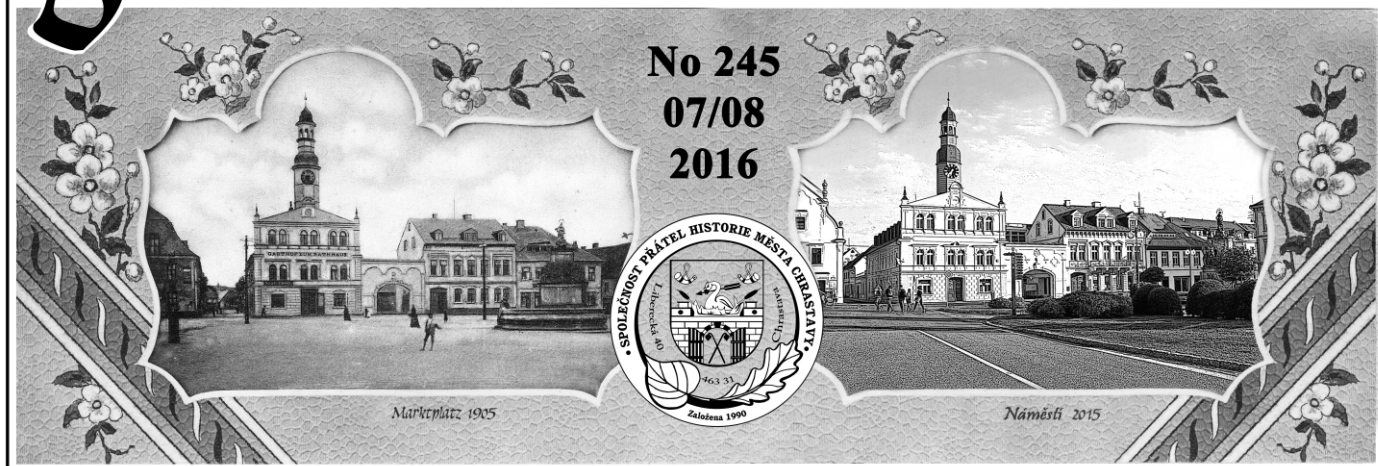


Bulletin společnosti přátel historie města Chrastavy



Po stopách výpravě SPHMCH aneb Tip na výlet aneb Hornickou stezkou

Hornickou stezkou

V květnu letošního roku Společnost přátel historie města Chrastavy uspořádala výlet pro zájemce o dějiny našeho okolí; trasa výletu sledovala novou naučnou stezku věnovanou historii hornictví v Ještědském pohoří. Hornická stezka postupně vzniká péčí společnosti Archa 13 a Lesů ČR. Během asi dvanáctikilometrové vycházky jsme na několika zastaveních informovali o zajímavostech z historie toho kterého místa.

„Oudol sv. Krištofa souvisí s Eckersbachem a Novinami. Osamělé zákoutí živě bývá navštěvováno hosty, především v máji, kdy světlé lupení boučí je v plném květu, a černé jehličí vyšňořilo se hebkými omladinkami. V pažitě svitly sněhové hvězdičky tolíjí a čistý vzduch provanut je libezným dechem kvítků mařinkových“, píše v roce 1902 turnovský historik J. V. Šimák. Květen je již sice za námi, ale věříme, že krás je v Ještědských horách spousta i v jiném ročním období a že trasa výletu může být zajímavá i pro další zájemce. Proto v prázdninovém čísle bulletinu přinášíme její stručný popis a vybrané informace z dějin našeho okolí. Doporučená mapa – Hrádecko a Chrastavsko (1:25000).

