

# PŘEHRADA MLÝNICE NA ALBRECHTICKÉM POTOCE

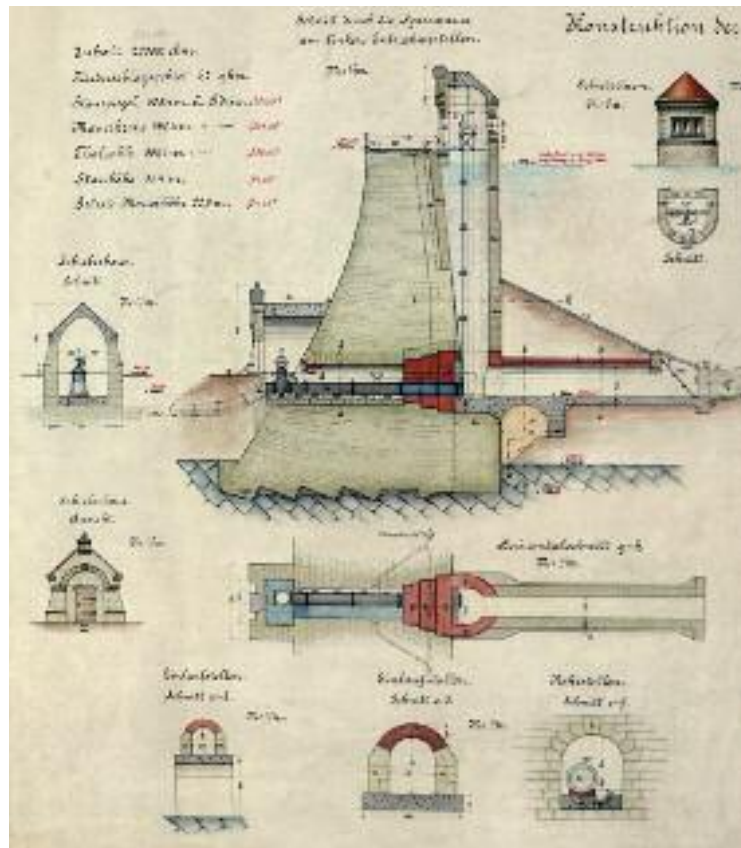
**Důvody stavby** / Mlýnice je jakousi popelkou jizerskohorských přehrad. Leží na Albrechtickém potoce, jihovýchodně od malé stejnojmenné vsi. Její význam je dán celkovým kontextem ochrany povodí Lužické Nisy, kdy teoretická povodňová vlna je regulována již v místech svého vzniku. Za standardní řešení dnes považujeme spíše regulaci dále na vodním toku, jak se tomu děje u vodních děl na velkých řekách. Zda bylo správné zvolit právě toto řešení, je složitá otázka, a odpovědi by musela předcházet dlouhá debata specialistů zabývajících se výstavbou vodních nádrží, ale i ekonomů a dalších odborníků. Svou roli při výběru místa sehrál požadavek na minimalizaci zásahů do lidských sídel, s čímž souvisí otázky kolem vodního práva. V dobách příprav projektů jizerskohorských přehrad zajišťovala provoz naprosté většiny podniků, provozoven a domácích dílen vodní energie. Ani při tak velké akci, jakou byla výstavba přehradních nádrží, nešlo tento aspekt pominout. Vodní kniha každé obce byla jedním z nejdůležitějších a tehdy ještě živých dokumentů a některá vodní práva byla stará i několik století. Zároveň se uplatnila snaha vyhnout se intravilánům měst a obcí, a tak když Ulbrich Huber vybíral ve spolupráci s Ottou Intzem místa pro přehradu, výsledkem musel být kompromis nejen mezi požadavky ekonomickými a povodňovými, ale též sociálními a industriálními. Ukázkovým příkladem tohoto postupu je i vodní dílo Mlýnice.

