

## PODROBNÉ HISTORICKÉ ÚDAJE A DATA

- 2. pol. 16 st. – první písemná zmínka o Tanvaldu jako dřevařské oblasti na levém břehu řeky Kamenice
- 1827 – 1828 – založena C. K. privilegovaná přádelna bavlny v Tanvaldě
- 1834 – 1836 – Johann Priebisch nechává postavit přádelnu bavlny v Dolní Smržovce
- 1845 – Johann Liebig uvádí do provozu přádelnu a tkalcovnu na Svárově
- 1847 – napojení města na novou říšskou silnici Liberec – Turnov
- 1866 – po prusko-rakouské válce nastal rozvoj textilní, sklářské i strojírenské výroby na Tanvaldsku, byla také snížena pracovní doba z 15 na 12 až 13 hodin a ubylo dětských dělníků v továrnách
- 1869 – Tanvald s osadou Žďár měl asi 2400 obyvatel
- 1870 – Svárovská stávka - hospodářská krize vyvolala nezaměstnanost a stávky dělníků
- 1894 – železnice Tanvald – Liberec
- 1895 – Tanvald povýšen na městys
- 1902 – železnice Tanvald – Polubný
- 1905 – Tanvald povýšen na město
- 1908 – dokončena stavba budovy nového okresního soudu v Krkonošské ulici
- 1909 – dostavěna secesní radnice
- 1. sv. válka přinesla nedostatek bavlny a továrny nemohly využívat svou kapacitu
- 1916 - protržení přehrady na Bílé Desné
- 1918 – uzákoněna osmihodinová pracovní doba
- 1930 – otevřeno městské koupaliště
- 1931 – otevřeno městské kino (1. zvukový film)
- 1929 – 1933 – světová hospodářská krize – v Tanvaldu nezaměstnanost
- 1938 – Tanvald obsazen německým vojskem, české vyučování bylo zrušeno, místní textilky šily výstroj pro německou armádu
- 1942 – v Tanvaldě vznikl pracovní tábor pro Rusy, Poláky, Francouze, Italy a další cizince nuceně nasazené do válečné výroby
- 1942 – byly sloučeny Tanvald a Šumburk v jedno město, zároveň od Tanvaldu odtržena osada Svárov a přičleněna k Velkým Hamrům
- Po válce bylo německé obyvatelstvo vesměs vysídleno a přicházelo sem mnoho lidí za prací, kterou našli ve znárodněných podnicích SEBA, Elektro-Praga, TOTEX

## PROTILETECKÝ KRYT

Po zabrání Sudet Hitlerovským Německem byla výroba v továrnách upravena pro potřeby německé armády. Strojírenské továrny začaly vyrábět zbraně a střelivo a textilní továrny výstrojní součásti uniforem. Na počátku 2. sv. války vedlo Německo ofenzivní válku a příliš nepočítalo s možným odporem protivníka. Přestože byly jejich úřednice velice precizní, alespoň co se týká různých nařízení třeba ochrany proti leteckému útoku, vyřešily to využitím sklepních prostor továrních hal. Ve druhé polovině války, kdy došlo k porážce Německa na ruské frontě a Německo přešlo do defenzivní (obraně války) a pomalu začalo ustupovat, muselo již reálně počítat s případnými nálety a škodami způsobenými bombardováním. Pro bezporuchový chod továren a potažmo zásobování armády bylo potřeba ochránit výrobní sílu, zaměstnance. Zprvu uváděné sklepy továrních hal se ukázaly jako naprosto nepoužitelné, a proto se přistoupilo k ražbě tunelů do skal. Ty byly schopné vzdorovat účinkům leteckých pum. Na území Tanvaldu se začalo s ražbou třech krytů ve skalách až v roce 1944 a do konce války nebyl žádný z nich dokončen.

Kryt, jehož vchod se nachází poblíž zastávky ČD Tanvald, byl určen pro ochranu pracovníků v nedaleké textilce. Dnes na jejím místě stojí objekt s obchody za marketem Lidl. Podle záznamů v městské kronice měl tento kryt po dokončení vést pod dnešní ulicí Školní. Všechny kryty byly plánované s minimálně dvěma vchody, aby v případě zasažení jednoho z vchodů mohli lidé kryt opustit jinou cestou. V tomto případě byl druhý vchod plánovaný na svahu za budovou kina a třetí na pozemku zubaře Wottavy v Nemocniční ulici. Při výstavbě a rychlejším dokončení se začalo s ražbou i za budovou kina a dělníci měli postupovat proti sobě. Ani tak nebylo dílo dokončeno a dodnes se dochovaly dvě slepé chodby. Vchod u zastávky měl žulovými kameny obezděný vstup a na klínovém kameni v horní části byl vytesán letopočet připomínající výstavbu díla 1944. Chodba je půlkruhového průřezu výšky průměrně 2,3 m a šíře průměrně 2,5 m s délkou přímé chodby cca 63 m a boční chodby cca 62,7 m. Do této části krytu byl přiveden el. proud a zhotoveno osvětlení. Po stranách kamene s letopočtem byly čtyři kovové háky pro úchyt izolátorů a uvnitř byl el. proud tažený vodiči po stropě. Po skončení války byl prostor krytu využíván jako skladové prostory. Ve skleněných barelech zde byly uskladňovány chemikálie. Zbytky barelů jsou v chodbě vidět dodnes. V r. 2013 se zřítila čelní zeď a kámen s letopočtem už na původním místě není.

