravuje se i naučná stezka. Nejstarším dochovaným důlním objektem je šachetní budova s ocelovou kozlíkovou těžní věží dolu Jiří postavená

ve roce 1848. Provozní budovy šachet Jan a Julie jsou kulturními památkami. Ve strojovnách těžních strojů a v šachetních budovách je vytvořena expozice, která plně ukazuje pohyb důlních vozů na povrchu bývalého dolu, dále je k vidění expozice starých důlních map, paleontologických nálezů, ale i fotodokumentace z minulého provozu dolu. K expozici také patří možnost prohlídky části jámy Julie, větracího kanálu a zařízení ventilátorovny, ale i možnost vyhlídky na panorama Krkonoš a Královceckého Špičáku z vrcholu těžní věže jámy Jan.



22 Strojní papírna Prospera Pietta

Dominantu Dolního Maršova tvoří dodnes budovy jedné z největších papíren v Krkonoších, která zásobovala speciálními dopisními a cigaretovými papíry celý svět

Obec: Svoboda nad Úpou

Lokalita: Dolní Maršov, Úpská čp. 13, 14, 531

GPS: 50°4437'54.47"N, 15°48'49.01"E

Datace: 1866–1889

Papírnu v Dolním Maršově, poprvé doloženou v roce 1819, založil Josef Peschek. Největší rozkvět podniku však přišel až po roce 1866, kdy papírnu odkoupil pražský podnikatel Prosper Piette a zahájil zde velkovýrobu cigaretového papíru, kterou již provozoval v Císařském mlýně v pražské Bubenči. Prosper Piette (1805–1872) byl mimo jiné autorem několika patentovaných barvicích strojů. Aktivně se také účastnil veřejného života. Byl propagátorem rozvoje krkonošské turistiky a iniciátorem stavby železniční trati Trutnov–Svoboda nad Úpou. V letech 1880–1882 si nechal v areálu závodu postavit honosnou novorenesanční vilu podle projektu

vídeňského architekta M. Hinträgera. Od roku 1889 proběhla kompletní přestavba a modernizace papírny. Nové budovy s charakteristickými cihelnými detaily a novogotickými dekoračními prvky byly postaveny podle návrhu trutnovského stavitele K. Kühna. Papírna, jejíž denní kapacita přesahovala čtyři tuny papíru, vyráběla kromě cigaretových papírů především kvalitní jemné psací a dopisní papíry, papíry hedvábné, krepové a barevné. Výrobky oceněné na řadě mezinárodních výstav vyvážela do celého světa. Areál je z velké části zachován v původním stavu. V současnosti se zde zpracovává hotový papír na pokladní a jiné kotoučky.



23 Papírna Eichman, Roeder a spol.

Budova papírny z 2. poloviny 19. století je dobře zachovaným dokladem vyspělé papírenské výroby a hodnotné industriální architektury

Obec: Svoboda nad Úpou
Lokalita: Dolní Maršov
GPS: 50°38'9.031"N, 15°48'47.874"E
Datace: 1860–1886

Papírnu založil v roce 1860 Carl Gustav Eichmann (1805–1883) z Hostinného, provoz byl zahájen roku 1862. Po rozpadu firmy v roce 1865 připadl podnik Gustavu Roederovi, který ho vedl pod názvem Gustav Roeder a Co., privilegovaná strojní papírna Maršov. V roce 1870 byla továrna rozšířena severním a o dva roky později jižním směrem, následovala stavba kotelny a varny hadrů (1874), sušárny (1878), filtrační stanice (1883) a vodárny (1886). Roku 1872 byl také vybudován 1450 m dlouhý náhon z Horního Maršova. Roku 1920 papírnu převzala hostinská firma Eichmann a spol. a během dvacátých let zde instalovala další

tři papírenské stroje. Podnik s vlastní bělírnou celulózy se specializoval na výrobu jemných papírů, zvláště na bankovky (jako jediný v Československu), známky a akcie, vyhledávané byly také kvalitní kreslicí a fotografické papíry. Kapacita činila 3 500 tun papíru ročně, pohon strojů zajišťovalo 400 hp vodní a 800 hp parní síly. Roku 1993 zde provoz skončil, od té doby je areál využíván minimálně. Podobu nejstarší budovy z let 1860–1862 poznamenaly úpravy z šedesátých let 20. století. V mimořádně dobrém stavu se však dochovaly objekty z let 1870 a 1872 z režného kamenného zdiva. Jde o jedinečné příklady industriální architektury.



