

3/2003

cena 25,- Kč

POODŘÍ

ČASOPIS OBYVATEL HORNÍ ODRY



Z obsahu:

Staré cesty v Poodří

Moravští bratři

Vírníci

Bobři v CHKO Poodří

Holaňův dub ve Staré Bělé





POODŘÍ - časopis obyvatel horní Odry

Vydává Společnost přátel Poodří (IČO: 64 62 78 70) ve spolupráci se ZO ČSOP Odry, ZO ČSOP Jeseník nad Odrou,

Správou chráněné krajinné oblasti Poodří a Svazkem obcí Region Poodří

Redakční rada: Ing. Radim Jarošek, Ing. Petr Lelek, Lumír Kuchařík, Ing. Alena Malíková,

Ing. Oldřich Usvald, Mgr. Ivan Bartoš, Jiří Zelený

Adresa redakce: Výškovická 102, Ostrava, 700 30

Počítačová sazba a grafické zpracování: Aleš Luzar

Jazyková úprava: Libuše Babaríková

Tisk: Tiskárna V Dubí s.r.o., Ostrava

Vydávání povoleno Ministerstvem kultury ČR. Registrační číslo: MK ČR E 12812.

Vychází 4x ročně

Cena jednoho čísla: 25,- Kč, předplatné: 100,- Kč

Objednávky předplatného na adrese redakce.

Uzávěrka čísla 1/2004: 15.2.2004 (č. 3/2003 vychází souběžně s č. 4/2003)

VI. ročník, č. 3/2003

Tištěno na recyklovaném papíře (vyjma obálky).

1. strana obálky: Vrbová alej u silnice mezi rybníky Bezruč a Křivý u Jistebníku.

REDAKCE DĚKUJE ZA FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK NA TISK TOHOTO ČÍSLA:

- Ministerstvu životního prostředí ČR
- Svazku obcí Region Poodří
- Všem čtenářům, kteří přispěli jakoukoliv částkou nad předplatné

Obsah

Téma čísla:

Staré cesty a lidé kolem nich

– Čtení z Kroniky Okresní správy silnic Nový Jičín
Oldřich Šuleř, Oldřich Sobek, Radim Jarošek

4

Holaňův dub

Eva Mračanská

36

Vírníci

Petr Kočárek

37

Bobr v CHKO Poodří

Jiří Šafář, Iva Němečková

38

Agroenvironmentální programy v CHKO Poodří

Zdeňka Kloužková

39

Nástavba mateřské školy v Ostravě-Proskovicích

Petr Kramoliš

41

Čím Poodří vstupuje do světových dějin?

Daniel Řičan

42

Kulturní a informační centrum Sněženska v Sedlnicích

47

Pracovní skupina pro řešení problematiky kanálu Dunaj-Odra-Labe

Lumír Kuchařík

48

Pomáháme přírodě

Lumír Kuchařík

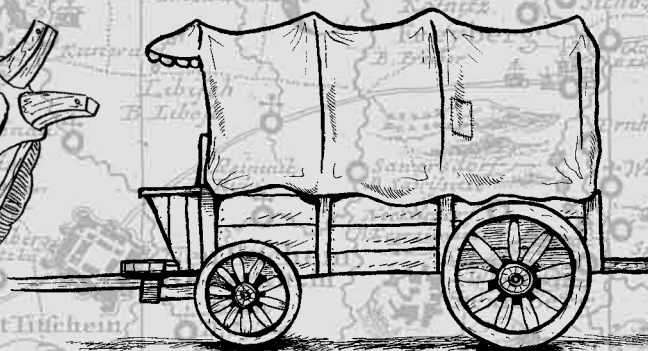
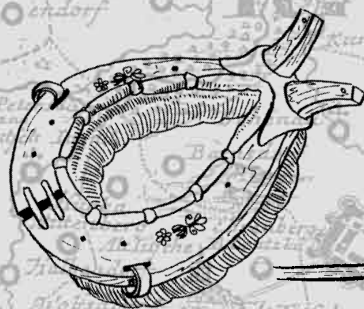
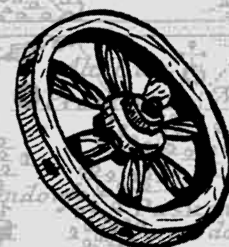
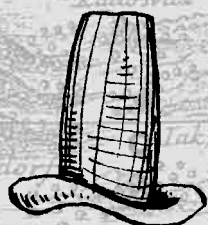
48





Staré cesty a lidé kolem nich

Čtení z Kroniky Okresní správy silnic Nový Jičín





Staré cesty a lidé kolem nich

Úvodem

Jaké byly naše silnice, jejich výstavba a údržba, před desetiletími, před staletími, v dávné prehistorii? Jak vůbec začala na Novojičínsku stavba silnic jako dopravních tepen, podél kterých se soustřeďovala výroba a obchod? Kde jsou prvotní základy těch dnešních čtyřproudých silnic a dálnic? Jak a kdy se to všechno počalo na území Kravařska?

Živé otázky, které zajímají – třebaže jde o minulost – ne pouze silničáře. Je to přirozená zvědavost: vždyť právě v kontinuitě s minulostí se rodí dnešek a zítřek. Tato pravda platí o vývoji silnic jako o projevu a současnosti kultivace a civilizace dvojnásobnou měrou, neboť právě po silnicích se děl – řečeno obrazně – pohyb vpřed. Ohlédnutí za vývojem silnic je vlastně i ohlédnutí za rodokmenem člověka; mjejí při něm staletí a my se takto stáváme nepřímými účastníky oněch událostí, zákonitě dospívajících až k dnešku. Sleduješ, jak se vyvíjely silnice na Kravařsku, a máš na dlani, jak žil člověk v té krajině. Je to vzrušující dobrodružství, ke kterému jsi přizván.

Tyto věty jsou z úvodu knihy, která vlastně nikdy nevyšla a zůstala jen interním materiálem, z knihy, která jakoby nemá autory, přesněji nejsou uvedeni, která je však doposud nejúplnějším zpracováním „silniční historie“ Kravařska. Jde o knihu „**Kronika Okresní správy silnic Nový Jičín, 1976**“.

Z ní jsme vybrali jen to, co jsme považovali pro Poodří za nejdůležitější a doplnili dalšími informacemi z **Rollederovy kroniky** (Anton Rolleder: Dějiny města a soudního okresu Odry - 1903) a jiných zdrojů a pro toto číslo POODŘÍ jsme pro Vás připravili

Čtení z Kroniky Okresní správy silnic Nový Jičín

O vzniku kroniky

Vznik „Kroniky Okresní správy silnic Nový Jičín“ má obdivuhodnou historii. Asi by nikdy nespátřila světlo světa, kdyby nebylo onoho masového postižení tak velkého počtu lidí, především z řad naší inteligence, po roce 1968. Nová úprava tzv. silničního zákona, který začal platit kolem r. 1968-1969, ukládala tehdejší správám silnic povinnost dokazovat při dopravních nehodách u soudu, že u nehod způsobených stavem silnice nedošlo k zanedbání zákonné povinnosti v údržbě daného úseku silnice. Téměř všechny správy silnic bezprostředně po prvních signálech o prohraných kauzách některých okresních správ silnic (OSS) začaly přijímat podnikové právníky nebo alespoň uzavíraly smlouvy na ve-



dlejší pracovní poměr. Taková situace nastala i u OSS v Novém Jičíně. Bylo to v období oněch známých prověrek všeho a všech. Vystudovaných právníků, kteří ale byli zaměstnaní na nejrůznějších úsecích společenského života mimo vlastní oblast práva bylo mnoho, a mnoho z nich bylo také prověrkami postiženo. Jedním z nich byl **Oldřich Šuleř**, v té době již známý spisovatel, tajemník krajské organizace svazu spisovatelů v Ostravě. Na rozdíl od jiných nemusel však k lopatě nebo do kotelný, ale bylo mu umožněno pracovat alespoň v původním oboru, který vystudoval, ale jen mimo Ostravu.