# HISTORIE, UMÍSTĚNÍ A POPIS PODCHODŮ

Pod tratí mezi žel. mostem a zastávkou ČD Tanvald byly celkem 4 podchody.

- **První** nejširší z nich býval mezi stromovou alejí a lávkou přes zátoku. Když byla plocha mezi náspem a ul. Horská zavážena odpadem a vznikla zde skládka odpadu, byl podchod zazděný. Až do r. 2015 byla vidět čelní stěna portálu podchodu z žulových kamenů. V r. 2015 došlo při velké rekonstrukci žel. tratě k dozdění šikmé části zdi podpírající násep a portál podchodu zmizel za touto zdí. Dnes si místa málokdo všimne.
- **Druhý** podchod je úzký s obloukovým stropem a nachází se pod dnešní zahrádkářskou kolonií.
- **Třetí** podchod je rovněž úzký s obloukovým stropem a nachází se v kamenné zdi náspu mezi dvěma železničními tunely v této oblasti. Na protilehlé straně náspu od řeky je za tímto podchodem rokle. V době výstavby panelového sídliště výšina se do této rokle navážela zemina odtěžená při budování základů domů. Rokle byla z části zasypaná a s ní i část tohoto podchodu cca do poloviny výšky. V tomto podchodu je vyznačená výška hladiny řeky r. 1897.
- **Čtvrtý** podchod spojující dvě části pozemků rozdělené železnicí je poblíž žel. mostu přes řeku Kamenici. Podchod je zčásti zakrytý vzrostlým křovím a od cesty je špatně vidět. Tento má rovný strop.

Podchody umožňovaly pěší přístup k pozemkům za železničním náspem a zároveň odváděly vodu do řeky tekoucí z okolních strání, která by mohla narušit stabilitu náspu a poté i bezpečnost žel. dopravy. Mimo podchodů byly na několika místech v náspu vyhloubeny otvory, kterými voda protékla a následně pokračovala do řeky. Jeden z těchto propustků, jak se otvory nazývaly, si můžete prohlédnout poblíž zastavení s názvem Železnice.

## HISTORIE, UMÍSTĚNÍ A POPIS LÁVEK

V prostoru mezi krytem a žel. mostem přes řeku jsou zmiňovány celkem 4 lávky.

- **První** lávka není přímo přes řeku, spíše nad zátokou na levém břehu řeky. Je jediná, která do současnosti fyzicky existuje. Spojuje oblast zvanou Za vodou a část Dolního Tanvaldu u zastávky ČD Tanvald. Původně byla celokovová, v současné době je kovová část lávky na železobetonové desce.
- **Druhá** lávka je vlastně první ze třech přes řeku Kamenici. Spojovala levý břeh poblíž podchodu u zahrádkářské kolonie v náspu trati a pravý břeh poblíž jalové výpusti vodního náhonu Pribschovi továrny (shořela krátce po válce a v areálu teď sídlí pneuservis Peterka). Ve zdi koryta řeky jsou vidět patky na nichž lávka stála. Lávka byla zbudována a v r. 1897 ji strhla velká voda. Byla obnovena a sloužila ještě po r. 1945. Mezi lety 1946 až 1950 ji strhla velká voda a již nebyla obnovena.
- **Třetí** lávka vznikla až po druhé světové válce. Poblíž jezu stával dům č. p. 142. Po jeho zbourání byl z žulových kamenů základu domu postaven pilíř, na kterém byla následně umístěna kovová lávka s trubkovým zábradlím V roce 1980 ji strhla velká voda a ta již nebyla obnovena.
- **Čtvrtá** lávka je zakreslena na katastrální mapě Tanvaldu z r. 1843. Měla se nacházet nad jezem poblíž místa, kde stával dům č. p. 214. Na zdi koryta řeky jsou zřetelné nerovnosti, kde lávka mohla být ukotvena. Nic jiného se nepodařilo k lávce zjistit, její podobu, ani dobu vzniku nebo zániku.