24 Dolní Lysečiny – soubor dvou mostků

Kamenné klenuté mostky z místního materiálu jsou pozoruhodným dokladem budování starých cest

Obec: Dolní Lysečiny

Lokalita: Dolní Lysečiny

GPS: 50°40'40.095"N, 15°49'56.672"E

Datace: 18. století

Krkonoše byly dlouho téměř neosídlené. Nalézaly se však mezi Čechami a Slezskem, dvěma již ve středověku poměrně hustě osídlenými oblastmi, které bylo potřeba spojit. Při trasování starých obchodních cest se využívaly především sníženiny a průsmyky mezi horskými masivy. Ve východní části Krkonoš to byla především takzvaná Žacléřská stezka, nejstarší středověká komunikace spojující Trutnov s Kamennou Horou na slezské straně hor přes Královecký průsmyk. Po stovky let se podoba primitivních cest téměř neměnila. K podstatné změně došlo až ve 2. polovině 18. století, když se začaly stavět zpevněné a odvodněné cesty s lepším povrchem.

To ale platilo pouze pro hlavní silnice, například právě pro Žacléřskou cestu. Na vedlejších cestách zlepšení přicházelo až v průběhu 19. století. Například silnice ze Svobody nad Úpou k Pomezním Boudám byla dokončena až v roce 1891, stejně jako silnice do Pece pod Sněžkou. Právě silnice k Pomezním Boudám převzala většinu dopravy staré cesty vedoucí k hranici přes Dolní Lysečiny a Albeřice. Součástí této staré cesty byla i dvojice jednoobloukových klenutých mostků provedených z místního lomového kamene a překonávajících tok Lysečinského potoka.



25 Šachtová pec vápenky

Torzo osmiboké kamenné věže vápenické pece je dokladem těžby a zpracování vápence v Krkonoších

Obec: Horní Maršov
Lokalita: Horní Albeřice
GPS: 50°41'46.500"N,
15°50'43.728"E
Datec: 1836

Na katastru Horních Albeřic se od počátku 19. století dobýval vápenec v několika povrchových lomech. V největším z nich, Bischofově lomu, byl v roce 1889 objeven vstup do Albeřické jeskyně, jejíž součástí je největší podzemní jezero v Čechách. Vápenec se poblíž lomů i zpracovával. Proto zde kromě lomů vznikaly i vápenky. Jednou z nich je i jednokomorová šachtová vápenná pec na pálení vápna ve tvaru osmiboké věže z lomového kamene. Pec je částečně zapuštěna do svahu, aby bylo možné jednoduše do horní části doplňovat násadu vápence s dřevěným uhlím a dole vybírat vypálené vápno. Vápennou pec v Horních Albeřicích

postavil před rokem 1836 Ignác Lahmer. Koncem 19. století byl provoz šachtové pece ukončen a výroba byla přesunuta do nové kruhové pece s 12 komorami, která byla postavena na místě dnešní přístavby hotelu Vápenka. Původní pec zůstala zachována. V roce 2011 byla památkově chráněná pec zastřešena osmibokou dřevěnou konstrukcí krytou šindelem. V nově vzniklém prostoru zřídila Správa Krkonošského národního parku muzeum Vápenka, dokumentující kromě historie výroby vápna i život obyvatel albeřického údolí od 14. století do současnosti. Podobná, jen o málo mladší věž šachtové vápenky se dochovala v Černém Dole.



26 Přádělna a sklad lnu hraběte Aichelburga

Památkově chráněný sklad lnu a kanál s vodní elektrárnou je torzem velké přádelny lnu v úzkém údolí Temného Dolu

Obec: Horní Maršov
Lokalita: Temný Důl
GPS: 50°39'44.30"N, 15°48'49.93"E
Datace: 1866–1911

Přádelnu lnu v Temném Dole založil krátce před smrtí Berthold hrabě z Aichelburgu. Později ji vedla jeho manželka a syn. Do roku 1861 byla v úzkém údolí Úpy na místě vhodném pro využití vodní energie postavena třípodlažní přádelna se sušárnou a skladem lnu. Po požáru v roce 1887 rekonstruoval podnik nový majitel, trutnovská firma J. A. Kluge. Byla znovu vybudována sušárna a strojovna a zahájen provoz na 3600 vřetenech. Až do konce 2. světové války se zde zpracovával především polotovary, který vznikl jako odpad při valchování v mateřské továrně firmy v Horním Starém Městě u Trutnova.