Na inzerát o přijetí podnikového právníka přišlo mnoho nabídek, neboť podobný osud zřejmě potkal více lidí. Podnikový právník spadl do nomenklatury tehdejší ZO KSČ, která se rozhodla pro přijetí Šuleře. V té době se také s novojičínskou správou silnic loučil i její dlouholetý ředitel, **ing. František Štěpánek**, který už vlastně přesluhoval. Mezi silničáři a automobilisty měla OSS Nový Jičín velmi dobrý zvuk díky právě ing. Štěpánkovi. Tento čínorodý člověk si vůbec nedovedl představit nečinný život v důchodu a pojal myšlenku na napsání díla, které by zachycovalo vývoj cestní sítě a „cestářského“ řemesla



od nejstarších dob. V Šuleřovi našel ihned spolupracovníka, kterého potřeboval. Výsledkem spolupráce těchto dvou velmi činných lidí vzniklo ojedinělé dílo, které vyšlo pod názvem Kronika správy silnic Nový Jičín, ale svým obsahem a využitím pramenů zdaleka přesahuje kroniku jednoho podniku. Šuleř v ní uplatnil především své mnohaleté zkušenosti z redaktorské činnosti, o čemž svědčí pochvalná recenze M. Klose. Kniha ovšem mohla vyjít jen jako vnitropodniková brožura pod hlavičkou ZV ROH bez uvedení autorů. Oldřich Šuleř, který byl velice rád za to, že mohl zase literárně tvořit, si nedovolil na sebe upozornit jakýmkoliv počinem.

Přesto, že kniha byla určena jakoby pro „vnitřní potřebu“ a nebyla nikdy na pultech knihkupců ani v knihovnách, neušla pozornosti vlastivědných pracovníků. Významný vlastivědný pracovník a archivář PhDr. Miroslav Klos napsal v 11. čísle Vlastivědného sborníku okresu Nový Jičín z r. 1977 obsáhlou recenzi, z níž uvádím: „Jsa člověk zcestovalý, dospěl jsem k názoru, že mezi nejlépe udržované silnice zejména v zimním období náleží silnice novojičínského okresu. V tom mne utvrzovaly i názory řidičů, byt vyslovované neoficiálně. Najednou se mi dostal do ruky prostý a nenápadný tisk, v němž jsem hledal odpověď na otázky, proč tomu tak je. A byt podtitul Kroniky mnohé napovídá, byl jsem upřímně překvapen její kvalitní náplní. Již předem budiž řečeno, že i v tomto směru byla OSS v N. Jičíně odvedena poctivá práce“. ... „Po formální stránce je Kronika zajímavá řazením kapitol s prolínáním vzpomínek nebo archivního materiálu, takže z tohoto hlediska má ke svému názvu blíže, než po stránce obsahové. Kladem je odborná fundovanost historická i technická při naprosté srozumitelnosti každému čtenáři. Brilantnost podání dává tušit zkušené autory, kteří však zůstali v anonymitě. Nicméně vytvořili vynikající dílo, které se hlásí ke kronikářskému vyprávění, určenému pracovníkům OSS. Nemělo by ale ujít pozornosti obecních kronikářů, vlastivědných pracovníků i erudovaných historiků“.

Miroslav Klos ovšem marně vyzývá autory v závěru kritické statě v uvedené recenzi, aby se „...vrátili k tomuto dílu, dále na tématu pracovali, zpřesňovali ho a rozhojňovali a prohlubovali, doplnili potřebným obrazovým materiálem, aby jednou mohla být Kronika vydána i knižtiskem, neboť si to určitě zaslouží...“. Oldřich Šuleř už pracoval na románu ze silničářského prostředí, který vyšel pod názvem „Valentýnská zima“ a ing. František Štěpánek byl postižen těžkou mozkovou příhodou.

Oldřich Sobek

Nejstarší období

Nejstarší zemské stezky probíhaly naším územím už od nepaměti, k čemuž zajisté nemálo napomáha-

la výhodná zeměpisná poloha na křižovatce obchodních spojů. Je ovšem třeba vidět, že komunikační vývoj byl v oněch dobách velmi obtížný, protože neproniknutelné lesy a bažiny mu byly značnou překážkou. Původní zemské stezky byly jen neupravené užší nebo širší stezky, rozježděné četnými povozy, bez pevného podkladu. Zpočátku se klestily jen úzké lesní průseky pro dopravu zboží na zádech, později pro jednoho až dva soumary; otroci, kteří sloužili jako nosiči, byli ovšem rovněž předmětem obchodu, a tak je obvykle kupec na trhu prodal i se zbožím. Na vlhčích místech se zřizovaly haťové přechody a můstky nebo se kladla přitesaná břevna (mostěnice) – odtud naše „hučnice“, že to hučelo, když po nich jel povoz. Pro přechod vodních toků sloužily mělké brody a přívozy. U některých hlavních stezek stávaly kovárny, kde byli okováváni soumaři a koně a opravovaly se tam zbraně, a ovšem byly tu i pověstné zájezdní hospody, které sloužily kupecským výpravám pro občerstvení a odpočinek.

Obchodní styky s cizinou byly na zemských stezkách odedávna velmi čilé. Kromě soli se k nám dováželo zboží, jehož zde byl nedostatek, např. jantar, zbraně, kůže, aksamit, koření, víno. Naproti tomu se vyvážely přebytky obilí, slad, koně, dobytek, ko-



Pohled na dnes již neexistující podobu Schenkhäusel (Šenkovy domky, Hospůdka) u silnice ze Suchdolu nad Odrou do Mankovic. Vlevo vyšší štít hospody (č.p. 62), dole byl sál a horní část byla obytná.



žešiny, textilie, vosk, též stříbro a jiné drahé kovy, později pivo, kořalka a různé domácí výrobky. Zemských stezek bylo kolem roku 1000 v Čechách asi 22 a na Moravě 20.

Moravskoslezským územím procházela důležitá **Jantarová stezka** již dávno před naším letopočtem, a to od severu k jihu – Moravskou branou a pak dále pokračovala údolím Moravy. Moravskou branou plynul obchod jak ze země, tak do ní.

Kravařsko jako součást Moravské brány se tak poměrně záhy stalo důležitou průchodní oblastí, Říční údolí byla ukazateli cest, i když se stezky zpravidla neubíraly bezprostředně podél řek, nýbrž opodál po údolních svazích, aby se vyhnuly vlhkým močálovitým nivám. Tak tomu bylo i v našem kraji, kde stará baltsko-adrijská stezka probíhala na levém břehu Odry, stranou jejího toku, a to od Studénky přes Butovice, Pustějov, Kujavy, Hladké Životice, Suchdol nad Odrou, Mankovice, Vražné a Hynčice až vodnímu předělu (rozvodí) u Běloutína. Ve starých spisech je však jen velmi málo zmínek o skutečném průběhu tehdejších zemských stezek. Zjistit jejich směr v terénu je dnes již téměř nemožné, uvážíme-li, že každá tzv. „opuštěná cesta“, vydaná na pospas přírodě, rychle zarůstá travou, křovinami a stromovím, takže za pouhých několik desítek let se nijak neliší od svého okolí. A tak nás na stopu pradávných zemských stezek uvádějí spíše jen staré místní názvy a zejména archeologické nálezy. Vedle jantarové stezky existovaly i další – stezka z Fulneku přes Kunín, Šenov u N. Jičína, Nový Jičín, Mořkov do Frenštátu pod Radhoštěm, či dobytčí stezka pro hnaní dobytka od Běloutína přes Polom, Hůrku, Bernartice nad Odrou, Šenov u N. Jičína a odtud údolím Jičínky ke Kunínu, dále k zámečku u Hukovic, do Bartošovic. Nebo to byla další dobytčí stezka ze Šenova přes Bartošovice, Sedlnice do Příbora a Místku.

Cesty ve středověku až do počátku 18. století

Ve starých listinách se zhusta vyskytují cesty označené jako „via“ nebo „strata“, a to s různými přílastky, jako magna via, magna strata (čímž byly označovány cesty dálkové, ale také via publica, antiqua, mercatoria, regia, legitima aj. podle jejich poslání (veřejná, stará, obchodní, královská atd.)). Kromě těchto cest veřejných byly ovšem také cesty soukromé (via privata), vybudované na základě různých privilegií majitele, který na nich také vybíral poplatky. Za tyto poplatky požívali uživatelé ochranu, jak o tom nasvědčují také názvy v okolí cest na návrších či v soutěskách – Stráž, Strahov, Strážnice apod.; tam patrně sídlily ochranné posádky. Výraz „strata“, jak se dá usoudit, pak znamenal cestu poněkud lepší, pohozenou pískem nebo říčními oblázky.



Dnešní podoba Šenkových domků mezi Suchdolem n. O a Mankovicemi

Třebaže měly tyto cesty tak honosná označení, nešlo o cesty v pravém slova smyslu. Jejich stav byl špatný, o nějaké jednotné výstavbě a údržbě cest nebylo tehdy ještě ani potuchy. Ještě do 13. století by jim opravdu slušelo původní označení zemské stezky.

