



# CESTY WEGE

Špindlerův Mlýn – Kozí hřbety  
Spindelmühle – Ziegenrücken  
Wenzel Pfohl, •1920, AA

Náhodně vyšlapané pěšinky v nejvyšších místech Krkonoš přestavěli na turistické chodníky cestáři placení především Krkonošským spolkem v posledních dvaceti letech 19. století. Finančně přispěli vedle členů spolku místní podnikatelé, obce a při sbírkách i samotní návštěvníci. Hraniční cestu přes hlavní krkonošský hřeben dokončili v roce 1886. Několik vyhlášených tras vybavila pohodlnou cestou příslušná správa panství. Za průchod Labským dolem po cestě zřízené hrabětem Janem N. Harrachem a také Luisinou cestou v Klausovém dole u Janských Lázní zřízenou v letech 1885 až 1890 Aloisii Czerninovou se platil mírný poplatek. Nejstarší obecní cesty zpřístupňovaly každou lokalitu, ale vycházely z původních pěšin a často neměly vhodné parametry pro pozdější zprůjezdnění. Dřevo se do poloviny 19. století spouštělo do údolí samospádem a potom plavilo po řece. Neefektivní způsob závislý na množství vody v korytech nahradilo svážení na saních rohačkách. Krkonošští dřevaři se stali mistry v nebezpečném povolání. Pro svážku vystavěla panství kilometry horských cest, které vytvořily základní komunikační síť v lesích Krkonoš. V letech 1883 až 1905 vrchlabské panství postavilo 70 kilometrů vývozních cest a 190 kilometrů chodníků a pěšin. Stejní majitelé z rodu Czernin-Morzinů na Maršovsku postavili tehdy 36 kilometrů sáňkařských cest. Nedostatek odborníků na svážku po roce 1945 donutil nové, státní správce lesa změnit technologie. Zimní svážení postupně nahrazovalo letní přibližování dřeva koňmi a odvoz lesními traktory. Cesty nebyly na takové zatížení postaveny a utrpěly velké škody. Frekventované trasy proto zpevnil štěrk a později asfalt, včetně několika cest v nejceněnějších přírodních partiích (Výrovka – Luční bouda, Obřím dolem ke kapličce, Zlaté návrší – Labská bouda). Od poloviny 19. století se nově vzniklé okresní správy zasadily o zpřístupnění horských obcí sjezdovými silnicemi, ale výrazný zásah do krajiny přinesla až jejich úprava pro automobilový provoz o sto let později.

# 5

Die planlos entstandenen Trampelpfade in den höchsten Lagen des Riesengebirges wurden in den letzten zwanzig Jahren des 19. Jahrhunderts von Wegebauern in Bergsteige umgebaut, die vor allem vom Riesengebirgsverein finanziert wurde. Neben den Vereinsmitgliedern, und hiesigen Unternehmern und Gemeinden trugen in Form von Spendensammlungen auch die Besucher selbst bei. Der Grenzweg über den Hauptkamm wurde im Jahre 1886 fertiggestellt. Auf ein paar besonders attraktiven Strecken wurden von den jeweiligen Herrschaftsverwaltungen bequeme Wege gebaut. Zu einer Wanderung durch den von Johann N. Harrach gebauten Elbgrundweg und auch auf dem Luisen-Weg durch den Klausgrund bei Johannisbad, der in den Jahren 1885 bis 1890 von Aloisie Czernin gegründet wurde, hatte man einen geringen Eintrittspreis zu berappen. Die ältesten Ortswege machten zwar jede Lokalität zugänglich, da sie aber aus noch älteren Pfaden entstanden waren, eigneten sie sich in ihren Abmaßen später oft nicht als Fuhrwege. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das Holz durch Eigengefälle zu Tal befördert und dann auf den Flüssen landeinwärts geflößt. Diese uneffektive, von der jeweiligen Wassermenge in den Fluss- und Bachbecken abhängige Transportweise wurde mit der Zeit von der Holzeinbringung per Hörnerschlitten abgelöst. Die Holzfäller des Riesengebirges wurden zu wahren Meistern in diesem gefährlichen Beruf. Für die Holzbringung bauten sie zig Kilometer Gebirgswege – die das grundlegende Wegenetz in den Riesengebirgswäldern bildeten. In den Jahren von 1883 bis 1905 baute die Hoheneiber Herrschaft 70 Kilometer Ausfuhrwege und weitere 190 Kilometer Bergsteige und -pfade. Die gleichen Besitzer aus dem Adelsgeschlecht der Czernin-Morzins bauten im Landkreis Marschendorf dazumal 36 Kilometer Schlittenbahnen. Der Mangel an Fachleuten für diese Art der Holzbringung nach 1945 zwang die neuen staatlichen Forstverwaltungen zu einer Veränderung der Technologie. Die winterliche Holzbringung wurde nach und nach durch sommerliche Holzbringung mittels Pferden abgelöst, für den Holztransport sorgten nun Forstraktoren. Die Wege waren nicht für solch eine Belastung gebaut worden und erlitten starke Schäden. Die meistfrequentierten Wege befestigte man deshalb mit Schotter und später auch Asphalt, samt einiger Wege in den wertvollsten natürlichen Partien (Geiergucke – Wiesenbaude, durch den Riesgrund zur Kapelle, Goldhöhe – Elbfalldaude). Ab Mitte des 19. Jahrhunderts setzten die neu gegründeten Kreisämter die Erschließung der Bergdörfer durch Fahrstraßen durch, aber erst deren Anpassung an den Pkw-Verkehr hundert Jahre später brachten tiefgreifende Eingriffe in die Landschaft mit sich.