Přehrada vyrostla na Albrechtickém potoce jako doplněk ochrany říčky Jeřice a tím i Chrastavy a Nové Vsi. Hlavními ochrannými prvky měly být nádrže Fojtka s povodím 6,9 km<sup>2</sup> a Oldřichov v H. s 11,8 km<sup>2</sup>. Mlýnice je pouze doplňovala plochou povodí 6,7 km<sup>2</sup> a nejmenším plánovaným průtokem ze všech přehrad. Nádrž tak plní zřejmou protipovodňovou funkci.

**Projekt** / Přehrada Mlýnice byla veřejnosti poprvé představena 13. ledna 1901. Náklady na výstavbu se odhadovaly na 0,49 milionu rakouských korun a po Fojtce to mělo být nejlevnější a nejmenší vodní dílo celé investiční akce. Podrobný projekt vypracoval Otto Intze už v říjnu 1902 spolu s vedoucím stavby Ing. Bockem, který navrhl postup výkopových prací a zdění. Na projektu se dále podíleli profesor N. Holz, Fr. Escher a stavební mistr Link. Plány přehrady byly ještě před začátkem stavby v srpnu 1903 změněny. Intze rozhodl o posunutí celé hráze, a to si vynutilo přepracování a korekci všech podkladů. V plánech z roku 1903 se také poprvé nad přehradou objevuje nádrž na zachytávání šterku a dalších nečistot. Po tělese přehrážky měla vést cesta – dnešní silnice na Frýdlant. Změny si rovněž vynutily navýšení rozpočtu stavby o třetinu, což lze považovat za dobrý výsledek. Například u Bedřichovské přehrady byl původní odhad 0,8 milionu korun překročen o více než milion.



POČÁTEČNÍ PRÁCE NA STAVBĚ HRÁZE PŘEHRADY MLÝNICE (1904, Povodí Labe)



PŘÍČNÝ ŘEZ HRÁZÍ PŘEHRADY MLÝNICE (X/1902, část plánu, list 6, O. Intze, Link, Povodí Labe)

Také tato zamýšlená stavba se, třebaže pouze okrajově, dotýkala průmyslového podniku čp. 7, stojícího nedaleko silnice na Frýdlant při zadním okraji plánované nádrže. Továrna měla vlastní náhon. Na náklady vodního družstva musel být veden jinudy, protože do něj zasahovala přeložka silnice a regulace Albrechtického potoka.

Stavební povolení vydalo okresní hejtmánství 6. prosince 1903 a provedení stavby bylo svěřeno firmě H. Rella a synovec. Na dodávkách strojního zařízení se měly podílet i liberecké firmy Christian Linser a Leopold Salomon.

**Stavba** / Vrchní dozor na stavbě měl stejně jako u Fojtecké přehrady přímo Otto Intze. Na podzim 1904 ho kvůli nemoci nahradil Ing. Emanuel von Scheure (Intze zemřel ještě před koncem roku v Cáchách).

Stavební deník přehrady Mlýnice byl založen v květnu 1904, kdy se na staveništi začalo s přípravnými pracemi.

S výkopy se započalo v srpnu, a jak předpověděl geologický průzkum, pevná skála byla zastížena v hloubce pouhých několika metrů pod původním terénem. V rostlé skále vysekali a vystříleli lomaři téměř dva metry hluboký zářez a v něm dělníci stejně jako u ostatních přehrad vytvořili opěrné zuby, na něž se již zdi lo lomovým kamenem. Vodní tok nebyl úplně odkloněn, ale dále protékal prostředkem stavby a výkop pro hráz překonával pomocí dřevěného mostu – akvaduktu. Z větších strojů nasazených na stavbě více o parní lokomobile, míchače betonu a pochopitelně o úzkokolejce. V říjnu 1904 se již pokládaly první vrstvy zdiva, ale pouze ve středu budoucí hráze. Levá ani pravá strana ještě neměly ani základy. Zvláštní postup umožňovalo úzké údolí, v němž se zdivo opírá na bocích hráze o strmé skalní břehy. V zimě se zednické práce prakticky zastavily, ale dál se lámal a připravoval kámen v lomu. Nad původně volně stojící lokomobily postupem doby vyrostl celý domek a k němu se přidala i hala. Obě stavby působily neuspořádaně, protože jejich střechy tvořila nezaříznutá prkna (tím, že se nekrátila, se šetřila pro další použití).