Hornická stezka začíná na vlakovém nádraží v Karlově pod Ještědem a až k Červenému kříži nad Kryštofovým Údolím vede po žluté turistické značce. Nedaleko za tratí je umístěna první tabule hornické stezky a především zde začíná i Národní přírodní rezervace **Karlovske bučiny** - největší ucelený komplex květnatých vápnomilných bučin a současně nejbohatší lesní společenství rostlin i živočichů v Ještědském pohoří. Na Srním sedle si můžeme odpočinout po výstupu a dozvíme se něco o významném libereckém staviteli Ulrichu Huberovi. Po dalších asi 2 km dorazíme k obnovenému **Červenému kříži**. Ten upomíná na válku zvanou Sedmiletá. Podle pověsti v druhém roce této války (1757) bydlel v Kryštofově Údolí v domě č. p. 72 plukovník. Byl nucen, jak mu vojenský řád velel, odsoudit k trestu smrti dva chycené zběhy, jednoho svobodného, druhého ženatého. Už se asi nikdo nedoví, jestli to byli "domácí" rakouští vojáci nebo nepřátelští Prusové císaře Friedricha II., kteří vpadli do Čech. Kryštofodolský rychtář se ale za zběhy přimlouval tak naléhavě, že se plukovník odvážil požádat své nadřízené o milost pro dezertéry. Dny ubíhaly, odpověď z velitelství nepřicházela. Nadešel stanovený den poprav. Zběhové byli přivedeni, připochoďovala i popravčí četa. Vojáci i velící důstojník dlouho čekali, ale marně, posel nepřijížděl. Jako první byl zastřelen mladší z obou zběhů. Když důstojník zvedal k povelu šavli podruhé, spatřili v údolí jezdec. Mával bílým šátkem, salva se proto neozvala. A tak byl zachráněn jen starší odsouzenec, pro mladšího



Červený kříž (Rotes Kreuz) měnil svoji podobu; když zetlel nebo spadl, nahradili ho lidé dalším. Ten první byl vyvrácen orkánek roku 1868. O rok později nechal clam-gallasovský lesník postavit nový. Zhotovil jej místní truhlář, i obraz namaloval zdejší malíř. Za velké účasti lidí byl 12. září 1869 kříž řádně vysvěcen. Byl stavěn tak důkladně, že se rozpadl věkem až po sto třiceti letech. O ten dnešní se pak postarala Marie Janečková z Liberce. Vysvětil jej 16. září 2001 liberecký arciděkan František Opletal.

přišla milost pozdě.

Sedmiletá válka (1756–1763) byl rozsáhlý ozbrojený konflikt mezi ústředními evropskými mocnostmi 18. století – Velkou Británií, Pruskem a Portugalskem na straně jedné, Francií, Rakouskem, Ruskem, Švédskem, Svatou říší římskou, Saskem a Španělskem na straně

druhé. Díky sedmileté válce zaujala Velká Británie postavení první průmyslové, obchodní a námořní velmoci, českým zemím však přinesla definitivní ztrátu Kladska a větší části Slezska, o něž Marie Terezie přišla v předchozích slezských válkách. Celé střetnutí se ve své době vedlo na nepředstavitelné ploše, v Evropě, Americe, Asii, Africe i na oceánech, a je tudíž právem považováno za první celosvětový válečný konflikt. Avšak v konečném důsledku byla oběť více než 500 000 vojáků a 320 000–570 000 civilistů zbytečná, jelikož hranice mocností v Evropě, o něž v počátcích tohoto sedmiletého zápolení především šlo, zůstaly ve stejném stavu jako před válkou.

Před Červeným křížem jsme přešli koleje **železniční trati Liberec – Kryštofovo Údolí – Křižany – Jablonné – Česká Lípa – Teplice**. Železnici se rozhodla vystavět soukromá železniční společnost Ústecko-teplická dráha (*Aussig-Teplitzer-Eisenbahn*), zejména z důvodu zvýšené potřeby dodávek uhlí do průmyslově významného Liberce. Trať byla budována v letech 1896–1900. Úsek z Liberce do Křižan byl technicky nejsložitější z celé trasy – řada tunelů a viaduktů. Na stavbě pracovaly více než dva tisíce zahraničních dělníků, zejména Poláci, Tyroláci, Italové a Chorvati. Ti také razili tunely (5) a stavěli viadukty (4), např. Jägerhaus viadukt (127 m), viadukt nad Pekelnou roklí (50 m), Novinský viadukt (230 m). Křižanský tunel je dlouhý 815 m a byl ražen současně z obou stran, při ražbě tunelu pod Srním vrchem byly na území Čech poprvé použity elektrické vrtačky. Provoz trati byl slav-

nostně zahájen 16. září 1900.

