

Technické památky v Mladkově

(3. Doplněné vydání)

Úvod

Městečko Mladkov poprvé zmíněné v polovině 14. století bylo tou dobou faktickým jádrem pozdějšího kralického panství, jeho význam byl tedy vyšší než význam Králík. Sídlil zde panský velkostatek jehož majiteli byli Žampachové z Potštejna. Nebylo zde však žádné panské obydlí. Teprve počátkem 16. století vznikla tvrz na skále nad městečkem. Od roku 1577 byli majiteli Mladkova a okolí Valdštejnové. V té době byl v Mladkově v provozu pivovar, pila a mlýn. Ve druhé polovině 16. století se střediskem panství stávají Králíky jejichž význam narůstal kvůli okolní těžbě. R. 1677 se majiteli kralického panství stávají Althanové. V té době se v Mladkově uvádí už jen mlýn a panský velkostatek. Ve třicátých letech 19. století se v Mladkově uvádějí 2 mlýny a v sousedním Lichkově jeden mlýn

R. 1874 je vybudována železniční trať do Kladska, ovšem ještě bez zastávky v Mladkově. Ta byla zřízena až roku 1899

Už r. 1911 byl v Mladkově vybudován veřejný vodovod

V polovině 19. století v horní části obce vznikla pazderna, později v první čtvrtině 20. století přestavěná na vodní elektrárnu. Jeden ze zmíněných mlýnů byl koncem 19. století přestavěný na poměrně rozsáhlou textilní továrnu, druhý později zanikl. Jedná se tak o stavby které mají svůj základ hluboko v 19. století a určující je pro ně vazba na řeku jako zdroj energie.

Po roce 1900 lze rozlišit druhé období industrializace, kdy vznikají objekty vázané svou polohou na silnici s ohledem na rozvíjející se automobilovou dopravu. Zdrojem energie zde již byl parní stroj nebo elektřina a charakteristické jsou nákladové rampy usnadňující manipulaci se zbožím.

Rozmístění těchto průmyslových staveb v obci ukazuje mapka na stránce 4

Zajímavosti „starého“ Mladkova (kolem poloviny 19. stol)

-hlavní silnice na Vlčkovice a Žamberk vedla okolo dnešního obecního úřadu strmým stoupáním vzhůru okolo č.p. 27 (Dřevotvar) , č.p. 15 a dále po poli bez jakýchkoli zatáček (dnes zachována v celé délce v podobě místní a polní cesty)

-hlavní silnice na Petrovičky vedla mezi č.p. 143 a 142 opět bez zatáček strmým stoupáním vzhůru (dnes zachována v podobě pěší cesty a dále v trase silnice)

-převažovala výrazně dřevěná zástavba nad zděnou, dřevěné byly např. i č.p. 124 a dnešní hospoda u bohouše

-úzký průchod z náměstí ke kostelu, který je v knihách G. Pausewangové uváděný jako „židovská ulička“ se nacházel mezi č.p.124 a 123 (dnes ze strany náměstí zablokovan dřevěnými dveřmi a ze strany od kostela zabrán jako zahrada č.p. 125)

