

VÍKEND V POHRANIČÍ

in.ihned.cz/cr



FOTO: CZECH TOURISM

Pramen Labe je symbolicky vyznačen skruží. Řeka skutečně pramení v rašeliníšti o něco výš.

Do Krakonošových hor se roku 1902 dostala přes 26 metrů vysoký Jizerský most a v nejvyšším bodě, překonávajícím Novosvětské sedlo nad Harrachovem, vyšplhala do úctyhod-

cenných pomocníků pochází z dílny akademického malíře Kamila Vlastimila Mutticha (1873 – 1924).

Samotná cesta do Krkonoš nebyla ještě před několika desetiletími nijak snadná. Železnice se ve svém postupu na české straně zastavila relativně daleko pod horami v Rokytnici, Vrchlabí, Svobodě a Žacléři. Kromě odboček do Krummhübelu (dnes Karpacz) a Schmiedeburgu (Kowary) byla jedinou železnou dráhou, která se horám alespoň přiblížila (byť opět z pruské strany), legendární harrachovská „zubačka“.

Jak se tam dostat?

Cesta autem z Prahy do západokrkonoského Harrachova vede po rychlostní silnici R10 do Turnova a dále přes Železný Brod a Tanvald. Střediska v Peci pod Sněžkou a Špindlerově Mlýně jsou dostupná opět po R10 na Mladou Boleslav a dále přes Jičín, Novou Paku a Vrchlabí (resp. Trutnov). Variantou je také cesta po D11 do Hradce Králové a dále přes Jaroměř a Trutnov. Autobusové spojení hlavního města s trojicí největších center je poměrně frekventované, vlaková doprava je časově náročnější.

ných 885 metrů nadmořské výšky. Prusové dokonce v roce 1923 celý svůj úsek z Hirschbergu (Jelenia Góra) až do českého Kořenova elektrifikovali a lokomotivy pojmenovali po Krakonošovi. Dnes se sice turisté z Jelenie Góry až do Sklarzske Poreby opět dostanou elektrickými soupravami, ale návazné spoje na českou stranu chybí. Provoz v úseku mezi harrachovskými Mýtinami a Sklarzskou Porebou nebyl po válce až na příležitostné jízdy nikdy obnoven.

Prvotřídní panoramatickou záležitostí je Masarykova silnice z Horních Míseček na Krkonoš. Asfaltka končí na dohled od kultovní mohyly Hančeho a Vrbaty, obětí zimního běžkařského závodu z roku 1913, a jen pár kroků od Vrbatovy boudy. Za svůj vznik v roce 1936 vděčí silnice překotné výstavbě protiněmecké pevnostní linie. Železobetonové „řopíky“ se uchovaly v krkonošské přírodě až do dneška.

Na jedinečná místa

Nejvyšší česká hora Sněžka je co do návštěvnosti určitě cílovou stanicí turistů číslo jedna. Hora, připomínající trojboký jehlan, uchvacuje návštěvníky strmými srázy propadajícími

se do Obřího dolu a údolí Lomniczky. Ve druhé polovině 19. století se stala místem bouřlivé stavební činnosti. Při prohlížení starých pohlednic těžko uvěřit, že na vrcholu mohlo být vůbec k hnutí. Dnes, po výstavbě futuristického víceúčelového objektu na polské straně a nové České poštovny, je situace o něco lepší. Lanovky z obou stran však horu pravidelně zásobují lidským materiálem. Ta česká vede stále až na samotný vrchol. Poláci se vozí z Karpacze na Kopu u Slaskiego Domu a odtud musí po svých.

Poutním místem vpravdě národním je určitě také pramen Labe, ležící nedaleko zemské hranice na Labské louce. Někdejší spor mezi slezskými Schaffgotschi a českými Harrachy o tuto lokalitu musel svou osobní přítomností rozetnout až biskup Jan z Talembergu, který tu v roce 1864 pramen posvětil a stvrdil tak jeho příslušnost k Čechům. Dnešní podoba pramene s notoricky známou scénou znaků všech 24 českých a německých měst, kterými řeka protéká, pochází z podzimu 1968. ➔



Nejstarší stavbou na Sněžce je kaple sv. Vavřince (dokončena 1681). Sousedy se jí postupně staly vpravo Pruská bouda (1850), vlevo Česká bouda (1868), poštovna 1899 a (v pozadí) meteorologická stanice (1900). Do dnešních dnů vydržela prakticky jen kaple.



Sněžné jámy – dva ledovcové kary o hloubce 215 m. Území je součástí polského KPN a roste zde vzácná velehorská květena. Uprostřed horská bouda Wawel.