V roce 1905 byla výroba rozšířena. Podle projektu trutnovské firmy Lohner – Elstner byla postavena nová kotelná, dílny a tři domy pro zaměstnance umístěné podél silnice. V roce 1911 následovala výstavba nové přádelny s kapacitou 6500 vřeten. Výroba byla ukončena v roce 1992 a v současnosti jsou části areálu pronajímány. Z areálu se zachovala především památkově chráněná budova skladu lnu z období výstavby v roce 1860 a vodní kanál z Úpy s vodní turbínou strojírny J. M. Voith z roku 1907, která je stále v provozu.



27 Limnigraf pro měření průtoku vody

Systém limnigrafických stanic měřících trvale průtok vody v krkonošských tocích pomáhá zabraňovat povodním

Obec: Dolní Malá Úpa
Lokalita: Jelení důl
GPS: 50°42'44.146"N
15°46'46.405"E
Datec: 1951

Jelení potok je největším pravostranným přítokem Malé Úpy. Pramení na východních svazích Sněžky a ústí nedaleko nad Dolní Malou Úpou (Spáleným Mlýnem), přičemž protéká stejnojmenným Jelením dolem a jeho nejvyšší část je poněkud nelogicky označována i jako Slunečné údolí. Dříve vedla údolím jen tichá romantická lesní cesta, která byla teprve v 70. letech, jako v posledním z velkých krkonošských údolích, přebudována na asfaltovanou silničku sloužící těžbě dřeva. Asi v polovině úseku mezi ústím pravostranných přítoků Messnerova a Slunečního dolu je betonový můstek přes Jelení potok, v jehož těsné blízkosti se nachází šindelem krytá

budka limnigrafu, který zde funguje již od 50. let, ale jeho měření nejsou pro obtížnou zimní dostupnost celoroční a nejsou vyhodnocována. Od velké povodně v roce 1997 je limnigraf opět zcela mimo provoz. Při výstavbě silnice byl přestavěn do dnešní podoby. Na území Krkonošského národního parku se nacházejí i další limnigrafické stanice: v Janově (od roku 1924), ve Špindlerově Mlýně (1923), na Labské (1911), v Horní Malé Úpě (1950–1980), v Modrém dole (1963), v Horním Maršově (1928), v Černém dole (1978), v Obřím dole (1988), u Kameného Mlýna (1983) a na Jelením potoce (1981).



28 Železniční most v Kowarech

Jedna z nejhonosnějších staveb na již zrušené železniční trati Kowary–Kamenná Hora

Obec: Kowary
Lokalita: Kowary
GPS: 50°46'57.461"N, 15°50'54.894"E
Datace: 1903–1905

V roce 1882 byl zprovozněn úsek železnice z Jelení Hory do Kowar. Jednalo se o odbočku slezské horské železnice z Goerlitzu do Wałbrzychu. Prodloužení úseku z Kowar do Kamenné Hory (Kamienna Góra) ukončené v r. 1905 mělo vytvořit alternativní propojení Jelení Hory (Jelenia Góra) s rozvíjející se Kamennou Horou a dál s Lubawkou. Lubawka se v té době stávala velkou uzlovou hraniční zastávkou, která měla spojení mimo jiné s Trutnovem a průmyslovým Wałbrzychem. Výstavba této železnice vyžadovala realizaci mnoha inženýrských objektů, mj. vyražení tunelu dlouhého 1025 m pod sedlem Przełęcz Kowarska a postavení

kamenného mostu v Horních Kowarech (Kowary Górne). Na tomto úseku, nad zastávkou Kowary Górne, je sklon kolejí až 27 promile, díky čemuž je tato trať dosti strmá. Most nad Jedlicí a nad ulicí Wiejska postavený v letech 1903–1905 patří k největším stavbám na této železniční trati. Čtyřobloukový jednokolejný most je dlouhý 74 metrů a vysoký 13,5 metru. Most byl postaven z kvalitně zpracovaných žulových kvádrů a pečlivě spárovaných cihel na vnitřní ploše klenby. Most má bohatou architektonickou výbavu. Nad pilíři jsou umístěny trojboké kamenné balkony vysazené na mohutných krakorcích. Pod nimi jsou trojdílné odlehčovací oblouky s půlkruhovými záklenky.