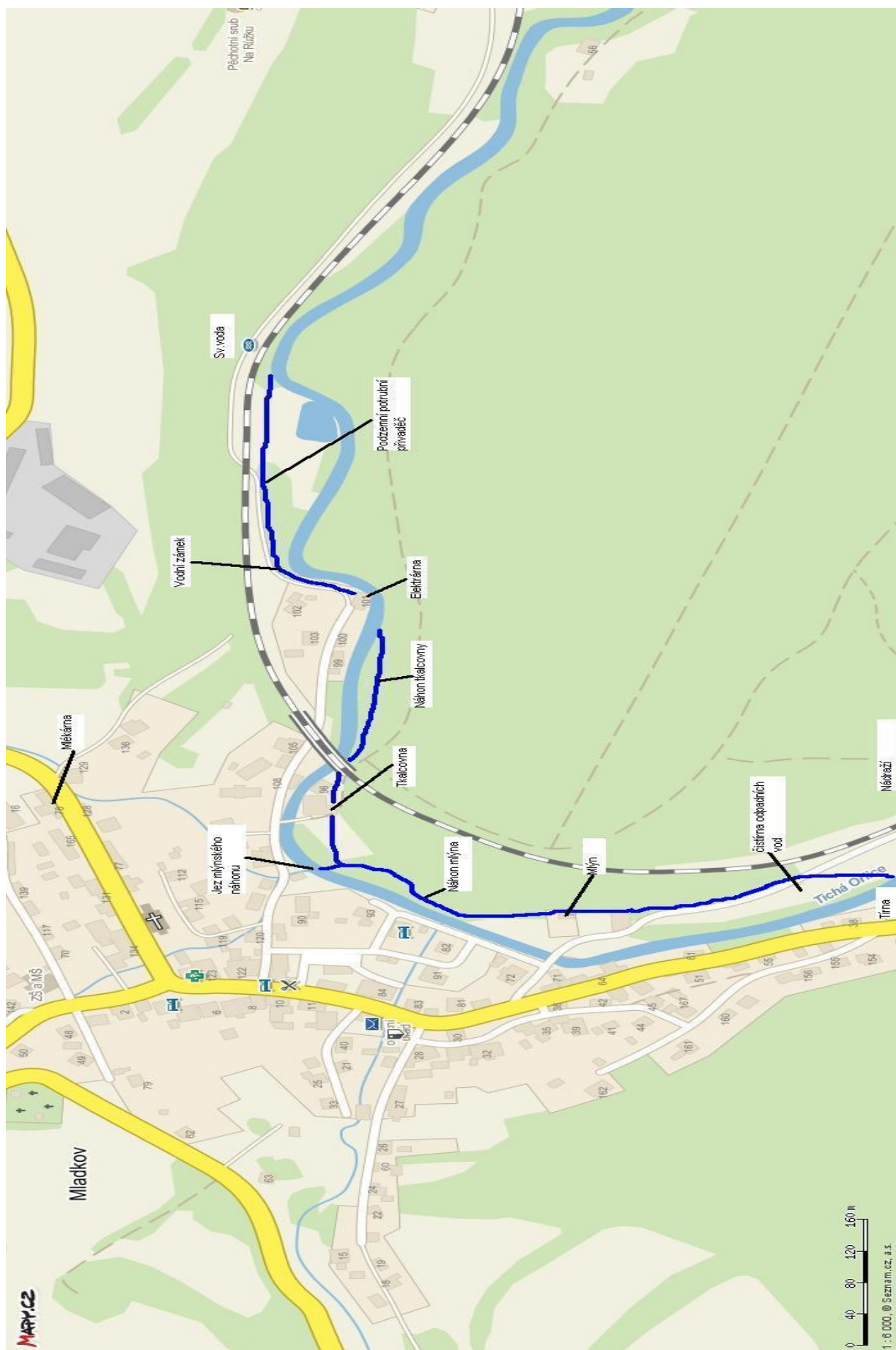
-na dnešní č.p. 124 bezprostředně navazoval severně další dům, dále následoval úzký průjezd silnice na Lichkov a dále další dva domy a škola (dnes zbourané vše kromě školy a silnice výrazně rozšířená)

-hřbitov se sice nacházel tam co dnes ale přístup k němu se zásadně lišil – šikmou cestou vedenou západně od dnešního č.p. 48 připojenou na cestu jižně od dnešního č.p. 48 –naproti škole (dnes tato cesta neexistuje, veškeré úpravy místních komunikací pod a v okolí hřbitova jsou mnohem pozdějšího data)

-tzv. záhumenní cesta vedla od č.p.142 okolo č.p. 140 a dále pokračovala východním směrem zhruba do prostoru východního vjezdu do dnešního areálu JZD (dnes zachována jen její západní část okolo č.p. 140 nad školou)

-kopec na jehož vrcholu stojí pěchotní srub K-S 33 a areál traktorové stanice se původně dal objet dvěma směry-severní objízdná trasa vedla v trase dnešní silnice, jižní okolo č.p.136 a 137 a dále kolem kapličky a obě trasy se spojovaly zhruba v místě dnešního vjezdu do areálu traktorové stanice a pokračovali v trase silnice na Lichkov (dnes jižní cesta zachována jen ve své spodní části)

Mapka



Elektrárna

1.lokalizace

Ve východní části obce na pravém břehu řeky, katastr 216., číslo popisné 101.

2.Charakteristika

Dvoupodlažní objekt s polovalbovou střechou a dodatečnou přístavbou přízemní strojovny.

3.Historie

Na místě elektrárny stála zřejmě od r. 1867 pazderna (sušárna lnu) ve vlastnictví JenschkeKindlera.Pazderna byla r. 1914 zakoupena společností ElektrizitatswerkeWichstadtIGesellschaftmitbesihrhaftung/Elektrárny Mladkov společnost s ručením omezeným a přestavěna na elektrárnu. V souvislosti s tím byl vybudován i náhon o délce asi 330 m vedoucí kolem místní cesty a železniční trati.Vtokové stavidlo bylo umístěno naproti sv. vodě.