K podstatným změnám ve směru a budování cest došlo za kolonizace ve 13. století, kdy se obchodní spoje přesunuly od starých pohraničních hradů k branám nově založených měst, které se takto stávaly důležitými obchodními a hospodářskými středisky. Komunikačně zvláště důležitá města se často domohla nuceného skladu zboží i mýtného oprávnění. Z těchto privilegií bohatla a navzájem mezi sebou soupeřila o tento výnosný zdroj příjmů. Tyto okolnosti způsobily, že se zemské stezky počaly rozšiřovat a upravovat. Avšak ani tehdy se ještě nijak nezměnil stav těchto cest, i když jejich výstavba náležela k „zemským povinnostem“ vrchností, kterým bylo za tuto službu povoleno vybírat mýto. Vrchnost se však více starala o tržbu z mýtného a břemeno údržby cesty přesouvala na poddané. Sedláci se ovšem bránili, opravovali cesty jen z donucení, a tak ještě v pozdním středověku zůstávaly cesty sjízdné pro těžké povozy jen za sucha na širokých pruzích uježděné půdy, kdežto za dlouhých dešťů a jarního tání se proměňovaly v bažiny, do nichž vozy zapadaly až po nápravy a koně po břicha. Mnohdy ze špatných cest kupci sjížděli (a také proto aby se vyhnuli celnicím) a jejich vozy vytvářely vlastní jízdní dráhy, takže leckdy byla takováto středověká cesta i několik desítek metrů široká a několikaproudá. Nemalou nesnáz vyvolávala také krátká životnost dřevěných mostů přes vodní toky; mosty byly zpravidla odplaveny při jarním chodu ledu a velkou vodou a rok co rok musely být obnovovány.

Na cestách nebyvalo bezpečno. Vozy vysoko naložené zbožím nejednou uvázly v bahně, třebaže se k nim připřahalo až deset párů koní, a tehdy se, zejména v hlubokých lesích, stávaly kořisti lapků a loupežníků. Na obranu proti přepadům byly sice



občas podnikány výpravy a pro umožnění lepšího výhledu bylo nařízeno po obou stranách silnice, „co by dohodil kamenem obepjatým prsty“, vysekávat lesy a houštiny, ale vrchnosti toho povětšinou nedbaly, a tak loupežníci řádili na cestách dále.



Stará cesta u Libhoště

Kromě špatného stavu cest a nejistoty při cestování měla nepříznivý vliv na vývoj středověkých komunikací také skutečnost, že vrchnosti, ačkoliv svým povinnostem při údržbě cest většinou nedostály, zaváděly nová mýta, což ovšem přivodilo další zdražování dopravy na úkor nespokojených kupců. Proto vznikaly vedle veřejných, tzv. „spravedlivých cest“, vedoucích přes celní stanice, též postranní a travné cesty, používané nejenom místním obyvatelstvem, ale i kupci a obchodníky, kteří takto podloudně přes ustavičné zákazy převáželi své zboží.

Síť cest v českých zemích se rozšířila a zlepšila v klidných letech vlády císaře Karla IV., za něhož vládla v zemi nebývalá bezpečnost. Cesty střežily na nebezpečných místech stráže a lupiči byli vyhlášeni za zemské škůdce (a to nejen drobní lapkové, ale i šlechtičtí lupiči a loupeživí rytíři, kteří ze svých hradů přepadali kupce na cestách) a podle toho také přísně trestáni. Po cestách už neprojížděli jenom kupci a jízdní poslové, ale také četní povozníci a formani. Právě za Karla IV. přiváděl mimo jiné zlepšený

stav cest do našich zemí množství kupců a bohatých podnikavých jedinců.

Husitské bouře v 1. pol. 15. století s sebou přinesly pochopitelně i nejistotu na cestách a úpadek obchodu.

V období před třicetiletou válkou (1618-1648) pokračoval předchozí nedobry stav cest a dopravy po nich. Po nástupu Habsburků na český trůn v r. 1526 bylo zřízeno pravidelné poštovní spojení Vídně s Prahou. Za těžkých dob třicetileté války však byla síť cest narušena, mnohde zcela zpustly. Rozježděné zbytky někdejších cest spojovaly jen zbídačelá města a táhly se opuštěnými vesnicemi. Země byla zbídačena a ani cesty nebyly výjimkou.

Významnou úlohu měla fojtství – často stála na křižovatkách cest, při jejich počátku nebo na jejich koncích. Na fojtství byla vždy ubytovna, hostinec a obvykle byla u nich zřizována i panská mýta, o čemž svědčí i pamětní listina o fojtstvích ve Vražnémě Suchdole nad Odrou.

Významnou byla dopravní cesta, zvaná **Volská cesta**, která sloužila hlavně k hnaní volských stád z Haliče do Vídně a ještě i po vybudování císařské silnice Těšín-Frýdek-Příbor-Nový Jičín-Hranice sloužila dále, protože po silnici se stáda hnát nesměla a také z toho důvodu, že pro dobytek bylo zapotřebí i při hnaní zajistit pastviny, které byly v hojné míře právě podél Volské cesty.

Cesta u fojtství v Bělotině odbočovala od prastaré „cesty národů – Jantarové“ a vedla přímo k fojtství v Polomi, dále pak k fojtství v Blahutovicích (stávalo dříve pod kapličkou u rybníka), a odtud přes potok Luhu ke dvoru v Polouvsí poblíž tehdejšího fojtství, kolem Hůreckého kopce a zdejšího fojtství na dnešní odbočku silnice do Jeseníku nad Odrou, dále k fojtství v Bernarticích nad Odrou, které stávalo v horní části obce. Odtud vedla Volská cesta podél lesa Hrabí do Nového Jičína k Hostinci u Kříže (dnes zbourán, stával na odbočce ze silnice č. 1/48 do Loučky) a pokračovala k Šenovskému dvoru, kde byla tehda rozsáhlá pastviska. Od něj pokračovala podél silnice až za dnešní benzinová čerpadla, pak podél lesa Roveň k Lapači, k zámečku, který stával jihovýchodně od Hukovic. Dále je možno sledovat trasu Volské cesty k hostinci na jižním okraji Bartošovic, odkud vedla k fojtství v Libhošti (dnešní sokolovna) a přes Borovec a Prchalov do Příbora. Z Příbora se ubírala směrem na Těšín a dále až do Haliče.

Českou zemí procházelo již od 10. století více než dvacet významných zemských stezek a Moravou včetně našeho dnešního Slezska asi 20 zemských stezek. Na Kravařsku byla však síť lokálních cest a v Poodří k nim patřily zejména tyto:



Bývalá Císařská se zbytky staré lipové aleje pod starojickým hradem

Bernartice nad Odrou – Hůrka – Jeseník nad Odrou

Bernartice nad Odrou – Odra – Panská cihelna u Kunína – zámek a fojtství v obci

Nový Jičín kolem Zlatého kříže – fojtství a zámek v Kuníně (ještě po r. 1718 přecházela tato cesta řeku Jičínku celkem jedenáctkrát)

Šenov fojtství – Lapač

Šenov fojtství – les Hrabí – fojtství v Bernarticích nad Odrou

Bernartice nad Odrou dolní konec – Mankovice – výčepní hospůdka, kde ústila do prastaré cesty národů (tento spojovací chodník k hranicím Suchdola nad Odrou od Kunína byl však zřízen až poč. 18. století)

Zámek v Kuníně – Lapač (dále do Volské cesty)

Zámek v Kuníně – Odra pod Cihelňákem s odbočkou ke včelínu u Suchdolu nad Odrou

Včelín u Suchdolu nad Odrou – podél mlýnského náhonu – hostinec Na Kukačce na Skřivánčím u Hladkých Životic – Pustějov. Odbočka z této cesty: Kukačka – fojtství v Hladkých Životicích

Zámek v Kuníně – Hukovice – Bartošovice (asi jako dnes). Odbočka z této cesty: Fojtství v Hukovicích – Lapač (dále napojení na Volskou cestu)

Fojtství v Blahutovicích – Blahutovický dvůr (dnes Hrabětice)

Blahutovický dvůr – fojtství ve Vražném

Blahutovický dvůr – Jeseník nad Odrou

Fojtství ve Vražném – Jeseník nad Odrou

Odry – Pohoř a Odry – Tošovice

Suchdol nad Odrou – Mankovice

Hladké Životice – Stachovice – Jelení vrch – Fulnek

Odry – Fulnek

Bílou – Butovice

Na doplnění dopravních poměrů nutno dodat, že přes řeku Odru byl tehdy široko daleko pouze jediný most, a to na trase Kunín – Suchdol nad Odrou u včelína suchdolského fojta. Tento most je zaznamenán v r. 1621.

Pozn. red.: V knize A. Turek: Fulnecko, 1940 se uvádí: r. 1523 za sporů Žerotínských chtěl p. Viktorin, aby lidé p. Bernartovi kunvaldští a životští „most, kterýž od starodávna bejval na vodě Odře na tej silnici, kteráž od Kunvaldu jde k Životicím, tí lidé dělali a opravovali jak od starodávna“ a při vyhrál.