## VOZOVÁ CESTA

Pro vozy byla po výstavbě železnice vybudována vozová cesta, která sloužila svému účelu ještě po druhé světové válce. Spojovala prostor u levého břehu Kamenice s dnešní ul. Horská. Spodní část cesty začínala mezi domem č. p. 193, ze kterého zbyl nadzemní kamenný sklep, a domem č. p. 60, ze kterého zbylo část základu. Jedna strana cesty byla zpevněna kamennou zdí. Na místě, kde vozová cesta křižovala železnici, byly mezi kolejnicemi položeny dřevěné trámy. Cesta se následně klikatila svahem až do ul. Horská. Část cesty je ve svahu vidět ještě dnes.

# **NIČIVÉ POVODNĚ V HISTORII**

## **ZPŮSOBOVALY OBROVSKÉ MATERIÁLNÍ ŠKODY**

Od nepaměti sužovaly obyvatele každoročně povodně způsobené rychlým jarním táním sněhu v horských oblastech. Zde je připomínána povodeň z r. 1812 a 1846. Kromě těchto povodní docházelo i k průtržím mračen a následným povodním. Ke konci 19. st. ohrožovaly povodně horské oblasti hned několikrát. V r. 1850 a 1858, kdy na Tanvaldsku zahynula dvanáctiletá dívka. V někdejší Mayerově továrně voda odplavila vozy, bryčky, hasičské stříkačky, mnoho bavlny, dřeva a zásoby uhlí. Následovaly povodně v r. 1860, 1875, 1888 a 1890, to byl důvod založení vodního družstva a následné výstavby soustavy šesti přehrad určených k zadržování vody a snížení škod vzniklých při povodních.

Než byly postaveny, přišla povodeň označovaná jako živelná katastrofa, která zasáhla území téměř dvou třetin Čech, část Moravy a Slezska, Dolního a Horního Rakouska a velké části Německa. Po čtrnáctidenních deštích se snesla průtrž mračen ve dnech 28. – 30. července 1897. Voda s sebou z hor do údolí nesla obrovské balvany, suť, písek, rozbahněnou půdu a kmeny stromů. V sousedních Krkonoších voda poškodila všechny zdejší obce na české straně Krkonoš a připravila o život 120 lidí. Ničivé deště zde dosáhly svého vrcholu dne 29. 7. 1897. Během dvou dnů v Obřím Dole spadlo 342 mm srážek, tj. celá pětina srážkového průměru. Na Jizerce během 24 h ze dne 28. – 29. 7. 1897 spadlo 300 mm srážek a na Nové Louce dokonce 345 mm. Při povodni v r. 1897 v údolích, kudy protéká řeka Kamenice, nebyly zaznamenány ztráty na životech. Voda zvedající se v korytě řeky dosáhla svého vrcholu dne 30. 7. 1897. Výše hladiny je na dvou místech také zaznamenána, vytesána do kamene. V pilíři železničního mostu byla výška hladiny 395 cm a hladina zaznamenána na kameni v podchodu v železničním náspu, kde je koryto řeky širší, dosáhla výše 372 cm. Podle původního projektu měla být i voda z řeky Kamenice zařazena do regulace soustavou přehrad z r. 1906.

Ne přímo přehradou, ale štolou měla být odváděna přebytečná voda. K realizaci projektu nedošlo. Povodně způsobené táním sněhu se zde i nadále opakovaly až do r. 1976, kdy byla započata výstavba přehrady v Josefově Dole. V r. 1982 byla předána do provozu a následně došlo k regulaci toku řeky Kamenice. Přehrada byla primárně postavena jako zásobárna pitné vody. Ale ani to nezabránilo zvýšení hladiny vody v řece, její vylití z břehů a následnému zatopení jejího okolí způsobené přívalovými dešti v r. 2002.

# **VODNÍ ELEKTRÁRNY, VODNÍ TURBÍNY, VÝROBA EL. ENERGIE**

Síla vodního toku dokáže vyprodukovat elektrický proud, který je důležitý pro řadu lidských činností, zejména pak pro průmysl, který byl podél řeky Kamenice stěžejní. Každá vodní elektrárna potřebuje ke svému provozu jez. Z jezu se voda odvádí vodním přivaděčem blíže k samotné vodní elektrárně, a to po takové trase, aby se získal co možná největší výškový rozdíl mezi přítokem a odtokem vodní elektrárny. Délka přivaděčů může být i několik stovek metrů a jsou buď otevřené, anebo v podobě kamenného tunelu v zemi. Na konci těchto přivaděčů jsou pak česla, která zbavují vodu od všech nečistot (listí, větve a v poslední době hlavně plastů) a brání nechtěnému pádu osob a zvířat do tlakového přivaděče. Tlakový přivaděč je litinové potrubí o průměru v našich podmínkách i 165 cm, kterým pokračuje voda dále k oběžnému kolu vodní turbíny. V této části se již využije získaný výškový rozdíl k výkonu vodní turbíny. Ten je závislý na množství vody a právě výšce (= tlaku), kterou má tlakový přivaděč vzhledem k umístění vodní turbíny. V našich podmínkách jde o výškové rozdíly mezi 11–14 metry.