Během zimy 1914/15 byla dokončena rozvodná síť a část domovních instalací. Do provozu byla elektrárna uvedena 1. Prosince 1915.Od r. 1924 bylo objektu přiřazeno domovní číslo 34 a ve stejném roce byla na elektrárnu připojena sousední obec Lichkov, zřejmě asi linkou vysokého napětí vedoucí podél železniční trati, napojenou na třífázový vysokonapěťový výstup ve východním průčelí strojovny.R. 1931 zřejmě provedena přestavba do stávající podoby. Zároveň bylo změněno domovní číslo na 101.Nejpozději na konci druhé světové války už elektrárna nebyla provozuschopná, podzemní potrubní přivaděč byl údajně na několika místech propadlý a částečně zasypaný. Znovu obnoven byl roku 1946.Na jaře 1947 byla elektrárna připojena k veřejné vodovodní síti Mladkova a provedeny vnitřní vodovodní rozvody. Mezi lety 1946-51 byl objekt pod tzv. národní správou. R. 1951 konfiskováno dle dekretu 100/45 Sb. a navazujících zákonů 114/48 Sb. a 103/50 Sb. zařazeno do n.p. Hradecké energetické rozvodné závody, od r. 1954 n.p. Energotrust Hradec Králové, od r. 1956 n.p. Energetické rozvodné závody Hradec Králové a konečně od r. 1962 Východočeské energetické závody n.p. Hradec Králové.

Původní technické vybavení bylo tvořeno Francisovou horizontální spirální turbínou o výkonu 37,5 HP, spádu 6,25 m a maximálním průtoku 0,6 m³/s. S turbínou byl hřídelem spojen vznětový spalovací motor. Třífázový alternátor o výkonu 42kW s vestavěným budičem nebyl umístěn na hřídeli turbíny, ale stál jakoby bokem a s turbínou byl spojen pomocí řemenového převodu plochým koženým řemenem. Napětí alternátoru bylo pravděpodobně 400V. Na základě poválečného popisu, který jsem měl možnost vidět se domnívám, že se s největší pravděpodobností jednalo o hybridní soustrojí, kde turbína propojená se spalovacím motorem současně poháněly alternátor o vyšším výkonu. Při chodu bez podpory spalovacího motoru pak byl výkon zřejmě snížený na 24 kW. Snížení výkonu se zřejmě docилоvalo snížením maximálního budícího proudu, tedy napěťový regulátor byl vybaven

blokací pro plný a snížený výkon. Velice přesné muselo být rovněž řízení otáček obou hnacích strojů, aby za chodu jeden neprotáčet druhým.

Kromě toho se ve strojovně nacházel ještě jeden alternátor o výkonu 30 kVA, který byl roku 1948 demontován a prodán do Žehuně a to včetně svého řídicího systému(regulace). Není jasné, jestli šlo o druhé kompletní turbosoustrojí nebo jestli se jednalo o původní alternátor z doby před navýšením výkonu, který pak v elektrárně zůstal jako záloha pro případ poruchy. Každopádně o druhé turbíně nebyly nalezeny žádné záznamy. Kromě toho se ve strojovně nacházely ještě dva transformátory. První z nich (400V / 22kV , maximální výstupní výkon 25kVA) sloužil k napájení linky vysokého napětí , druhý sloužil zřejmě k napájení nízkonapěťového výstupu pro vnitřní rozvod Mladkova. Mladkovská přenosová síť měla zřejmě ještě po válce napětí 220/127 V, parametry tohoto transformátoru tak byly 400/220/127V.

Kolem roku 1988 je objekt uváděn jako zcela prázdný bez vnitřního vybavení. Mezi lety 1988/89 byla zahájena rekonstrukce, po roce 1990 byla nově nainstalována turbína ČKD Blansko z doby kolem roku 1930 , na kterou je připojen alternátor MEZ z 80. let po repasi. Původně dřevěný předválečný objekt tzv. Vodního zámku nad elektrárnou ve kterém jsou umístěné česle a stavidlo jalové výpusti byl přestavěn do zděné podoby. Nejpozději před 2 sv. válkou byl náhon už řešený jako uzavřený podzemní potrubní přivaděč.