Uvedli jsme cesty, které jsou zachyceny v dostupných historických materiálech a archivech okresu Nový Jičín. Vznikaly od počátku osídlení Kravařska až do počátku 18. století. Tato síť byla poměrně velmi hustá a dokumentuje, že Kravařsko bylo zdatný kulturní a obchodní okrsek.

O formanech

Povozníci z Novojicka, zejména z obcí Kunín, Stachovice, Šenov, Suchdol nad Odrou, Blahutovice a dalších, zajížděli daleko do světa, do Varšavy a dalších polských měst, do Uher, Sedmíhradska, Itálie, Rakouska, zejména do Vídně, ale také až do Cařihradu a do Ruska. Vozili tam výrobky místních dílen a zemědělské produkty, dováželi jiné zboží, obzvláště průmyslové výrobky a zboží koloniální. Tito povozníci byli povětšinou také schopní obchodníci, znali cizí kraje a mravy, ovládali cizí řeči. Jejich příjezd se čtyř či šestisprežím koňských potahů, ohlašovaný veselým práskáním bičů, znamenal pro



Bývalá hospoda Honcula u Odry v Dolní Polance



povozy. Takoví povozníci měli vozy v nejlepším pořádku, plachtu novou nebo alespoň zánovní, koně mladé, spolehlivé.

Ve Slezském zemském muzeu v Opavě se nachází model těžkého formanského vozu – čtyřspřeží statných tahounů, dvě košiny, náklad tří truhliček a tři soudků a figurka patrona a jeho pomocníka – který byl vyhotoven s mimořádnou přesností a se znalostí věci. Model byl vyhotoven pro výstavu uspořádanou v Příboře buď r. 1888 nebo 1911. Lze soudit, že model zachycuje podobu formanských vozů kolem 80. let 19. století. V Časopise Český lid č. II/1893 najdeme na kresbě Mikoláše Alše vyobrazení formanů odpovídající 60. letům 19. století – charakteristická modrá košile tzv. formanského střihu, tedy volná, bohatě zřasená, nepřepásaná a dlouhá skoro ke kolenům, s výšivkou na manžetách a na stojatém límečku. Dále k oblečení formanů té doby patřily úzké černé nohavice, zasunuté do modrých punčoch, těžké nízké boty (bagančata) a klobouk tvaru cylindru. Na opavském modelu je možno ukázat dobový oděv formanských kočí, již o něco modernější, asi z 80. let 19. století. Principál má proužkovanou vestu se žlutými knoflíky, dlouhou jen několik centimetrů pod pás. Dále pruhovaný pestrobarevný šátek uvázaný na ozdobný uzel a široký červenohnědý pás ze silné kůže, který býval někdy zpevněn i kováním, aby byl bezpečným úkrytem peněz, dokladů a drobných osobních předmětů. Celkem odpovídá tento typ oděvu mužskému oděvu zámožnějších vrstev venkovského a maloměstského obyvatelstva.

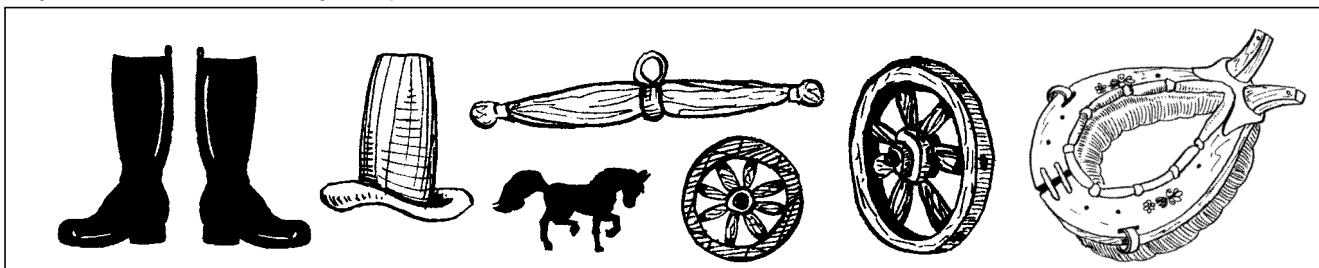
obce a města nejen obchodní, ale také společenskou událost. Proslulé byly formanské hospody, kde povozníci a formani přespávali. Na každé důležitější cestě jich bylo dost a dost, proslulá byla např. Sladká důra u Butovic, Skřivánčí a Honcula v Polance.

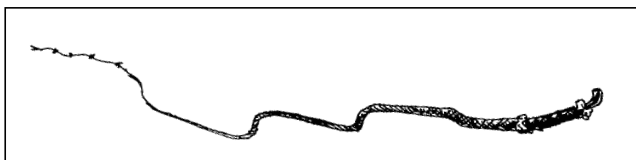
Pozn. red.: Další formanskou hospodou byl Zlatý kříž v Novém Jičíně, který byl zbourán v prosinci 1970.

Jezdilo se na tři i více měsíců, někdy dokonce mohla cesta trvat celý rok, zvláště když šel povoz dobře a dařilo se. Majitelé větších hospodářství pamatovali na domov alespoň na Velikonoce, Vánoce, zdrželi se doma, zařídili vše potřebné a za několik týdnů se vydali znovu na cesty. K vytrvalé celodenní domácí práci již nepřivykli. Byli navyklí zakouřit si, sednout na kelník (sedadlo na předku vozu) a jet. Když se furverk dobře hýbal, jelo se i se dvěma

Někteří povozníci se odvažovali i tzv. expresních provozů. To byla vozba zboží, které muselo být dodáno za všech okolností na určité místo v určitý den. Pro zpoždění nebylo žádné omluvy, i kdyby snad kůň po cestě pošel. Při převzetí expresního nákladu musel povozník složit značnou zálohu, kterou pozbyl, když včas nedojel. Ale když dojel správně, vydělal značně více než jiní.

Povozník byl nucen na odebrané zboží dát peněžitou záruku, ze které bral obchodník úhradu, když mu něco pokradli nebo se neopatrností povozníka zkazilo. Některí nováčci na to neměli potřebných peněz. Říkávalo se o nich, že „su slabí v kramflekách“, a proto byli nuceni se spokojit s vozením lačného zboží, které se nevozilo daleko.





Každý povozník měl „furmanskou knížku“. Do ní se mu zapsalo odevzdané zboží a potvrdilo se jeho správné dodání na určeném místě. Bez takového potvrzení neobdržel povozník nazpět svou záruku, kterou odevzdával buď přímo obchodníkovi nebo na úřadě.

Zkušeni formani přijímali nejvíce zboží, které mohli vozit po hlavních silnicích. Cestám neudržovaným se vyhýbali. Denně urazili asi 30km cesty a tuto vzdálenost všichni dodržovali, byl to jakýsi nepsaný povoznický zákon. Rovněž náklad býval úměrný tehdejší cestám – dvacet starých centů pro jeden pár koní, to je asi 10 metrických centů.

Povoznictví na dálku bylo zaměstnání často nebezpečné. Na noclehu v uzavřeném dvoře zájezdního hostince bylo poměrně bezpečno, i když i tady se krádeže stávaly. Dopadený zloděj se trestal na místě a někdy i velmi surově. Někde byl již v hospodě dvůr plný tak, že všichni se do něj nevešli a jeden dva zůstali venku. Vrata do dvora se na noc zavřela a zbývajícím museli jet do další hospody. Jeden nebo dva nemohli v případě přepadení pomýšlet na odpor. Po hlavních silnicích však jezdívali povozníci zejména v těžkých hladových letech v celých řadách a podle smluvené dohody na sebe čekali až se shromáždilo 10 i 15 povozů. V karavanu seřazení vozkové měli pro svou ochranu možnost si zaplatit vojáky.

Silniční policie procházela určitý úsek silnice asi jednou za týden. Její povinností bylo stíhat lupiče, zjišťovat v povoznických knížkách, zda mají povozníci uvedený celý náklad. V knížce nezapsané zboží bylo považováno za kradené. V každém hostinci dohlíželi pozorníci (financi), zda má hostinský dost poživatin pro povozníky a dost krmiva pro jejich koně.