Od Červeného kříže se vydáme po neznámé cestě vpravo, východním směrem a po 500 m přijdeme do „**Důlního příkopu**“ (Zechengraben). Zde bývaly ve středověku doly na olovo, železo, stříbro a síru (důl Zeche). Lemberské panství, kam spadalo i Kryštofovo Údolí, koupil v r. 1518 Vilém z Ilburku na Ronově. Obec pravděpodobně v té době ještě neexistovala. Již 20.1.1528 vydal horní svoboda – „investiční pobídku“ pro „jeho doly auf Holundergrundte und Ekerschdorf“. V nově otevřeném dole se získával především vitriol (zelená skalice), který se používal k barvení látek, činění kůží a k výrobě kyseliny sírové. Provoz to asi nebyl příliš ekologický, v roce 1557 je zmiňována otrava ryb v potoce. Důl byl po r. 1750 opuštěn a zaplaven. Od začátku 20. století sloužil jako **zdroj vody pro Liberec, a v letech 1964 až 1983 pro Chrastavu**.

Pokračujeme po cestě dolů údolím a přijdeme na silnici na dolním kraji Kryštofova Údolí, kde dříve stávala samostatná **obec Rokytnice** (Eckersbach).

První zmínka o osadě pochází z roku 1528 (horní svoboda). Byla to nevelká hornická osada, která se rozkládala na obou březích potoka Rokytky. Zajímavostí je, že levý břeh patřil pod leberské panství a pravý pod grabštejské. V 19. století grabštejská část Rokytnice spadala pod Andělskou Horu. Když byly doly opuštěny, žili zde zemědělci, dřevaři a uhlíři. Byla zde pila i mlýn. Zde najdeme tabuli ke krasovým jevům (jeskyně



Železniční trať Liberec–Jablonné

Novinský viadukt je nejdelší ze čtyř, které bylo nutno vybudovat při stavbě této dráhy v Ještědském pohoří.

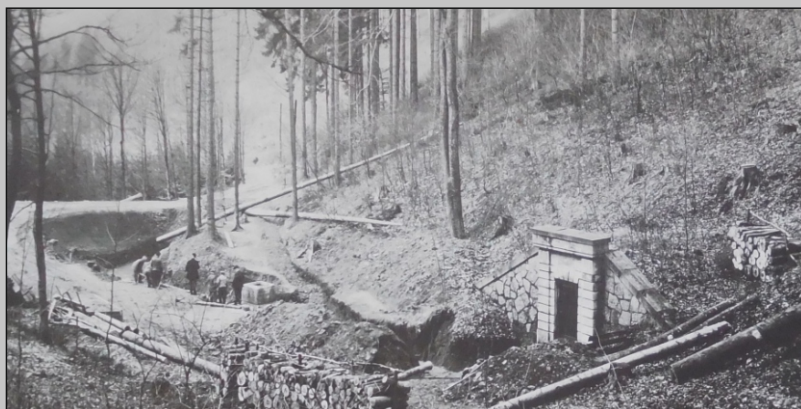
Je 230 metrů dlouhý, v nejvyšším místě 29 metrů vysoký a má 14 oblouků. Dnes je zapsán mezi technické památky ČR.