4.Fotografie



Nedatovaný předválečný snímek



Nedatovaný předválečný snímek



Pohled od severu



Pohled od západu



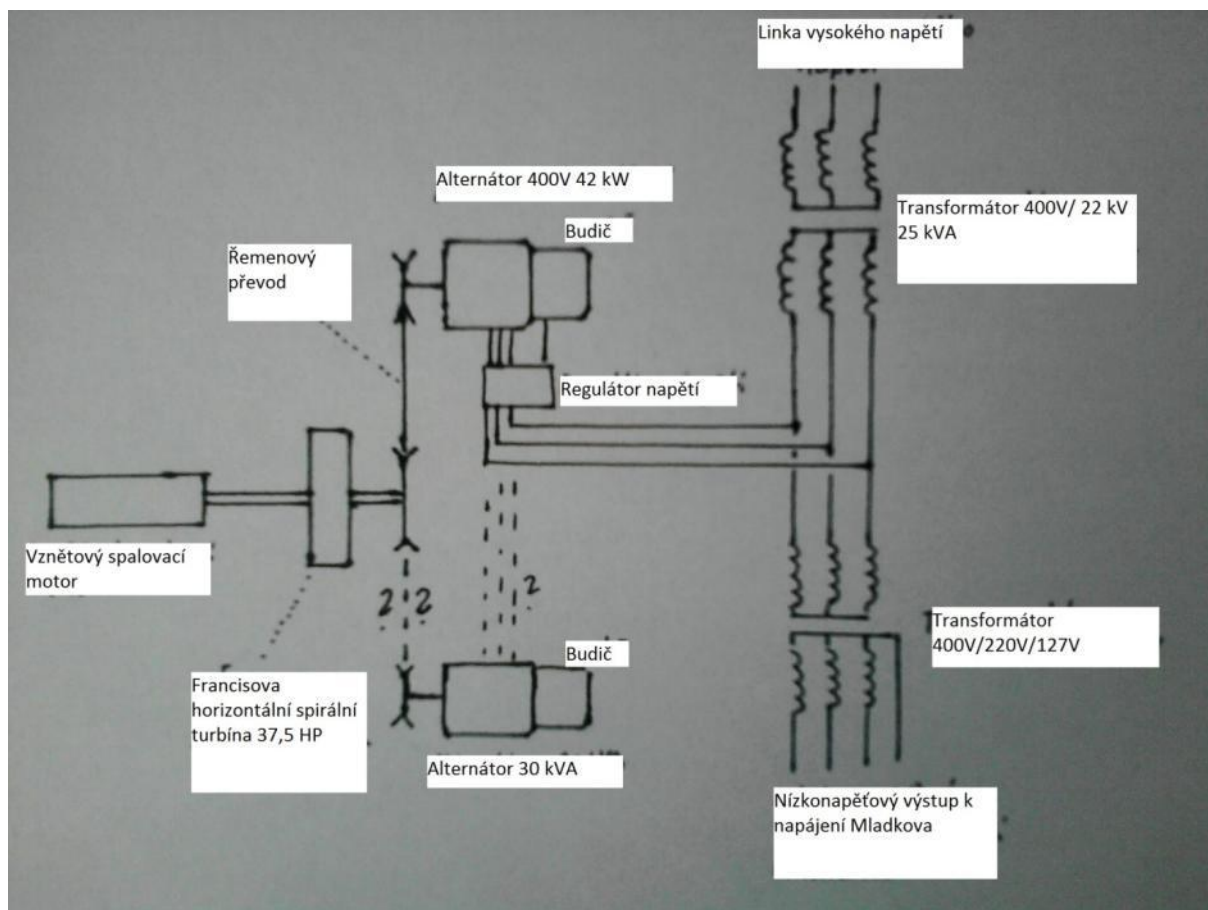
Pohled od východu, na průčelí je vidět třífázový vysokonapěťový výstup



Vodní zámek-vtokové česle



Pohled na vtokovou část podzemního potrubního přivaděče z cesty za železniční tratí



Schema původního vybavení elektrárny



Vlevo detail vtokového stavidla, vpravo celkový pohled na vtokovou část podzemního potrubního přivaděče

Mechanická tkalcovna a barevna (Horní mlýn)

1. Lokalizace

Nachází se ve střední části obce u železničního viaduktu na katastru 142, objekt bez popisného čísla.

2. Charakteristika

Dvoupodlažní rozsáhlý zděný objekt se sedlovou střechou a dodatečnou přístavbou zadního traktu. Obě podlaží jsou spojena venkovním schodištěm umístěným v průčelí budovy, stropy jsou trámové. Dvě velké výrobní haly, jedna v přízemí, jedna v patře. Viz také schémátka v části 4

3. Historie

Na místě areálu tkalcovny stával obilní mlýn č.p. 79, který je poprvé doložen smlouvou z roku 1753. Vodní kniha udává jako majitele Josefa Ulricha. Na základě vyobrazení mlýna na mapě stabilního katastru z doby kolem poloviny 19. století si můžeme udělat určitou představu o jeho podobě. Jednalo se podle všeho o stavbu z velké části dřevěnou (zděný byl zřejmě jen prostor lednice vodních kol), navíc orientovanou jakoby kolmo k řece, tedy jinak než stávající tkalcovna, která má hřeben střechy s řekou rovnoběžný. Dvě vodní kola mlýna tedy byla umístěna na jeho štítové stěně. Ve mlýně se nacházelo jedno obyčejné a jedno špicovací složení, každé pohaněno samostatným kolem. Od roku 1882 byl mlýn ve vlastnictví Josefa Hanniga. R. 1889 byla ke mlýnu přistavěna stodola na katastru 72. Součástí areálu byl rovněž už od počátku obytný dům stojící na katastru 142/2, dnes č.p. 96 postavený před r. 1882.

R. 1893 byl mlýn zakoupen Dr. Leopoldem Reimannem a mezi lety 1893/94 přestavěn na textilní továrnu, ta byla následně r. 1901 opatřena domovním číslem 97. Ještě před tím byla však roku 1897 pronajata firmě Abraham Wolf et Sohn a podle ustanovení nájemní smlouvy měla tato firma zároveň do roku 1900 právo koupě. Toto právo bylo naplněno právě v roce 1900.