Formani z jedné obce jezdili často nikoli pohromadě, ale každý jinam a v jinou dobu. To se jim vyčítlalo a poukazovalo se, že v nebezpečných dobách by měli jezdit pohromadě a jeden druhému pomáhat. Oni se vymlouvali, jak jen uměli, nejčastěji na to, že by jeden druhému ubíral výdělek. Ale důležitější příčina byla mnohdy jiná. Povozníci byli muži většinou mladší a když ve světě měli někde dobrou výplatu, pak se stávalo, že vyváděli nějakou psinu. Hostinští v zájezdních hospodách velmi důsledně dbali na to, aby jejich číšnice byly hezké a kuchařky rovněž, aby od nich pokrmy povozníkům chutnaly. Vždyť hostinští byli hlavně živi z útraty formanů. Když pak ještě mladý povozník svoji panímámu několik měsíců ne-

viděl a byl trochu k světu, stávalo se, že se někdy s kuchařkou nebo číšnicí zapomněl. Přitom ovšem nemohl potřebovat mít za svědka souseda z vesnice...

Zrod silniční sítě

Bylo již řečeno, že dopravní poměry na přelomu 17. a 18. století byly velmi neutěšené. Státní správa si sice byla vědoma, že silnice jsou důležitou složkou hospodářského života, nevěnoval jim však potřebnou péči. Domnívala se, že učinila zadost svým povinnostem tím, že propůjčila mýtní oprávnění vrchnostem, městům a obcím, aby ti mohli ze zisků z mýtného opravovat cesty a mosty. Ti se však těmto povinnostem vyhýbali, a tak se dočteme dokonce i ve vládních nařízeních z tehdejších dob nemálo stesků na zanedbávání těchto povinností a na špatný stav silnic.

Zjevnější náprava po této stránce nastala teprve za **Karla VI.** (1711-1740), který měl pochopení pro zvelebení obchodu a průmyslu. Začalo se uvažovat o výstavbě státních (císařských) silnic. Takovouto silnicí byla na Moravě Slezská silnice, jejíž stavba však šla dopředu jen velmi pomalu (asi 7 a půl kilometru ročně), takže po 13 letech, na sklonku vlády Karla VI. v r. 1740, dorazila z Mikulova k Olomouci. Aby se ulehčila veřejná doprava, byl vydán v r. 1736 mýtní patent, který upravil vybírání soukromých mýt (koňské mýto 2 kr. za potah, povozní 2 kr. za povoz, dále mýto dobytčí, vodní, židovské, osobní, mostní) a zároveň nařídil povinný směr jízdy hlavními obchodními silnicemi. Takto vybrané poplatky a dále výnos ze soukromých mýt a cel (např. cla za dovoz vína 45 krejcarů za vědro) měl zajistit prostředky na výstavbu nových silnic. K tomu účelu musela města a vrchnost, vedle odvádění celého výnosu ze svých soukromých mýt do silničního fondu, zajistit také robotní povinnosti poddaných při stavbě císařských silnic.

I když stavby silnic byly velmi zdoluhavé, lze ho-vořit o první etapě budování silničních spojů na Moravě. Z té doby se již setkáváme také s předpisy, upravujícími stavbu, resp. údržbu a užívání silnic. Tak již od r. 1736 bylo zemské stavební ředitelství oprávněno podle patentu z téhož roku těžít potřebný štěrk a kámen pro stavbu silnic ze všech vhodných lokalit za náhradu a pokud by tomu bylo bráněno, mohlo být přikročeno i k vyvlastnění. Vyšlo rovněž nařízení, které mělo chránit před poškozením nákladně zbudované silnice, že totiž do povozů nesmělo být zapřaženo více než šest koní a váha nákladu neměla převyšovat 3 tuny. Aby se státní silnice příliš neopotřebovaly potahy a povozy, nařízení z r. 1739 určilo zavést podél upravených tratí na měkké půdě užší vedlejší cesty, jichž se používalo za nepříznivého počasí. V té době se také



započalo s vysazováním stromů kolem cest, a to nejen k ozdobě krajiny a pohodlí cestujících, ale též jako ukazatele cesty ve sněhových závějích, a konečně i pro užitek z ovoce a dřeva. V r. 1740 bylo vysazování stromů u nových silnic a jejich pěstování uloženo vrchnostem-držitelům pozemků, jimž také patřil případný výnos nebo užitek. (Toto nařízení převzal i tereziánský reskript z r. 1752, kterým vláda donutila dominia, města a obce, aby u silnic byly vysazovány lípy, ořešáky, moruše, jeřáby, plané ovocné stromy, jasany, buky, topoly aj.). Volba druhu stromu byla ponechána na uvážení, určená vzdálenost mezi kmeny na šest sáhů (11,4 m), a dále bylo uloženo, aby byly vysazovány stromky svěží a nejméně 1 a půl coulu silné, aby byly upevněny kůly a proti poškození, zvláště v zimě, ohrazeny.

Doba vlády **Marie Terezie** (1740-1780) byla poznamenána zpočátku válkami o dědictví rakouské a výstavba silnic se zpomalila, dokonce zcela zastavila. Ruční i potažná robota byla přechodně zrušena a v placení příspěvků do silničního fondu nastaly značné úlevy. Po ukončení války v r. 1747 však vláda obnovila dřívější závazky a povinnosti, aby mohla pokračovat ve stavbě silnic a udržování hotových úseků. Zároveň uložila majitelům soukromých mýt, aby prováděli opravy silničních tratí, na nichž vybírali mýtné, solidním materiálem, a pohrozila jim v případě neuposlechnutí odnětím mýtného oprávnění.

Roku 1749 nařídila Marie Terezie, aby byl vypracován plán pro udržování starých silnic a plán pro výstavbu nových. Podle tohoto plánu bylo na Moravě a ve Slezsku počítáno se 13 odborně založenými silnicemi a nový plán požadoval vybudovat 120 mil nových silnic, aby se vyhovělo obchodnímu styku se zahraničím i domácímu provozu. Z nově navržených silnic nás zajímá především silnice č. 7, totiž z Olomouce přes Lipník n. Bečvou, Hranice na Moravě, Nový Jičín, Příbor s rozvětvením buď na Ostravu do Ratiboře nebo přes Místek a Těšín do Polska. Pod č. 9 byla plánována silnice z Uherského Hradiště přes Holešov do Nového Jičína. Odtud mělo být spojení do Opavy, Ratiboře a Těšína. Z Nového Jičína se tehdy vyvážely tisíce metrů suken, pláten, dále punčochy a jiné výrobky do Uher. Další silnice - č. 10 - směřovala z Uher přes Brumov, Vsetín, Valašské Meziříčí a Nový Jičín do Slezska a měla sloužit hlavně dopravě soli.

Roku 1751 byly vydány směrnice pro stavbu silnic, podle kterých měly mít nové silnice šířku čtyři sáhy (7,5m) s převýšením 10 coulů v koruně, měly být řádně zaobleny, štětovány, štěrkovány a zasypány pískem a vést měly pokud možno s maximálním stoupáním 15-20%. Potud směrnice. Skutečnost však byla taková, že např. některé důležité cesty, významné pro obchod, vojenské účely a poštovníc-

tví, které byly patentem z 22.května 1750 uznány za hlavní obchodní cesty, se vylepšovaly jen tam, kde se nedalo jet na rostlé půdě. Vylepšení spočívalo v tom, že na měkkých místech byla jízdní dráha pohozena štěrkem a na neúnosných místech byly položeny hatě nebo kuláče, mimo to zde byly vykopány příkopy a místy položeny kamenné propustky nebo i zděné mostky.

Práce na nových silnicích postupovala jen zvolna o čemž svědčí i skutečnost, že do poloviny r. 1774 byla zcela vybudována jen Vídeňská silnice. Právě z těchto důvodů vydala Marie Terezie dne 17. března 1778 proslulý Tereziánský patent o říšských silnicích (viz dále). Tento dokument stanovil parametry prvních uměle budovaných silnic - šířka vozovky 6,65-7,59m, šířka krajnice 0,81m. Tereziánský patent již pamatoval na ochranu silnic a pořádek na nich. Značnou váhu přikládal proto také údržbě a silniční personál vybavil velkou pravomocí a také ustanoveními k jeho ochraně.

Od r. 1727 do r. 1780 (počátek vlády Josefa II.), tedy asi za 50 let, bylo na Moravě a ve Slezsku vybudováno na 50 mil císařských silnic.