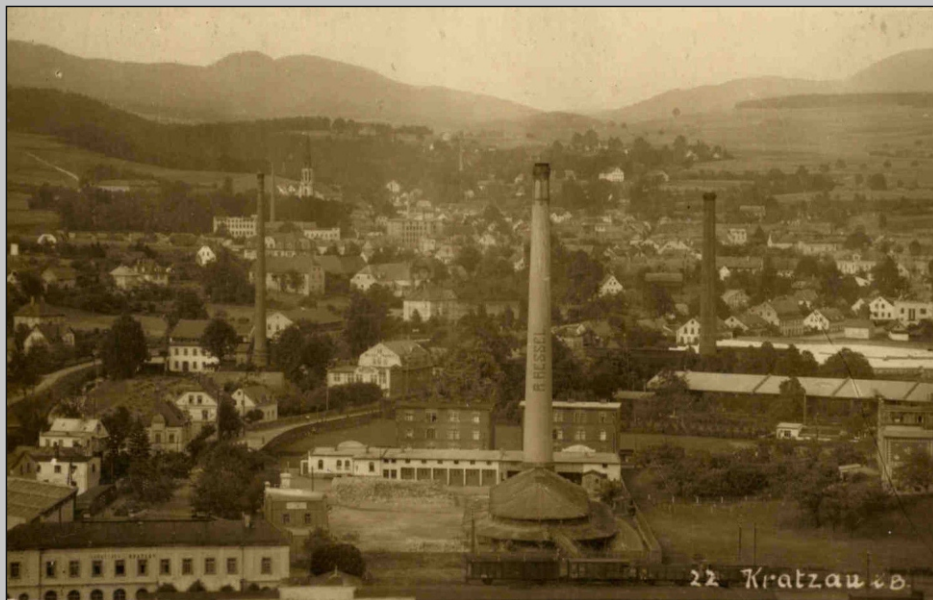
Příjezd vlaku 16. září 1900 ve 13 hodin ve směru od Teplic zahájil provoz na této trati. Vlak přivezl delegaci majitelů, stavitelů i projektantů. Přivítal je údolský starosta Johan Luh, děti zazpívaly píseň a padla i rána z moždíře. Po zahrání rakouské hymny se vlak rozjel ku Liberci a kryštofovodolští odešli slavit událost do hostince „U zlaté hvězdy“.

Vodárna v místě zvaném Zeche

Opuštěné doly a podzemní vody z puklin a jeskyní sloužily jako jeden ze zdrojů pro zásobování Liberce vodou. Práce na stavbě vodovodu byly zahájeny 26. srpna 1901 firmou Gustav a Ferdinand Miksch.

Trasa vodovodního potrubí odsud je dlouhá 8 km a vedla přes Karlov a kolem současného letiště a voda byla tlačena do vodojemu na Králově Hájí.





V popředí vápenka firmy A. Ressel u vlakového nádraží v Chrastavě (po demolici, dnes areál fy Sipron). Pohlednice pochází z 30. let 20. století. Kromě komínu vápenky s nápisem R. Ressel, můžeme zaznamenat řadu komínů dalších – vpravo Textilana (fa Cichorius), vlevo komín továrny na sukno fy. König (dnes restaurace U komína), ve Vítkovské ulici textilka fa Pollack (zbořena), komín na objektu textilky fy Jäger (Sepp, dnes již nestojí) a v dále ještě komín textilky J.H.Altschul (Textilana ve Frýdlantské ulici).

Ještědského hřbetu). Jsme v oblasti krystalických vápenců, a to nám připomínají i opuštěné lomy. Ten největší, ve spodní části „Údola“ (dnes tenisové kurty), patřil v první polovině 20. století jabloneckému podnikateli Alexandru Resselovi. Ten si někdy kolem roku 1910 vybudoval **vápenku v Chrastavě** před vlakovým nádražím, v místě dnešního Sipronu. Umístění závodu nebylo příliš vhodné ani pro město, ani pro firmu. Surový materiál se dopravoval z 8 km vzdáleného lomu. To obstarávali zpočátku chrastavští sedláci s jejich koňskými povozy. Ale již krátce po 1. světové válce si firma pořídila nákladní vozy. Patřily k prvním v našem městě, jezdily ještě na řetězový pohon a na celogumových pneumatikách a šířily na míle slyšitelný rachot a děsná oblaka prachu z rozbité Kryštofodolské a Andělohorské silnice. Vápenec byl navážen především v zimě a byl uskladněn na prostorném dvoře závodu; čas od času se ho tam vršily celé hory. Každý ze čtyř nákladních vozů často uskutečnil 10 jízd a dopravní provoz začínal už ve tři ráno. Plán zřídit lanovku na materiál z Rokytnice bohužel ztroskotal na vysokých nákladech. V létě se odváželo pálené vápno, a sice z velké části do Saska – tam nacházelo využití jako hnojivo v zemědělství. Ve stavebnictví bylo kvůli svým cementačním vlastnostem používáno zejména k vyzdívání základů.

