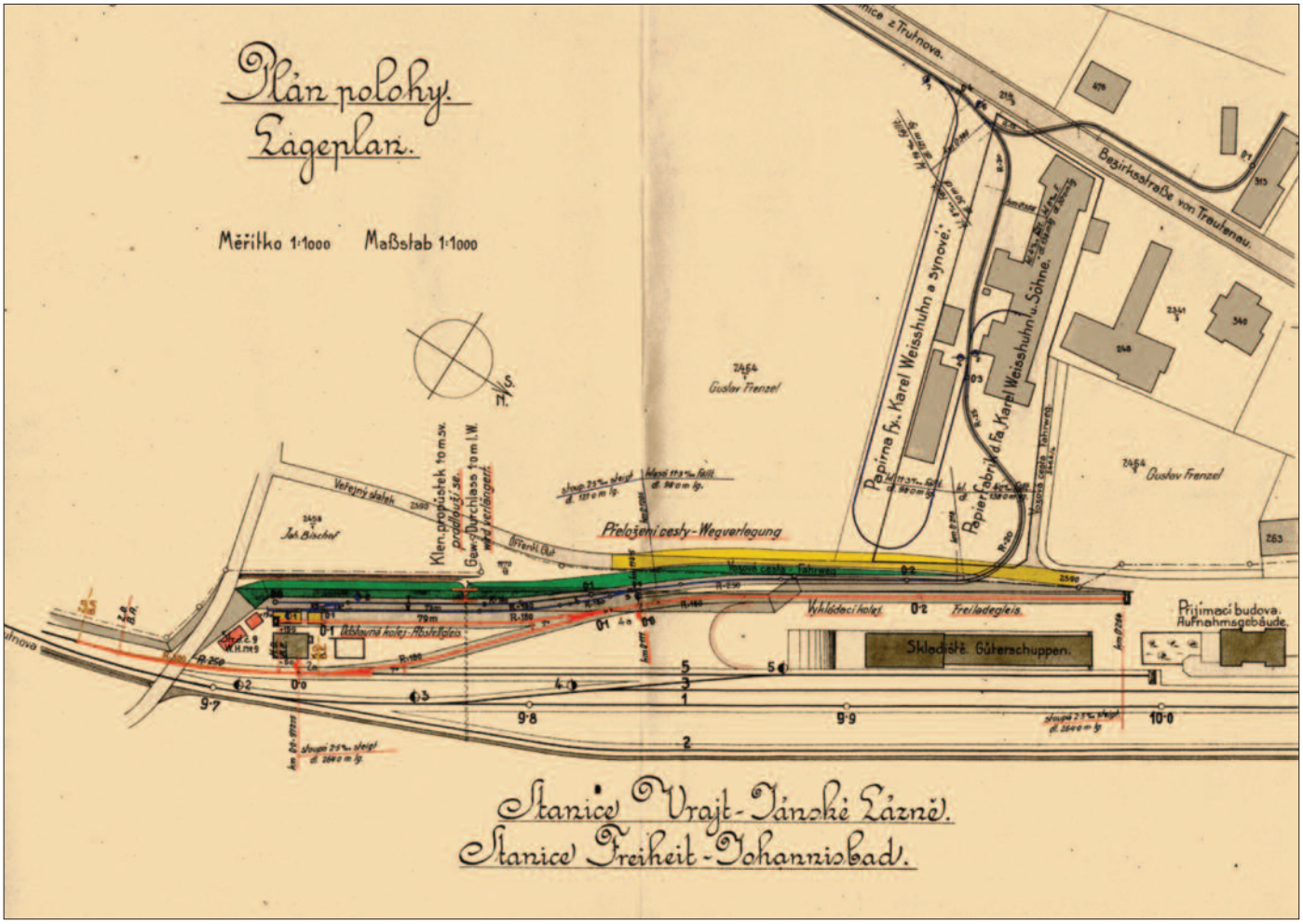
části pozemkového majetku velkostatku Melč zmíněnému hraběti Razumovskému. Stále existuje firma Escher Wyss z Leesdorfu, jedna ze dvou projekčních kanceláří, pověřená vypracováním stavebních plánů. Také dodnes činná papírna, kde byl první papír vyroben 29. srpna 1891, která si místo na trhu obalových materiálů vydobyla mimo jiné kvalitním balicím papírem zn. Lignocel, jako jedna z mála odolala ekonomickým tlakům současnosti a od roku 2006 je součástí nadnárodní firmy Smurfit Kappa, držící se, byť s pozměněným sortimentem, v první desítce největších světových výrobců papíru.