Za vlády **Josefa II.** byla vystavěna pro nás důležitá Lipnická či Haličská silnice, známá i později běžně jako císařská, navazující na Vídeňskou silnici. Tato silnice vedla z Olomouce přes Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě, Nový Jičín, Příbor, Místek a Těšín do Polska a byla vybudována v letech 1782-1787. Měla délku 90km a stála 338 000 zlatých. Vede téměř po stejné trase jako dnešní silnice a vyhýbala se pokud možno malým obcím. V koruně měřila 8,47m a stavěna byla na tehdejší poměry vsutku důkladně: měla štěrk nebo podkladní štět 25-30cm silný a štěrkovou vrstvu 10-15cm. Na příčných vodotečích byly kamenné deskové nebo klenuté propustky, přes větší toky dřevěné nebo kamenné klenuté mosty o jednom i více polích, po stranách příkopy, na větších násypch patníky. V celé její délce bylo po stranách vysázeno stromoví, z nichž se část dochovala až dodnes, jak o tom svědčí téměř souvislá alej mezi Starým Jičínem a Loučkou a ojedinělé silné lípy po celé staré silnici. Válcování tehdy ještě nebylo známo. Aby se nevyjezdily ve vozovce koleje, byly po naštěrkování ve vzdálenostech 40-50m položeny do polovice šířky silnice výhybné kameny nebo dřevěné zábrany, a to střídavě vlevo a vpravo. Po zjetí štěrku se tyto překážky přemístily o půl vzdálenosti překážek dále. Vytýčení prováděl geometr spolu se silničním komisařem. Silnice byla vedena přes kopce záměrně, a to z vojenských účelů, aby totiž vojsko a hlavně dělostřelectvo mělo snadnější nástup do pozic a dobrý výhled (viz kopce u Dubu, Starého Jičína, Libhoště, Příbora a Hájova). Stavbu prováděly robotou poddané vrchnosti, v jejichž obvodu silnice leže-



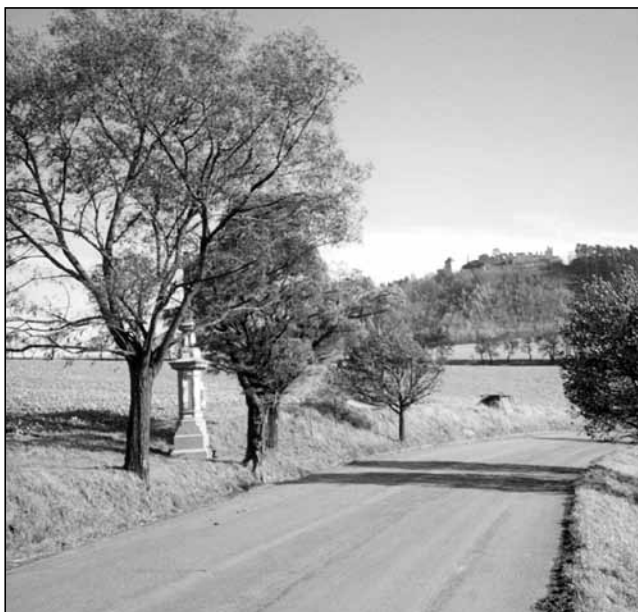
la, a to robotou pěší i potažní, a dále trestaní a odbojní sedláci. Majitelé půdy se ovšem mohli ze své robotní povinnosti vyplatit.

Obchodní a dopravní význam Haličské silnice byl nesmírný. Byla na ní provozována poštovní doprava z Vídně do Lvova a šel po ní důležitý transport dobytka z Haliče do Vídně. K této silnici se pak připojovaly v Novém Jičíně cesty od Vlárského průsmyku, takže se Nový Jičín stal důležitou křižovatkou. Guberniálním dekretem z r. 1848 došlo k přejmenování moravských a slezských silnic a tato státní silnice dostala pod evidenčním číslem 3 jméno Lipnická až po Příbor a z Příbora dále č. 4 a název Těšínská.

Doprava pošty

Charakteristickým zjevem našich silnic byl již 18. století dostavník žluté barvy s velikým říšským znakem, pohupující se na vysokých pérách, na kozlíku postillon čili kočí poštovních dostavníků v červeném kabátě s modrým vyložením, žluté vestě a ve vysokých botách s ostruhami, s dvourohým černým kloboukem na hlavě, a především s třpytící se trubkou na černožluté šňůře. Postiloni se na každé poštovní stanici střídali. Kočí předal vůz, přepřáhl koně a buď počkal na poštovní spoj z opačné strany, který dovezl do své stanice nebo se s koňmi rovnou vrátil na výchozí stanici. Postiloni byli známí vyžadováním spropitného za řadu úkonů - za převrnutí zavazadel, za rezervování místa u okénka, za urychlení odjezdu... Především však vyžadovali „šmírgeld“, čili poplatek za kolomaz.

Tento obrázek však zdaleka nebyl tak romantický, protože poštovní silnice, kterých bylo na Moravě počátkem 18. století šest a v polovině 18. století již



Ze Starého Jičína do Hůrky

dvanáct erárních vedle městských poštovních linek, nebývaly v dobrém stavu. Přesto mělo poštovníctví v Rakousku dobrý zvuk, obzvláště v českých zemích. Věnujme mu proto krátkou zmínku a uvedme dva příklady dopravy pošty, jak se prováděla v 19. století v Novém Jičíně a v Odrách.

Rozšířením silniční sítě se též zdokonalilo poštovníctví, rostl počet poštovních stanic. Již v r. 1778 bylo nařízeno dopravovat poštu do Haliče ne jako dosud přes Olomouc a Fulnek, nýbrž přes Vyškov, Tovačov, Lipník a Nový Jičín. V r. 1796 došlo ke spojení moravské a slezské poštovní správy se sídlem v Brně. Všech stanic bylo tehdy 53 a tři hlavní expedice poštovních vozů (v Brně, Olomouci a Opavě). Např. mezi Vídní a Lvovem jezdily dvakrát týdně poštovní rychlovozy.

Výstavbou císařské silnice se význam novojičínské pošty, která byla dědičně ve správě rodu Kattauerů, zvýšil, a dosáhl svého vrcholu počátkem čtyřicátých let 19. století. Novojičínská pošta byla vybavena 45 poštovními a 4 hospodářskými koňmi. Tento počet však nestačil k zajištění poštovní přepravy, a tak museli být zapřaháni i selští koně. Dopravu osob i zásilek zprostředkovaly v druhé polovině 19. století poštovní stanice v Novém Jičíně a v Příboře poštovní expedice v Bílovci, Frenštátě pod Radhoštěm, Fulneku, Klimkovicích, Odrách a dále ve Studénce a Suchdolu. Kromě toho existovaly sběrný v Novém Jičíně, Příboře a Štramberku.

Od roku 1784 museli obyvatelé Oder odevzdávat své dopisy a listy do sběrný v Hradci, až do roku 1788 byli v Odrách a ve Fulneku ustanoveni přísežní sběrači dopisů - v Odrách to byl Augustin Herzmannsky - kteří své písemnosti odevzdávali na poštovní úřad v Novém Jičíně.

Již roku 1834 se dotázal Krajský úřad hospodářského úřadu, zda je pro tamější úřední okrsek potřebný poštovní úřad. Ten odpověděl, že zřízení sběrný dopisů není nutné, neboť je k dispozici vlastní posel, který třikrát týdně chodí na poštu do Hranic. Přesto bylo dvorským dekretem z 18. ledna 1835 nařízeno, že v Odrách a v Bílovci má být zřízen poštovní úřad, který má přijímat nejen obyčejné dopisy, nýbrž také peněžní psaní a menší poštovní zásilky. Protože tyto sběrný dopisů budou ve spojení s poštovním úřadem v Hranicích, je třeba ustanovit zvláštního posla za kauci 100 zl. Dne 20. února 1836 nařídila potom Moravsko-slezská vrchní poštovní správa zřízení samostatné sběrný dopisů v Odrách, která byla svěřena obchodníkovi Michaelu Gerlichovi za kauci 200 zl.. Otevření se konalo 1. června 1836. Ustanovení poslové chodili napříště denně z Oder přes Hranice do Nového Jičína a zpět a z Oder přes Fulnek do Opavy vždy v pondělí, ve středu a v sobotu a v obráceném směru vždy následující den.



Dostáváme se do 19. století. Jeho počátek je poznamenán napoleonskými válkami, které se negativně projeví i na stavu silnic častými průtahy vojsk, výstavba nových byla minimální. Od r. 1801 do r. 1825 přibýlo na Moravě a ve Slezsku jen 5km nových silnic. Jejich výstavba se však po válkách poměrně značně urychlila.

Na vývoj v dopravnictví v pol. 19. století měl vliv rozvoj Ostravy jako průmyslového centra a především rozvoj železniční dopravy. V r. 1847 byla zahájena doprava na části Severní dráhy císaře Ferdinanda v úseku z Lipníka nad Bečvou do Bohumína. Silnicím bylo souzeno, aby na čas ustoupily výkonější a spolehlivější dopravě po kolejích. Ale další rozvoj průmyslu ukázal, že ani železnice nestačí uspokojit požadavky stále více se rozvíjejícího se průmyslu. A tak i když např. dálkové silniční spoje ustoupily před náporom železniční dopravy, byl by omyl se domnívat, že kvůli vlaku přišli o chléb formani a poštmistři. Z formanství se časem stalo spediční (zasílatelské) podnikání, a to právě tak jako další zákazníci vyžadovalo dobrý stav silnic.