R. 1903 byl přistavěn zadní trakt s kotelnou a komínem.

R. 1933 došlo k další změně vlastnictví kdy se majiteli stali Bernhard Gross a Leon Reich. Provoz byl ukončen zřejmě za hospodářské krize ve 30. letech.

Od r. 1940 byli vlastníky Josef a Franziska Adelt. Během války byl v objektu tábor pro francouzské zajatce. Následně r. 1945 byla polovina Franzisky Adelt konfiskována podle dekretu 108/45 Sb. Od r. 1949 byla soudním rozhodnutím zabrána i polovina Josefa Adelta a jediným vlastníkem se stala obec Mladkov. Od r. 1957 byl vlastníkem československý stát-místní národní výbor v Mladkově. V 80 letech byla v části objektu vybourána a následně

zazděna původní okna a budova byla pak využívána jako sklad sypkých materiálů. R. 2006 se pod tíhou sněhu zřítily krovy, v současnosti je památka v dezolátním stavu, na části zcela chybí střecha, v zadním traktu jsou zřícené některé zdi a propadlé stropy až do spodního patra.

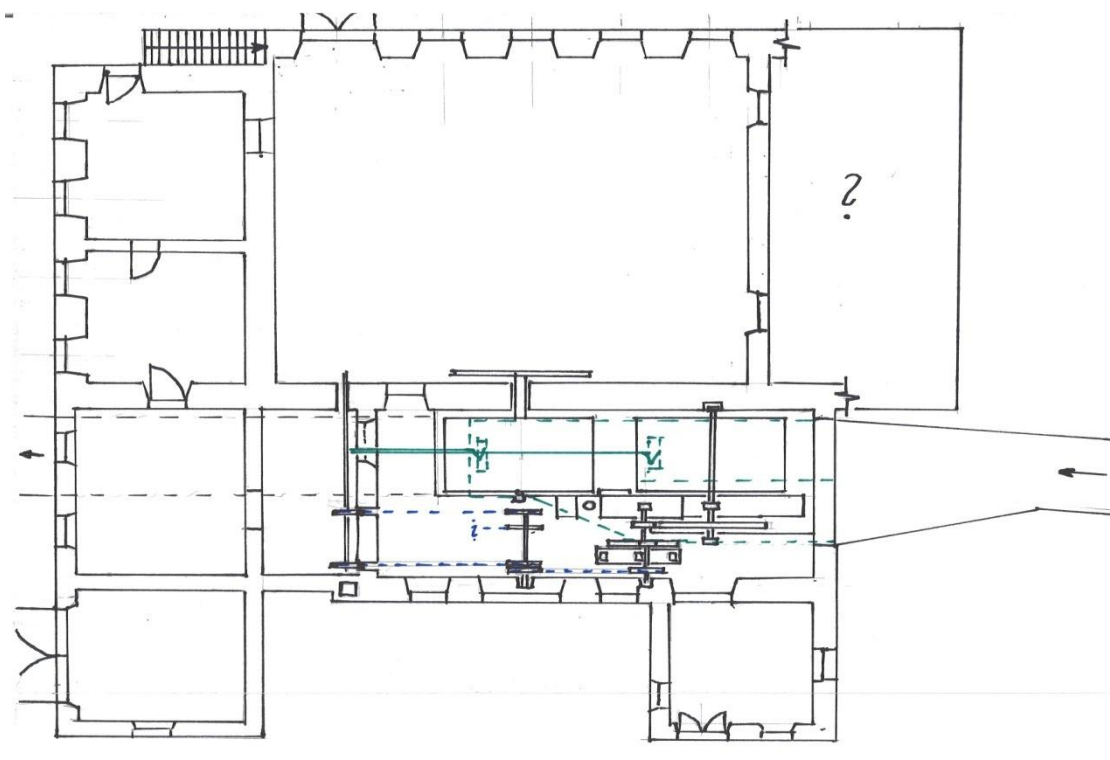
Počet tkalcovských stavů v objektu se během let značně měnil. Roku 1897 jich zde pracovalo 42 o rok později už 52 a o další rok později dokonce 72, roku 1928 už jen 66. Jednalo se o mechanické stavy poháněné centrálně pomocí transmisí dvěma vodními koly umístěnými za sebou v uzavřené místnosti v zadním traktu budovy (v dalším popisu uváděna jako strojovna vodních kol). První kolo, bráno ve směru průtoku vody strojovnou VK, bylo na vrchní vodu mělo průměr 4 metry a šířku 2,5 metru a do současnosti se dochovalo v podobě torza. Je tvořeno rozebíratelnou dřevěnou kostrou, připevněnou k ocelové hřídeli, uložené ve třech kluzných ložiskách v úrovni podlahy strojovny. Přenos krouticího momentu z vodního kola zajišťovalo poměrně mohutné ocelolitinové převodové soukolí s převodovým poměrem přibližně 0,25 (multiplikátor). Větší z kol tohoto soukolí je z přepravních důvodů rovněž řešeno jako rozebíratelné (dělené v polovině a sešroubované). Druhý hřídel soukolí je usazen na zděných pilířích ve výšce asi 1,5 metru nad podlahou strojovny VK. Na něj navazoval ještě třetí hřídel umístěný na vrcholu pilíře. Na tomto hřídeli byla řemenice, která přes plochý kožený řemen poháněla nejprve malý předlokový hřídel pod stropem asi v polovině délky strojovny a dále pomocí dalšího řemenu hlavní transmisní hřídel umístěný v kotelně na zdi mezi strojovnou a kotelnu viz schémátka v části 4-řemeny zakreslené modře čárkovaně. Je možné že malý předlokový hřídel zároveň sloužil také k připojení přídatného pohonu spalovacím motorem umístěným ve strojovně, neboť výkon vodních kol by na pohon 72 stavů nestačil.