29 Hladová cesta

Silnice, která zachránila stovky horalů před smrtí hladem

Obec: Kowary

Lokalita: Kowary

GPS: 50° 45' 46.45"N, 15° 52' 3.05"E

Datace: 1845–1847

Léta velké neúrody před polovinou 19. století spolu s úpadkem textilní výroby a zhroutením systému domácího tkaní znamenaly pro obyvatele horských vesnic v kowarském regionu přímé ohrožení nedostatkem potravin a podvýživou. Vzrůstajícím nepokojům mělo zabránit zadávání veřejných prací obyvatelstvu. Veřejné práce se nejvíce týkaly rekonstrukce a výstavby nových silnic. Proto se tehdy stavěným cestám říká hladové cesty (Drogi Głodu). Silnice byly budovány jako štetované a šterkované cesty. Všechna práce, včetně roztloukání šterku, byla prováděna ručně bez jakékoli mechanizace. Dělníci dostávali za celý den těžké

práce pouze bochník chleba a 60 feniků. Nejznámější hladová cesta byla postavena v letech 1845–1847 z Kowar přes Kowarský průsmyk do Kamenné Hory, která nahradila Starou kamenohorskou cestu (Stary Trakt Kamiennogorski) protínající hřbet Rudaw Janowickych. Už v letech 1855–1858 nahradila hladovou cestu přes Kowarský průsmyk nová, díky serpentinám méně strmá cesta. Stejnou trasu v obtížném terénu sledovala i v roce 1905 postavená železniční trať z Kowar do Kamenné Hory, jejíž součástí byl dnes už nepoužívaný železniční tunel pod Kowarským průsmykem.



30 *Betonové opevnění na hřebenech Krkonoš*

Pás československého předválečného betonového opevnění probíhá i po hřebenech Krkonoš

Obec: Pec pod Sněžkou
Lokalita: Pec pod Sněžkou
GPS: 50°43'35.034"N, 15°41'34.546"E
Datace: 1938

Ve vrcholových partiích Krkonoš jsou zdánlivě nahodile rozesety drobné betonové bunkry, které ve skutečnosti měly vytvářet průmyslenou pevnostní linii, jejíž obránci mohli bránit předpolí i kryt sousední pevnůstky na obou stranách. Důvodem výstavby stálého pohraničního opevnění, která začala v roce 1935, bylo ohrožení ze strany nacistického Německa. Nejprve byly opevňovány přístupnější části hranice a průsmyky s hlavními komunikacemi. Bylo však zřejmé, že i hřebenové partie ztratily svou dřívější neprůchodnost a je nutné je zajistit opevněním. Například v prostoru Lučního sedla mělo vzniknout celkem 17 objektů včetně dvou těžkých srubů.

Výstavba tu však začala i kvůli náročným klimatickým podmínkám až na jaře roku 1938. Dopravu materiálu na hřeben zajišťovala nákladní lanovka z Pece pod Sněžkou. Do okupace pohraničí v září 1938 se v tomto úseku podařilo dokončit pouze 5 objektů lehkého opevnění druhého sledu. U ostatních byly provedeny pouze zemní práce. Přesto bylo nedokončené opevnění po vyostření situace obsazeno vojskem. K obraně Lučního sedla byla vyčleněna třetí rota 2. hraničního praporu s velitelstvím na nedaleké Výrovce, jedné z mála českých bud v okolí. Po přijetí mnichovského diktátu byla opevnění 8. října 1938 do 2 hodin 30 minut opuštěna.



31 Stará lanovka na Sněžku

Nejnámější technická památka Krkonoš je dnes již minulostí, po 62 letech ukončila provoz

Obec: Pec pod Sněžkou

Lokalita: Pec pod Sněžkou

GPS: 50°42'22.707"N, 15°44'2.773"E

Datec: 1949

Nejstarší lanová dráha svého druhu v Evropě byla postavena v roce 1949 na základě licence švýcarské firmy Von Roll na stavbu sedačkových lanovek s odpojitelnými sedačkami, což umožnilo rychlejší pohyb lana a vyšší dopravní rychlost. Lanovka byla vybudována jako oběžná dvouúseková s odpojitelnými sedačkami pro dvě osoby sedící poněkud neobvykle bokem ke směru jízdy. Byla určena k přepravě osob, zavazadel a k zásobování turistických chat na Růžové hoře a na Sněžce. Lanovka sestávala ze dvou úseků, které měly společnou mezistanici na Růžové hoře, kde se trasa lanovky téměř pravouhle lomila a bylo nutné zde přestupovat.

Délka prvního úseku ze stanice Pec pod Sněžkou na Růžovou horu byla 1560 metrů s převýšením 464 metrů a dobou jízdy 11 minut. Druhý úsek na Sněžku měřil 1967 metrů s převýšením 240 metrů a dobou jízdy 13,5 minuty. Na prvním úseku se používaly sedačky se stříškou, ale na druhém se cestující museli spokojit se sedačkami nezastřešenými. Přepravní hodinová kapacita byla u obou úseků 250 osob za hodinu při dopravní rychlosti 2,5 m/s. Za dobu provozu bylo ze stanice Pec pod Sněžkou vypraveno 9 678 000 cestujících a až na Sněžku se jich vyvezlo celkem 6 011 000. Původní projekt počítal s životností lanovky 16 let. Její rekonstrukce, která začala v roce 2012, se připravovala již od roku 1971.