Většího významu nabývá rozšířená místní silniční síť, sloužící k tomu, aby umožňovala místní dopravu a rozvážku zboží od železničních stanic až do nejdlejších míst spotřeby a výroby a naopak. Okresní silnice se zřizovaly a udržovaly okresní konkurencí (podle soudních okresů). Na Moravě rozhodly o stavbě a udržování okresních silnic od r. 1865 okresní silniční výbory.

Pro okresní silnice I. a II. třídy byly obvyklé různé parametry jak v šířkách, tak v přípustném stoupání. Teprve po vydání zákona č. 38 z r. 1877 pro Moravu a zákona č. 15 z r. 1887 pro Slezsko byly pro jednotlivé tyto země upřesněny podrobnosti a shrnuta dosavadní platná nařízení v souvislý zákon. Uvedený tzv. Moravský silniční zákon (č. 38) dělil nestátní silnice na zemské, okresní I. a II. třídy a obecní.

Právní předpisy a nařízení bývají většinou nezávazné čtení, nemusí tomu ale být vždy. Možná, že Vás zaujme dobový jazyk, výrazivo a konečně i samotný obsah některých paragrafů jednoho ze základních stavebních kamenů silniční legislativy u nás.

Z Tereziánského patentu o říšských silnicích ze dne 17. března 1778

My, Maria Teresia, z Boží milosti římská císařovna-vdova, královna Uherská, Česká ... vzkazujeme každému a všem Naším věrně nejposlušnějším obyvatelům v zemích, poddaným a vasalům, jakéhokoliv stavu a hodnosti Svou zeměpanskou milost a milostivě sdělujeme takto:

V uvážení, že zdejší obchodní cesty nejsou po většině pravidelně zbudovány, z čehož vznikají velmi citelné potíže pro projíždějící po nich obchodní povozy i pro cestující, a třeba že se na ně vynaloží mnoho materiálu, práce a nákladů, přece nikdy trvale napraveny býti nemohou, rozhodli jsme se milostivě, aby zmíněné obchodní silnice byly všude a sice co nejdříve podle pravidel vystavěny a pokud to přirozená poloha připustí, na všech místech pohodlně a svému určení přiměřeně seřízeny.

Abý však tento náš, tak prospěšný úmysl nebyl ve svém provedení ani zdržován, ani aby po svém provedení toto vzácné dílo nebylo zase porušeno nebo zmařeno, nýbrž aby mohlo býti trvale a mírným nákladem uchováno, vidělo se nám nejmilostivěji pro vždy a pod varováním Naší nejtěžší nemilosti, jako neporušitelný zákon naříditi toto:

1. *V uvážení, že Naš personál silniční a častěji cestáři bývají uráženi dílem nadávkami a hrozbami, ano i násilným vztažením rukou (přes to, že cestáři, aby tomu bylo zabráněno, nosí náprsní štítky s Naším nejvyšším znakem) a odstrašování bývají od předepsaného vykonávání své služby, chceme tímto, aby všichni a každý, kdo tyto z naší erární pokladny bezprostředně placené cestáře buď nadávkami nebo hrozbami nebo bitím nebo jakýmkoliv způsobem zlehčuje a proto Naší komerční činnosti překáží, ji ruší nebo od ní zdržuje, bezohledně potrestáni byli poprvé 6 říšskými toлары, po druhé však 12 říšskými toлары, při častějším přestoupení jako pohrdači tímto Naším ustanovením pro jiné odstrašujícím citelným tělesným trestem.*

V těchto, jako i v jiných trestních případech, týkajících se poddaných, nemají tyto tresty sice nikdy ukládati v penězích, ale naproti tomu v bezplatné práci na silnici na tak dlouho, až se jí dosáhne vyměřený peněžitý trest, nebo zřetelněji řečeno, až se výdělek rovná peněžitému trestu. Co se ale týče nepřistojností, nadávek, urážek slovních i věcných, protivení se výkonu služebních povinností, proti všemu očekávání učiněných přísedným silničním komisařům, silničním písařům a výběřčím, jest Naš přísný rozkaz a vůle, aby vůči pachatelům a přestupitelům postupováno bylo podle předpisů a míry našich ostatních platných generalíí, aby takové přestupky, jako u jiných komorních úředníků bezohledně byly potrestány, a uraženým aby se dostalo právního zadostiučinění.

2. *Nelibě jsme se doslechli, přes to, že jsme co nejdůrazněji nařídili, aby veškeré ploty a ohrady postaveny byly za okraj silničního příkopu, že nebylo toho přece dosud na velmi mnohých místech uposlechnuto, proto nařizujeme tímto znovu, kde se to dosud nestalo, pod vyvarováním vojenské exekuce, kterou by nevyhnutelně bylo očekávati, také vymození pokuty 10 toлары, aby to nyní bez odporu provedeno bylo, a sice tím způsobem, že oplocení a ohrady budou postaveny za okraj silniční-*



ho příkopu.

3. Jelikož jest další Naše nejmilostivější vůle, aby všude, kde jest to možné, měla vozovka 3 a půl až 4 sáhy (7,58 m), pak oboustranné bankety tři stopy (asi 95 cm) a všechny příkopy tři střevice šířky, potom aby na některých místech byla silnice změněna a nově vedena, zavazujeme tímto veškeré vrchnosti a majitele pozemků, aby to, čeho k takovému založení silnice jest třeba, bez odporu a bez překážek nebo zdržování proti vykoupení, které se potom provede, od svých přiléhajících pozemků odstoupili bez rozdílu, týká-li se to pozemků panských nebo selských.

Jelikož ale bylo také seznáno, že při silnicích již stávajících přioráním a přisypáním příkopů a provedeným posunutím plotů odňata byla silnici potřebná půda, tam nemohou doufati ve výhodu v dalším uvedenou při odstoupení potřebného pozemku pro zřízení příkopů a dostatečné šířky.

10. Necht' se nikdo neopovází do silničních příkopů skládati dříví, kámen, hnůj, hlínu apod. cokolivěk jiného, něco tam házeti nebo sypati nebo dělati zahrážky pro odvedení vody na luka nebo podobná místa, nebo je jinak poškozovati, dobytek tam pásti, nebo postranní zábradlí poškozovati, neboť jinak každý takový přestupitel potrestán bude silniční prací do dvojnásobné výše způsobené škody, kdyby se to ale týkalo poddaného, který zábradlí strhnul nebo nepotřebným učinil, budiž ihned krajským úřadem vojensky chycen a spoután a bezohledně přidržen k znovuzřízení poškozeného silničního příkopu nebo zábradlí, a sice za přítomnosti příslušného komisaře, jakož i k zaplacení poplatku za dotčnou vojenskou asistenci.

Dobytěk na příkopech přistižený budiž cestářem dehnán a témuž kromě náhrady za krmivo zatím dobytku poskytnuté, zaplacená pokuta ve výši 1 tolaru za každý kus.

11. Kdo se silnice na své pole jezdí, má na své útraty přes příkop zříditi můstek, aniž by tím světlost příkopu utrpěla, újmy anebo jinaká škoda způsobena byla, pod svrchu naznačenou pokutou reparatury a 6 tolarů.

12. Jelikož musí míti každý příkop svůj odtok a týž má zřízen býti tam, kde jest to potřebné nebo možné, nemá se nikdo opovážiti tomuto odtoku se vzpírati nebo ho ucpávati, pod pokutou 6 tolarů, nýbrž každý majitel pozemku jest povinen dovolíti a snášeti, aby vykopána byla potřebná stružka nebo odtok.

13. Tam, kde jsou oraná pole při silnici a nejsou u silnice ohrazeny ploty, mají souvratě býti napříč oraný a vláčeny pod pokutou rovněž 6 tolarů alespoň v šířce 3 sáhů (5,70 m), protože by byly jinak příkopy a hráze poškozovány, nebo by jinak byl odjímán volně ponechaný pozemek při silnici, tak jako již si jej mnozí zcela přiorali a tak silnici odňali. Jde-li o pole poddaných, má v případě

přestupku místo vybrání pokuty 6 tolarů býti uvalen na přestupitele trest v § 10 předepsaný.