Voda dále poháněla druhé vodní kolo (pravděpodobně rovněž na vrchní vodu o shodném průměru i šířce), které mělo odlišnou konstrukci, bylo nerozebíratelné a pevně spojené s masivním dřevěným hřídelem, který prochází skrz zeď a z druhé strany na něj zřejmě navazovalo palečné soukolí. Dost možná, že toto druhé kolo pocházelo ještě z doby před přestavbou, tj. před r. 1893. Do současné doby se z něj zachoval pouze hřídel. Kroutící moment z obou vodních kol se tedy sbíhal ve spodní výrobní hale kam ústí i transmisní hřídel z kotelny od prvního kola.

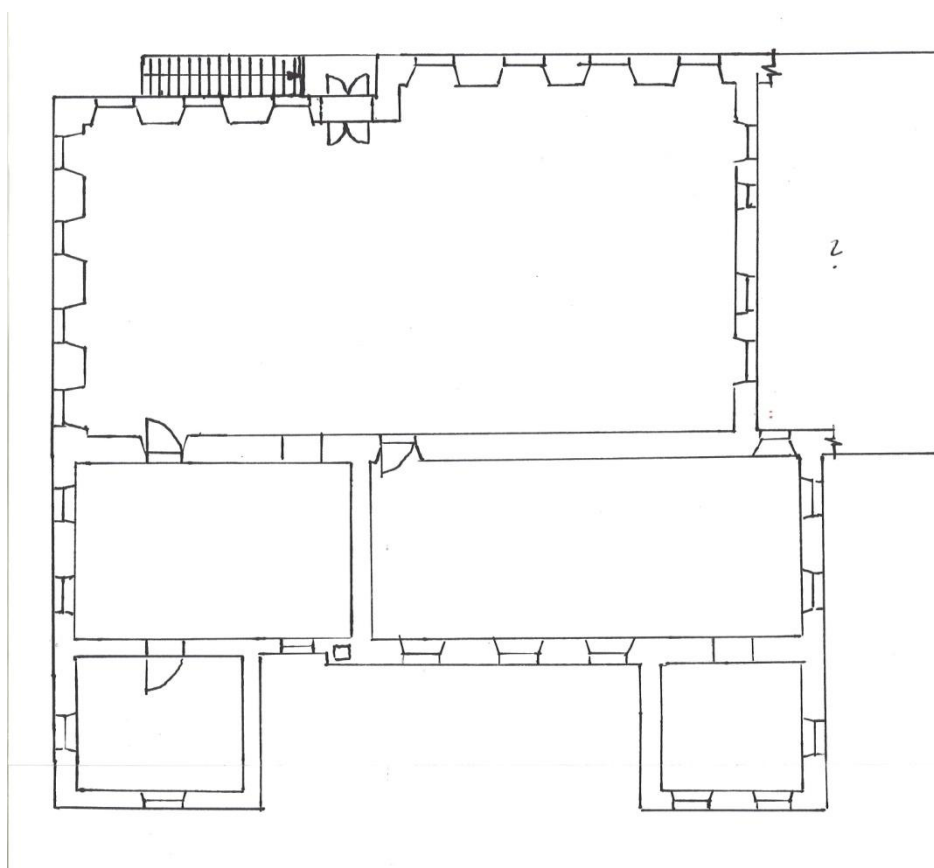
Nad koly se nacházel vantrokový žlab na jehož dně byly umístěné výtokové klapky řízené dálkově z kotelny pomocí ovladačů, dochovaných v podobě torza (na schémátka zakreslené zeleně, vantroky zeleně čárkovaně). Tímto způsobem se kola spouštěla a zastavovala. Zajímavou součástí původní výbavy objektu byl systém parního ústředního topení napojený na kotelnu v zadním traktu. K vybavení v roce 1928 patřil také vodovod, kanalizace, motorové zařízení, vodní regulátor a elektrické zařízení.