Po silnici dojdeme ke křižovatce a vydáme se podél Rokytky a Nisy k Hamrštejnu. U **vodní elektrárny z roku 1907** (Původně sloužila k provozu čerpadel libereckého vodovodu, je poháněná vodou z řeky Nisy a dnes je osazena původní Francisovou a novou Kaplanovou turbínou. Voda je do elektrárny přiváděna podzemním přivaděčem o délce 133 m a nadzemním ocelovým potrubím o délce 121 m.) se na transbordéru přepravíme přes řeku a pod Hamrštejnem si můžeme přečíst informace o historii hradu, o technologii hamru a o nalezištích železné rudy.

U Hamrštejnu také podcházíme další železnici. **Železniční trať Liberec–Chrastava–Hrádek–Žitava** byla postavena daleko dříve než ta v Kryštofově Údolí. I když snahy prosadit stavbu železnice byly už ve 40. letech 19. století, k uskutečnění došlo až v letech 1855 – 1859. Přispěl k tomu zejména zájem saských a libereckých

průmyslníků (zejména Johann Liebig). Stavba opět dala práci tisícům dělníků. Trať měří 27 kilometrů a řeku Nisu bylo nutno překlenout sedmi mosty, z nichž nejdelší je v Porajově (741 m). Dva z nich jsou i u Hamrštejnu – z machnínské strany 225 m dlouhý a z andělohorské strany 133 m.

Trať vystavěla a provozovala soukromá *Zittau-Reichenberger Eisenbahn*, v roce 1905 ji provozovaly Saské státní dráhy a od roku 1920 až do roku 1945 Německé říšské dráhy. Po válce českou stranu převzaly ČSD a až do roku 1951 bylo spojení dál (přes Polsko a Německo) přerušeno. A ještě zajímavost: v roce 1860 a 1861 došlo mezi Chrastavou a Bílým Kostelem v oblasti starých dolů (dědičná štola) k velkému sesuvu půdy, který porušil trať. V době Prusko-rakouské války (1866) pak byly poničeny na několika místech jak koleje, tak i zastávky.

Závěrečný úsek výletu vede po lesní vrstevnicové cestě západním **úbočím Ovčích hor**. Cesta nás po necelých 2 km dovede k další zastávce hornické naučné stezky. V hluboce zaříznutém údolí Ovčího vrchu nalezneme **pozůstatky dolování na olovo a stříbro** (halda, propadlé štoly a šachty, uzavřený vchod do štoly).

Horníci do našich krajů přišli ve 2. polovině 13. století, pravděpodobně na pozvání Donínů, kteří získali grabštejnské panství. Od počátku šlo o podnikatelskou činnost, kterou do poloviny 16. století provozovali převážně bohatí měšťané ze Žitavy a Zhořelce; podíl na výnosu měl zaručen král a majitel panství (panovník měl kromě toho ještě nárok na výkup výhradních kovů – zlata a stříbra). Horníci v blízkosti dolů zakládali horní obce („hory“, „hůrky“ – zde Andělská Hora, Panenská Hůrka). Vytěžený kov byl určen pro mincovnu ve Zhořelci. Báňské podnikání na 40 let přerušily husitské války, pak byla objevena další ložiska a nastal poslední velký rozmach. Po objevení Ameriky došlo k poklesu rentability středoevropského dolování („inflace stříbra“). V 16. století se těžiště hornické činnosti přesunulo na Andělskou Horu, ta byla povýšena na horní městečko. Na těžbě se přímo podíleli majitelé Grabštejna (Donínové), ale zadlužili se, zastavili panství (včetně Chrastavy) a nako-

