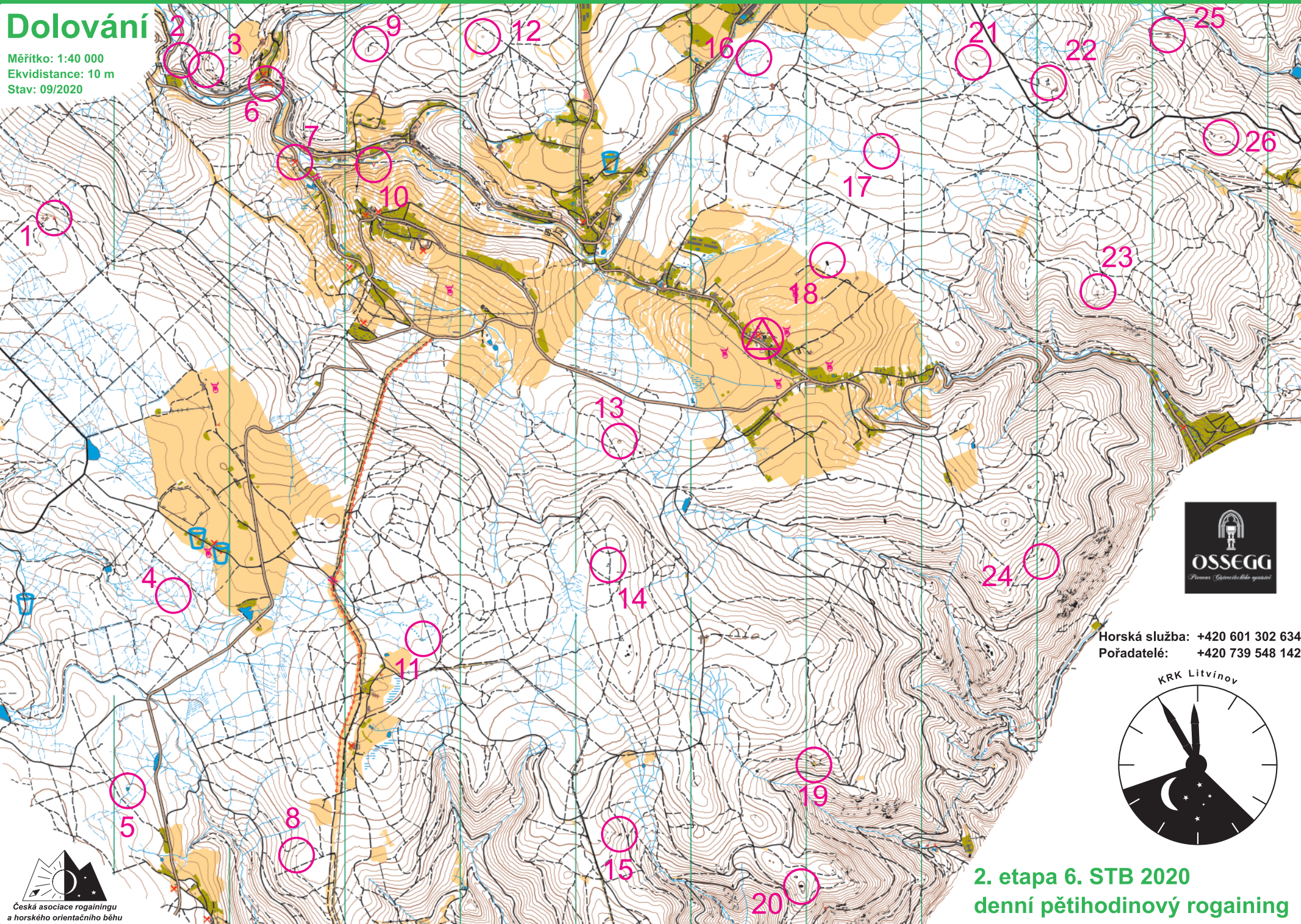


Dolování

Měřítko: 1:40 000
Ekvidistance: 10 m
Stav: 09/2020



Horská služba: +420 601 302 634
Pořadatelé: +420 739 548 142



2. etapa 6. STB 2020
denní pěti hodinový rogaining

Kontrola č. 10 – Mikulášská štola

Mikulášská štola v obci Hora Svaté Kateřiny (kontrola č. 10), byla ve středověku považována za nejznámější krušnohorský důl na stříbro a měď.



Její chodby zasahovaly až 157 metrů pod zem. Aby se mohlo těžit i v takové hloubce, musela být ze šachty odčerpávána voda. K tomu v minulosti sloužilo velké vodní kolo poháněné vodou náhonu odkloněného v Nové Vsi v Horách z říčky Svídnice. Vyčerpaná voda pak ještě poháněla pilu níže po proudu.

Těžbu rud prakticky ukončila krize v 18. století. Během druhé světové války důl fungoval jako protiletectký kryt. V 90. letech se zde hledač pokladů Helmut Gänsel neúspěšně pokoušel najít legendární Jantarovou komnatu, ukradenou nacisty v ruském Petrohradě. Podobně dopadla i jeho snaha objevit poklad v pár set metrů vzdálené německé štole Fortuna.

Dnes je Mikulášská štola částečně zpřístupněna. 240 metrů dlouhá trasa nabízí pohled na zaplavené podzemí a osmdesát metrů vysoký komín, kterým se kdysi vytěžená hornina dostávala na povrch. Zachovala se i více než 32 metrů hluboká zatopená studna, která kdysi sloužila k odčerpávání vody z nižších pater dolu.

Kontroly č. 2 a 6 – Svídnická údolní dráha

První projekt úzkorozchodné železnice údolím Svídnice zamítl saský sněm již roku 1887. Subvenci na stavbu trati Olbernhau – Deutschneudorf (s normálním rozchodem) schválil až r. 1908. Kvůli sporům s Rakousko-Uherskem se stavět začalo až v červnu 1914. Smlouvu o peážním provozu přes Brandov uzavřely Německo a Rakousko v lednu 1916. Po vypuknutí první světové války byly práce zastaveny a po jejím skončení na dostavbu chyběly finance. Navíc Československo neuznalo smlouvu o peáži.

Provoz byl zahájen 2. května 1927, celou trasu vlak projel za 35 minut a zastavoval i v českém Brandově. Původní záměr protáhnout koleje dál do Čech a dovážet po nich hnědé uhlí z Mostecka se však nikdy nenaplnil. Po zabrání Sudet (1938) byla zrušena celní kontrola na brandovském nádraží. Po druhé světové válce vlaky Brandovem již jen projížděly bez zastavení.

Po 39 letech provozu byla 21. května 1966 na trati zrušena osobní doprava, nákladní doprava fungovala až do 26. září 1969. Svídnická údolní dráha, zajímavá svými hlubokými terénními zářezy (kontrola č. 2), je tak železnicí s nejkratší dobou provozu v Sasku. Některé železniční objekty se dochovaly dodnes, mimo jiné i impozantní viadukt Oberlochmühle (kontrola č. 6):