Přívod vody do strojovny VK zajišťoval otevřený betonový žlab, dlouhý asi 200m jehož vtokové stavidlo se nachází jen nedaleko od elektrárny na opačném (levém) břehu řeky. Odtok byl řešen odpadní štolou pod kotelnu a následně otevřeným žlabem, který se vléval do spodního náhonu. Tkalcovna zřejmě asi neměla možnost vypouštět vodu přímo do řeky.

4. Schémátko budovy



Přízemí

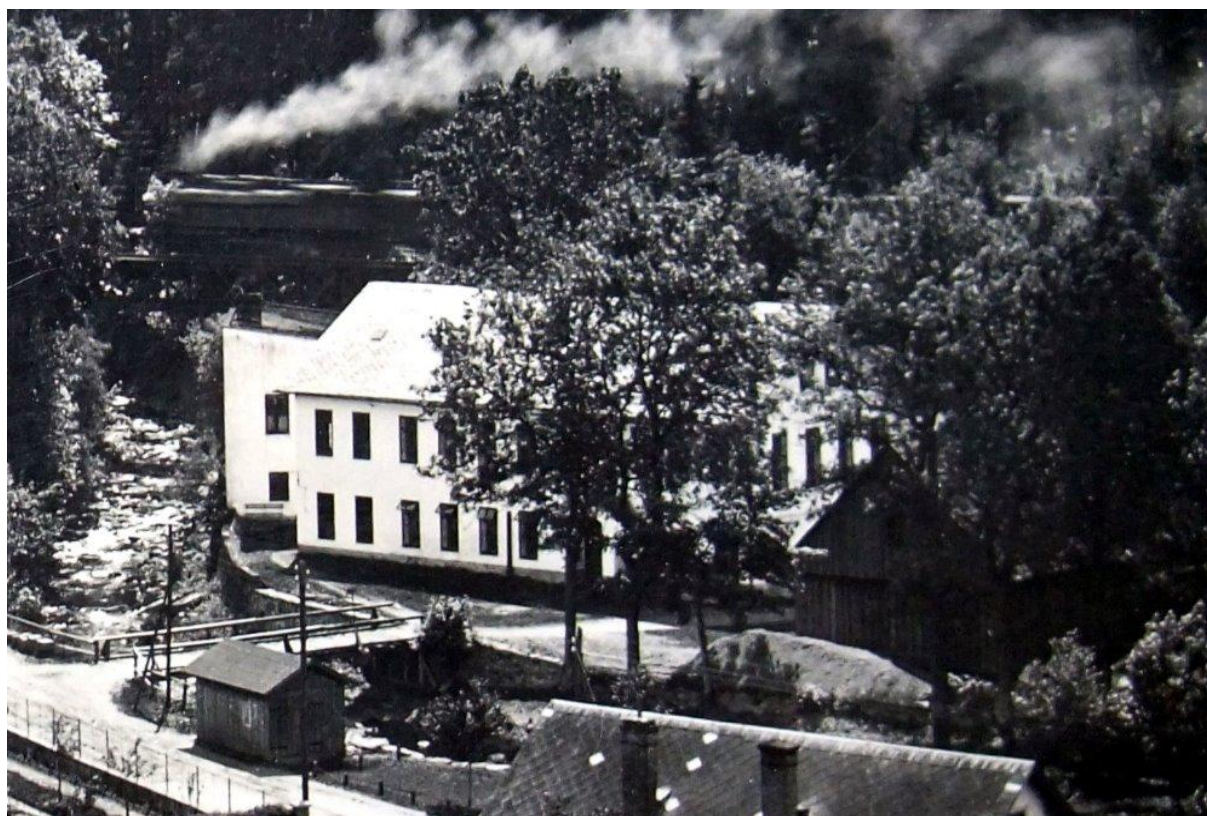


Patro

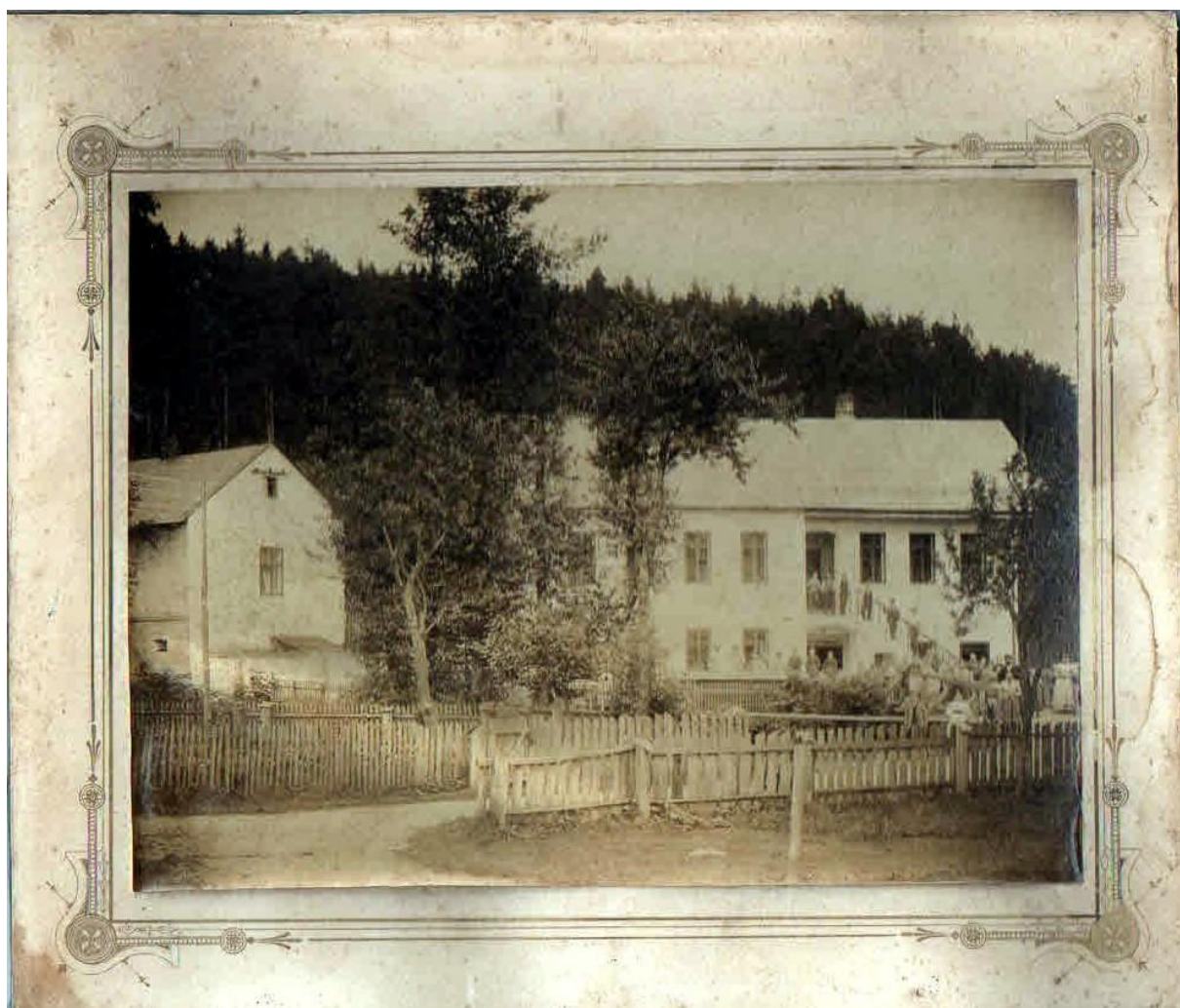
5. Fotografie



Vyobrazení areálu původního mlýna na mapě stabilního katastru (kolem poloviny 19. stol.)



Areál tkalcovny na nedatovaném meziválečném snímku



Pravděpodobně jeden z nejstarších snímků tkalcovny pořízený asi ještě před 1 světovou válkou ale po roce 1903



Pravděpodobně povodní zničený obytný dům č.p.96 na nedatovaném předválečném snímku