Hlavní podmínkou pro zřízení papírny bylo právě vybudování unikátního vodohospodářského díla, základního zařízení pro průmyslové využití dřevní hmoty a zároveň levného zdroje energie. Weisshuhnský kanál, bratříček všeobecně známějšího Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě, je dnes chráněnou technickou památkou a významnou součástí naučné turistické stezky. Tento dosud funkční papírenský splav, po němž bylo do roku 1966 plaveno dřevo, a to až z 60km vzdálenosti proti proudu Moravice, včetně 45 m dlouhého tunelu v tvrdé čedičové skále pod Kozím hřbetem, razila podle Weisshuhnova vlastního projektu italská firma Migliarini. Za příznivého stavu vody dokázal nevelký počet dělníků dopravit na papírenský manipulační dvůr 1 000 až 2 000 rovnaných metrů dřevěných špalků za den. Celkem 3 600 m dlouhý a 4–5 m široký umělý náhon, jehož stavba byla zahájena 24. května 1890, vedený v členitém skalnatém terénu se třemi svahovými tunely, dvěma akvadukty a několika přepady pro regulaci výšky hladiny, dosahuje u ústí do továrny převýšení 24 m nad řekou. Získaný spád vodního proudu bez problémů poháněl devět Girardových turbín o celkovém výkonu 750 kW. V současnosti stále fungující turbíny Francisovy je nahradily v roce 1926. Veškerá produkce žimrovické papírny (koncem 19. stol. to bylo až 8 000 kg hnědého dřevitého neboli tzv. patentního papíru denně) byla do roku 1906 dodávána smluvně opavskému velkoobchodníkovi Raymundu Habelovi. Od roku 1907 zavedl Weisshuhn vlastní obchodní oddělení. Hned v následujícím roce 23. září 1908 uzavřel společenskou smlouvu se svými syny Karlem jun. (* 6. listopadu 1867 Lesní Albrechtice) a Ernstem (* 12. listopadu 1879 Opava) na veřejnou obchodní společnost *Carl Weisshuhn und Söhne* se sídlem v Opavě, kterýžto název byl rodinou zachován i po jeho smrti. Po zahájení provozu na železniční trati z Opavy do Hradce nad Moravicí v červnu 1909 vybudoval Weisshuhn roku 1914 úzkokolejnou koňskou železniční vlečku z papírny na hradecké nádraží. Koňská síla byla nahrazena motorovou trakcí teprve v roce 1938. Ta sloužila až do 60. let minulého století, kdy ji vystřídala automobilová doprava. Výroba papírových pytlů, původně ručně lepených za pomoci domáckých dělníků, kterou si vyžádal nedostatek bavlny a juty během první světové války, okoukaná v Americe, chrlící v době největšího rozmachu až 25 milionů kusů ročně, přinesla firmě značné zisky. Díky jim mohla rozšířit své podnikání i do jiných oblastí českých zemí. Jak již zmíněno v úvodu, během války expandovala i do Krkonoš.

Vedení svobodského závodu, provozovaného první dva roky pod hlavičkou *Svobodská společnost s ručením omezeným,* se ujal další ze synů Felix Weisshuhn (1874–1942). Rozsáhlá modernizace celkem zaostalého provozu začala téměř okamžitě. Jedním ze stěžejních plánů bylo vybudování kombinované normálně rozchodné a úzkorozchodné vlečné dráhy ze stanice Vrajt (tehdejší úřední název Svobody nad Úpou) – Janské Lázně do provozu papíren, schválené ředitelstvím státních drah v Hradci Králové už 21. prosince 1921. Navrhované řešení mělo usnadnit rozesílání výrobků ➤



Plán na výstavbu železniční přípojky z nádraží ve Svobodě nad Úpou