32 Sudetská silnice a Zatáčka smrti

Působivé a nebezpečné místo s nádherným výhledem na severní panorama Krkonoš je nejvyšším bodem Sudetské silnice

Obec: Szklarska Poręba
Lokalita: Szklarska Poręba
GPS: 50°50'56.580"N 15°32'11.404"E
Datace: 1935–1937

V roce 1937 byl zprovozněn úsek silnice spojující Szklarskou Porębu a Świeradów Zdrój, která byla součástí plánované velké dopravní investice s názvem Sudetská silnice. Měla začínat v Žitavě, pokračovat přes Świeradów Zdrój a Szklarskou Porębu na úpatí Krkonoš a pak směřovat dále podél dalších pohoří až do české Opavy. Základním cílem Sudetské silnice bylo usnadnit cestování mezi sudetskými lázněmi a rekreačními středisky. Měla však i vojenský význam jako pohraniční silnice. Byla navržena po vzoru alpských komunikací a měla se stát páteří osou rozvoje cestovního ruchu v regionu. Byla proto vyprojektována tak, aby využila krásné partie na severním úbočí Vysokého

jizerského hřebene, které nabízely nádherné pohledy do protějších údolí. Však ji také dobová propaganda nazývala „horskou vyhlídkovou cestou“. Jizerskohorský úsek silnice je dlouhý 14 550 metrů s převýšením přes 300 metrů. V nejvyšším bodě úseku v nadmořské výšce 775 m se nachází nejzajímavější část trasy. Silnice tu ostrým obloukem obchází výběžek skály, vysunutý vysoko nad Szklarskou Porębu. Po celé délce zatáčky, která nabízí nádherný výhled na vrcholky Krkonoš i do jelenohorské kotliny, je postavena mohutná opěrná zeď, místy až 20 m vysoká. Toto nebezpečné místo si vysloužilo název Zatáčka smrti.



33 Železniční viadukt přes Jizeru

Jen málokterá železnice se může pyšnit tolika nej jako jizerskohorsko-krkonošská železniční trať Tanvald–Harrachov

Obec: Kořenov
Lokalita: Jizerské údolí
GPS: 50°46'48.999"N, 15°22'10.512"E
Datace: 1899–1902

Trať z Tanvaldu do Kořenova byla postavena v letech 1899–1902 jako součást důležitého spojení průmyslových oblastí Liberecka a západního Slezska, jehož významným střediskem bylo město Hirschberg (Jelenia Góra). Provoz na trati Tanvald–Kořenov (tehdy Grünthal) byl zahájen 30. června 1902. Nové propojení sítě rakouských a pruských drah v celé délce 59 km zdrželo o 4 měsíce zřícení pilíře viaduktu přes řeku Jizeru těsně před dokončením. Pro výrazné zkrácení přepravních vzdáleností se trať záhy stala významnou spojnicí jak pro vývoz textilních výrobků do Pruska, tak i pro dovoz uhlí a surovin pro sklárny. Dodnes je v provozu

12 kilometrů trati z Tanvaldu do Harrachova, které se přezdívá “kořenovská zubačka”. Trať se honosí mnoha zajímavými umělými stavbami, mimo jiné pěti tunely, z nichž nejdelší měří 940 metrů. Z památkově chráněného kořenovského nádraží (701 m n.m.) železnice pokračuje táhlým obloukem ve tvaru podkovy přes 26 metrů vysoký most nad řekou Jizerou, kterým přechází z Jizerských hor do Krkonoš a pokračuje do dnešní konečné stanice v harrachovské místní části Mýtiny (740 m n.m.). Koleje pak vedou ještě přes Novosvětský průsmyk (885 m n.m.) dalších 15 km do polského lázeňského města Szklarska Poreba.





Technické památky v Krkonoších

Vydala Správa Krkonošského národního parku v roce 2014

Text: © Bohdan Šeda, Radko Tásler

Fotografie: © Štěpán Bartoš, Radko Tásler

© 2014, Správa Krkonošského národního parku, Dobrovského 3, 543 01 Vrchlabí

Vytištěno na recyklovaném papíře.

ISBN: 978-80-87706-40-4

112



SOS

150



HASIČI

155



LÉKÁŘ

158



POLICIE



602 448 338 nebo 1210



(+48) 985 nebo 601 100 300

HORSKÁ SLUŽBA (CZ) / GOPR (PL)