Pohled od severu, dobře je vidět spojovací venkovní schodiště obou podlaží



Pohled od severovýchodu



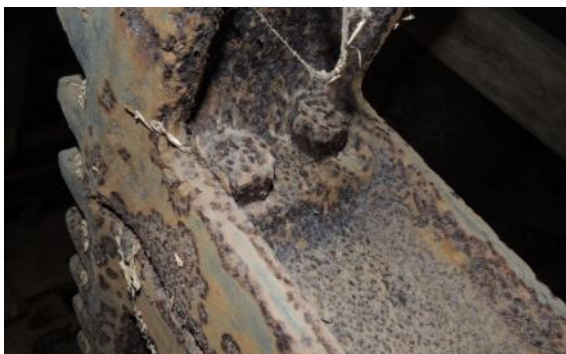
Pohled na zadní trakt, zhruba uprostřed je vidět vstup náhonu do strojovny vodních kol



Strojovna vodních kol, celkový pohled na torzo mechanismu prvního vodního kola



Strojovna vodních kol, celkový pohled na torzo mechanismu prvního vodního kola



Vlevo detail spoje dvojdielného velkého převodového kola, vpravo detail kluzného ložiska hnacího hřídele



Vlevo pohled na hřídel druhého vodního kola, vpravo detail kluzného ložiska tohoto hřídele



Zbytky ovladačů výtokových klapek na stropě strojovny vodních kol



Výrobní hala v horním patře



Výrobní hala ve spodním patře



Celkový pohled na vtokovou část náhonu



Vlevo detail klenby nad vyústěním odpadní štolý v západním průčelí (dnes zbouráno), vpravo zbytky vtokového stavidla náhonu