Samotné vodní turbíny jsou pak litinové odlitky vyrobené ve Švýcarsku nebo v Rakousku a jsou tak dokonalé, že se točí i po 100 letech, a tak účinné, že ani dnes, na rozdíl od spalovacího motoru, nedokážeme ani s pomocí počítačů vyprojektovat dokonalejší. Množství vody, pro které jsou stavěny, se nazývá hltlost a ta je u našich turbín 2500 l za sekundu. Jakmile voda protekla oběžným kolem turbíny, byla co možná nejkratším odpadním kanálem odvedena zpět do řeky, kde zpravidla byl po pár metrech další jez, odkud byla opět odváděna na další elektrárnu, anebo tekla dalším přivaděčem na níže postavenou elektrárnu. Takto byl zregulován do konce roku 1920 prakticky celý tok jak řeky Desné, tak i Kamenice v celé délce až po Plavy, takže voda svým přirozeným korytem za normálního průtoku prakticky netekla.

Malé vodní elektrárny tak, jak před 100 lety, pracují ještě dnes na území celého Mikroregionu Tanvaldsko. Většina z nich je však umístěna pod zemí, a tak si jejich existenci ani neuvědomujeme (např. vodní elektrárna pod dnes již uzavřenou „obnovenou“ přádelnou ve Smržovce). To neplatí o malé vodní elektrárně Tanvald – Popelnice mezi Tanvaldem a Velkými Hamry. Její věž (plná vody), připomínající rozhlednu v údolí, je nepřehlédnutelná.

[www.muzeumenergie.cz](http://www.muzeumenergie.cz)

## VYPRÁVĚNÍ PAMĚTNÍKA O DOMU Č. 148

Vyprávění jednoho z pamětníků. Nad místem, kde stál dům č. 148, se vypíná kamenný útvar. Pod skálou je vidět cesta zčásti zpevněna kameny. Matka mu vyprávěla, že skála nad domem přitahovala blesky. Jeden přeskočil na dům a ten vyhořel. Majitelé jej opravili (spíše postavili znovu, požár jej značně poškodil). Když se stejná situace opakovala podruhé, majitelé dům již neopravovali a odstěhovali se jinam. Od té doby tam dům není. Kdy to přesně bylo, neví. Je možné, že poblíž skály vystupuje pod povrch uranová žíla. Tyto žíly jsou v protějším, tj. Černostudničním hřebeni. Stejný příklad je popisován v místě zvaném „Rozpůlenka“, zde prý také uranová žíla vystupuje pod povrch a při bouřce jsou blesky přitahovány do nejnižšího místa mezi skalami, přestože je v okolí mnoho vyšších míst.



## Z HISTORIE ŽELEZNICE

Společnost si nechala vyrobit na trať Liberec Tanvald lokomotivy s názvy měst. Lokomotiva řady 162 z r. 1903, u ČSD označena 313.428 nese jméno **Tannwald**.

Lokomotiva č. 5G u rakouských drah ozn. 293.20 a u ČSD 300.201 s názvem **Reichenberg**.

Lokomotiva č. 6G z r. 1890, kterou vyrobila Linezká lokomotivka Krauss s názvem **Gablonz**

(foto strojů je uveřejněno v publikaci „Horská železnice Liberec – Jelenia Góra“ autoři Černý, Kárník, Navrátil 2017).

Pro provoz na trati Tanvald Kořenov se stoupáním místy až 58 promile museli nechat vyrobit speciální lokomotivy. Měl samostatný motor na pohon kol a samostatný na pohon dvou ozubnicových kol tzv. **Abtovy** ozubnice, které zapadaly do ozubnicového hřebene upevněného na místech s nejvyšším stoupáním na pražcích mezi kolejnicemi. Lokomotivy vyrobila lokomotivka ve Floridsdorfu u Vídně. Jedna ze čtyř lokomotiv pro tuto trať, ozn. 21G nesla název **Dessendorf** později u ČSD ozn. 404.001. Dodnes se dochovala pouze jedna z nich s ozn. 404.003. Ta není v současné době provozuschopná a je odstavená v depozitu Národního muzea v Chomutově. V r. 1961 byla místo parních ozubnicových lokomotiv nasazena na trať čtveřice dieselových ozubnicových lokomotiv ozn. T 426.0. Z nich se dochovaly dvě, které jsou provozuschopné a tanvaldská železniční společnost s nimi pořádá nostalgické jízdy.

# **ZUBAČKA**

<http://www.zubacka.cz>