Stavbu vedl v polovině roku 1905 Ing. Leopold Hermann Schmidt a za vodní družstvo vykonával dozor továrník Theodor Cichorius a úředník Schauer z okresního hejtmánství, kteří byli stavebními inspektory vodního družstva.

V srpnu 1905 se hráz zvedala do několikametrové výšky, i když na bocích stále nebyly ani základy. V listopadu

se podařilo dokončit vzdušnou stranu hráze až po korunu. Návodní strana ale ještě nebyla vybavena těsnicí omítkou, natož krycí povrchovou vrstvou. V druhé polovině roku začaly práce na šterkové přehrázce a úpravě koryta Albrechtického potoka nad nádrží.

Na jaře 1906 se začaly budovat manipulační věže a v létě probíhaly už jen dokončovací práce. Ze zbylého materiálu byl vytvořen předsyp na návodní straně.

Strojní zařízení, např. šoupata, dodala liberecká firma Leopold Salomon. Zda se na dodávkách podílela i slévárna Christian Linser, není jisté.

Dne 14. září 1906 bylo vodní dílo zkolaudováno a celkové stavební náklady vyčísleny na 659 000 rakouských korun.

**Další vývoj do současnosti** / Pouhých deset let po dokončení přehradě se při průtrži mračen ucply nízké profily přelivů a došlo k přetečení hráze přes korunu. Podle některých písemných pramenů v té době teklo z povodí přehradě až 40 m<sup>3</sup> vody za vteřinu.

V roce 1949 zedníci přespárovali zdivo hráze a opravit se musela i dlažba vozovky na její koruně. Na dlouhou dobu to byla jediná oprava, kterou stavba prošla, pokud nepočítáme odtěžení sedimentů v letech 1956 a 1973. Přehrada je dosud vybavena původním ručním ovládním uzávěrů výpustí.

Dnes je tato vodní nádrž využívána kromě základní protipovodňové funkce také k rekreaci a rybaření.



VZDUŠNÍ STRANA HRÁZE PŘEHRADY MLÝNICE (IV/2009, iro)



CELKOVÝ POHLED NA PŘEHRADU MLÝNICE OD SEVEROZÁPADU (9. 9. 2009, ata)



ŠIROKÉ OKOLÍ ALBRECHTICKÉHO POTOKA S PŘEHRADOU A OLDŘICHOVSKÝM SEDLEM V POZADÍ (9. 9. 2009, ata)



**ZNIČENÉ ČÁSTI DESNÉ (IX/1916, kolorované diapozitivy 12 × 9 cm, rka)**  
Horní část údolí s prohloubeným řečištěm, kde stál dům Arnolda Endlera, který beze stopy zmizel. Vpravo nahoře trosky stavení Josefa Rumlera.

V druhé řadě je zachyceno balvanové pole, které zcela zničilo brusírnu firmy Josef Riedel a poškodilo i vedlejší obytný dům. Vpravo polovina dělnického domu pro zaměstnance sousední brusírny Johanna Umanna, kterou kameny úplně rozdrtily.

Ve třetí řadě vila továrníka Gustava Schnabela, kterou se ale nakonec podařilo zrekonstruovat. Za ní je provizorní lávka přes Bílou Desnou, kde dnes stojí památník tragédie. Vpravo napůl zřícená výrobní skleněných knoflíků a brusírna Richarda Simma. Vedle ní tři ze země obnažená turbína. Na pořádek dbalo vojsko, které mělo také zabránit případnému rabování. Na jednom z diapozitivů je na sloupu dobře čitelný tištěný plakát, jímž okresní hejtmanství zakazuje skládat naplavené dřevo na sousední pozemky.