nec byli panství nuceni prodat (1566); zakoupil jej královský vicekancléř, právník Jiří Mehl ze Střelic. I ten působil jako těžař, měl ale spory s horníky; horníci a poddaní si stěžovali panovníkovi, Rudolf II. je nevyšlyšel a některé dokonce uvěznil a potlačil povstání, nakonec však nechal přezkoumat poměry a potvrdil odpor za oprávněný. Mehl následně vydal novou andělohorskou horní svobodu (vymezení práv horníků apod.) a de facto si přisvojil královský horní regál (podíl na těžbě, daň). Byl za to potrestán nuceným prodejem panství, které prodal železářskému podnikateli Ferdinandu z Grünbüchlu ze severní Moravy. Těžba barevných kovů ustala na konci 16. století, pokračovalo dobývání železa, vše ukončila Třicetiletá válka, horní obce byly zničeny.

Cesta nás dovede k Andělohorskému mostu přes Nisu, dál pokračujeme kolem bývalé Textilany (původně Textilní zušlechťovací závod Feigl & Widrich, zřízený v r. 1905). Pozemek pro tyto účely přenechalo město firmě za mimořádně výhodných podmínek v očekávání, že získá okolo 200 – 300 pracovních míst a že zvýší výnosy ze živnostenské daně. Majitelé kromě továrny ještě postavili u Andělohorské ulice pro zaměstnance dvě dvoupodlažní budovy, každá se šesti třípokojovými byty a vilu pro ředitele. Firma se později přeměnila na společnost Textila-na AG a měla sídlo v Liberci. Vydejte se dál po silnici k vlakovému nádraží nebo Ještědskou ulicí kolem Jána směrem na náměstí.

Socha sv. Jana Nepomuckého v lokalitě U Jána má zajímavou „cestovní“ historii. Pochází z poloviny 18. století a původně stávala kdesi v Andělské Hoře. Odtud byla v ro-

ce 1767 přemístěna k nově postavenému kamennému mostu v Nisu na staré cestě z Andělské Hory do Chrastavy. Povodeň ale v roce 1858 zničila jak most, tak i sochu, a svatý Jan byl přemístěn na místo bezpečnější, kde stojí dodnes. Části sochy musely být po pádu do řeky znova vytvořeny, a tak sestává z několika dílů.

Poslední restaurátorský zásah byl na soše svěťce učiněn v roce 1995.

Výlet zakončíme nejlépe na výstavě „**Chrastava v proměnách staletí – o událostech a lidech**“, kterou pořádá Společnost přátel historie města Chrastavy v červenci a srpnu 2016 v galerii městského muzea (a infocentra) na náměstí v Chrastavě nebo v některé z chrastavských restaurací.



Vchod do štoly pod Ovčím vrchem, stav 2016.



Unikátní fotka saských železničářů na trati nedaleko Chrastavy, foto z roku 1910.

Použitá literatura:

Schwertner, R.: *Kratzau, Schicksal einer sudetendeutschen Stadt, Kratzauer Gilde, Mannheim, 1966*

Nevrlý, M.: *Kryštofovo Údolí. Putování časem a krajinou, 2005*

Holub, P.: *Vitriolový důl „Zeche“ v Kryštofově Údolí – chemická výroba v 16. století, Archeologia technica 19*

Vydra, I.: *Boží muka a pomníky jako součást krajiny na Chrastavsku, 2014*

Wikipedie aj.

Připravili: Petr Medřický, Ivan Vydra

Bulletin Společnosti přátel historie města Chrastavy

No. 245 bylo vydáno v červenci 2016

Vydává jako přílohu Chrastavských listů a pro svoji potřebu Společnost přátel historie města Chrastavy. Toto číslo připravil: Petr Medřický, Ivan Vydra

Napsat nám můžete na e-mail: sphmch@volny.cz