**PAMÁTNÍK OBĚTEM (12. 4. 2009, rka)**

S nápadem upravit jeden z vodou dovalených balvanů jako připomínku tragické události přišel malíř Adolf Schnabel. Kámen nechal zazdíť u Karnethova mostu. K dvacátému výročí protržení přehrady pak vytvořil s manželkou mozaikovou pamětní desku s textem učitele Hugo Simma. Německý horský spolek pro Ještědské a Jizerské hory ji pak nechal upevnit do kamene posazeného na soklu, který byl odhalen 1. října 1937. Zvětralou a již nečitelnou mozaiku nahradil v roce 1946 národní výbor mramorovou deskou. V roce 1986 ji vystřídala skleněná s vyleptaným motivem přehrady od sklářského výtvarníka Jaroslava Melicha. Zatím poslední z tmavošedého kamene byla osazena při vzpomínkové akci v roce 1991. Nese nápis: *Poutníče – postůj! / Dne 18. září 1916 protrhla se hráz / údolní přehrady. Rozpoutané živly / proměnily naše chudě, / ale krásné údolí / v sutiny. / 62 obětí na životech. / 33 zničených a / 69 poškozených domů. / 307 osob bez přístřeší. / Tento balvan vlnami přivalený / jest svědkem onoho soudného dne.*



ce 1991. Nese nápis: *Poutníče – postůj! / Dne 18. září 1916 protrhla se hráz / údolní přehrady. Rozpoutané živly / proměnily naše chudě, / ale krásné údolí / v sutiny. / 62 obětí na životech. / 33 zničených a / 69 poškozených domů. / 307 osob bez přístřeší. / Tento balvan vlnami přivalený / jest svědkem onoho soudného dne.*



ČELNÍ POHLED NA JOSEFODOLSKOU PŘEHRADU S LEVOU HLAVNÍ A PRAVOU BOČNÍ HRÁZÍ (25. 8. 2009, mdr)



la vystřílená v žulovém masivu a pouze některá místa jsou ošetřena torkretáží. Poslední necelý kilometr začíná bývalou výhybnou důlní dopravy, odkud pokračuje v kruhovém profilu. Konečný úsek štoly od bedřichovské úpravně se razil štítovým tunelovým vrtacím strojem. U úpravně vody je při vyústění štoly voda vedena na lopatky turbíny.

Provozní objekty a dům hrázného stojí mezi hrázemi ve výšce jejich koruny.

**Stavba** / Zahájení stavby 1. června 1976, jehož se mimo jiné činitele zúčastnil i ministr lesního a vodního hospodářství České republiky Ladislav Hrušík, proběhlo ve slavnostní atmosféře.

Po přípravě staveniště se nejdříve přeložila koryta jednotlivých toků tak, aby neprekážela stavebním pracím. V místech budoucích hrází se musela provést skrývka a stejně tomu bylo i v prostoru zamýšlené nádrže. Později se odsud bral materiál na samotný násyp tělesa. V zadní části nádrže byl ponechán původní terén včetně zbytků vegetace. Následně stroje začaly pracovat na výkopu a ražbě odpadního kanálu.

Na dnešním dně tehdy vyrostl celý průmyslový areál s betonárkou a několika dalšími provozy. Ještě dnes jsou při poklesu hladiny jejich základy dobře patrné.



JOSEFODOLSKÁ PŘEHRADA (17. 7. 2007, rka)

Nahore boční hráz, sdružený odběrný objekt s bezpečnostním přelivem v popředí a vzdušná strana hlavní hráže. Dole domek hrázného, provozní objekty a pamětní tabule se jmény podniků podílejících se na výstavbě.



ŠTOLA MEZI JOSEFODOLSKOU PŘEHRADOU A BEDŘICHOVSKOU ÚPRAVNOU (2009, iro)

První část štoly (na levém snímku) je vedena ve zvodněném štěrku a tělo tvoří betonový kruhový profil s gumovým těsněním. Po několika stech metrech ústí štola do větší komory, odkud vede už klasicky ražená chodba v pevné hornině, místy opatřená torkretáží. Poslední úsek u Bedřichova byl ražen štítovým tunelovým vrtacím strojem.