14. Jestliže blízko silnice stojící stromy a keře vrhající stínem překážejí jejímu vyschnutí, nařizujeme každému, aby ve vzdálenosti 2 sáhů (3,8 m) od patníků, nebo hrany silnice nově nesadil žádný strom, ať se jmenuje jakkoliv, veškeré pak nyní v této vzdálenosti stojící stromy, vyjma stromy ovocné, pokud ještě jsou 3 stopy (asi 95 cm) daleko od hrany silnice a tedy spádu příkopu nepřekážejí, aby byly ihned poraženy a odstraněny s dalším rozkazem, že i zmíněné ovocné stromy na straně silnice oklestiti se mají.

Oplocení a živé ploty smějí státi blíže, a sice 1 sáh od silnice, nemají však býti vyšší než 5 střeviceů. Jednotlivé keře budtež ale do této vzdálenosti úplně vykopány a má toto vyklizení a odstranění ode dne prohlášení této velké Naší vůle během šesti týdnů jistě býti vykonáno, jelikož by jinak provedeno bylo vojenskou exekucí na útraty vzdorujících.

15. A jelikož i příliš blízko při silnici stojící budovy jsou pro ni nepříznivy, nemá s nikdo opovážiti vystavěti nějakou novou jakoukoliv budovu ve vzdálenosti 2 sáhů od obchodní cesty, jelikož by jinak musil očekávati zbouření její vojskem na jeho útraty, pokud by dříve neoznámil dotčnému silničnímu komisaři stavební čáru a výšku, a doku by na základě jím podané zprávy od ředitelství silnic Námi ustanoveného neobdržel povolení.

16. Nařizujeme tímto přísně, aby také veškeré vodovody, výlevky z domů, výtoky ze stájí, louže na silnici nebo vedle silnice byly v době šesti neděl po vydání patentu najisto odstraněny a navždy vyklizeny, aby silnice žádným takovým mokrem nebo vlhkem nebyla dotčena, znešvařována a rozměkčována, ježto by po uplynutí této lhůty od každého trestným shledaného majitele domu 10 tolarů pokuty exekučně doloženo, zároveň by ale exekuce tak dlouho se prováděla a při projevovaném vzdoru každým druhým dnem dvojnásobně se opakovala, až by ruka k dílu přiložena byla a této důležité závadě trvale se

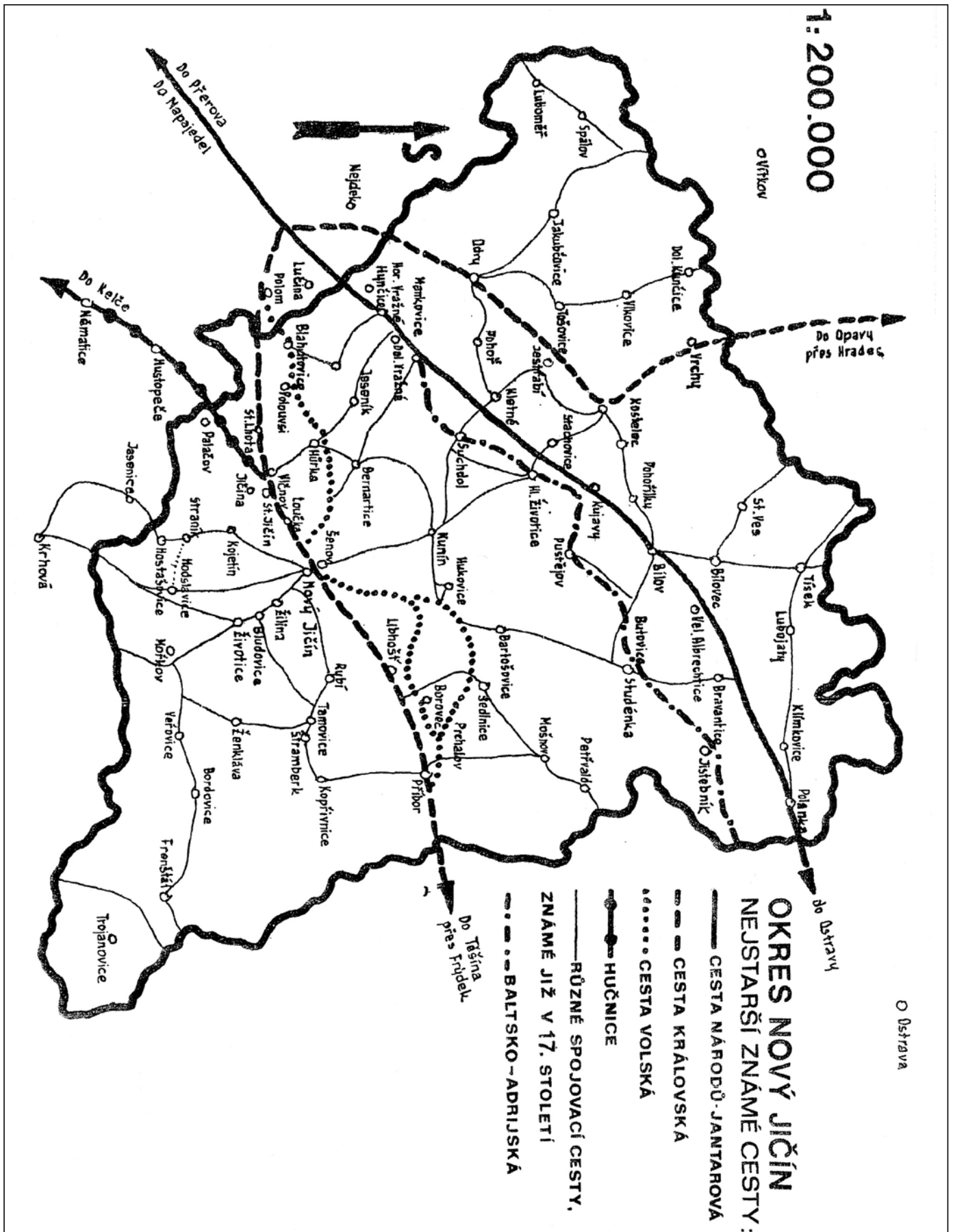


Na Lapači



Okres Nový Jičín - nejstarší známé cesty

(z Kroniky Okresní správy silnic Nový Jičín)





odpomohlo.

17. Zakazujeme tímto rovněž pod pokutou šesti tolarů jakoukoliv jinou nečistotu, jako krmiva, tříštěk, rostlin, smetí, zvláště také v zimě sněh z domů na silnici nebo do příkopů házet, pročež se mají u hospod, kde je to trochu možno, krmiti koně vedle silnice a ne na silnici samotné, kde to ale nejde jinak, jsou hostinští pod uvedenou pokutou povinni, aby nečistotu povstalou před jejich domem, denně čistě odklidili a odstranili a v zimě sněh hned po odhození dali odvézt, aby silnice zůstala stále volnou.

19. Jelikož Náš, již 12. srpna 1747 vydaný patent o škodlivém přetížení povozů a užívání šupky vyšel za zachování tím, že nyní na komerčních silnicích jezdí většinou povozy s náklady, které tuto váhu daleko převyšují, a více než 100 centů (5 tun) naloženo mají, kterým se silnice značně poškozuje, chceme tímto shora zmíněný patent a záповěď v něm obsaženou mít tak obnovenu, že žádný vozka nemá na jeden vůz naložiti větší náklad než 60 centů. Kdo tento zákon přestoupí, budiž po každé bezohledně pokutou 10 zl. potrestán a zároveň u nejbližší mýtní stanice k zaplacení nebo složení kauce zadržen, a nemá být od mýtní stanice dříve propuštěn, dokud větší náklad nesloží a na jiný zvláštní vůz k další dopravě nepřeλοží. A jelikož každý povozný beztak mýtní boletu při sobě mítí má, přikazujeme, aby každý také byl opatřen boletou o váze anebo aby se zdržoval šafář stále a tím jistěji při povoze, poněvadž by jinak sám si musil klásti za vinu, kdyby povoz až do jeho příchodu byl zadržen, aby váha mohla býti seznána.

A kdyby takovému šafáři nebo povozníkovi napadlo takovou boletu buď chtít zpět anebo kdyby dokonce, jak již bylo pozorováno, nepravou ukazoval, je Naše vůle, aby v takovém případě jeho vozy a koně byly zabaveny. Aby ale tohoto Našeho tak opravdového, jako pro udržení silnic nevyhnutelně potřebného požadavku budoucně tím jistěji bylo uposlechnuto, nejen opravňujeme všechny naše vlastní jakož i soukromé mýtné, nýbrž jim důtklivě nařizujeme, aby od každého vozky požadovali potvrzení o váze nákladu, aby každý náklad prohlédli a každého, kdo podléhá trestu, přinutili k zapravení hořejšího trestu a pokuty, kteréžto pokuty po odražení třetiny náležející celnímu úřadu jako remunerace, jako jiné silniční poplatky naší hlavní pokladně zaslány budžet.

21. Naproti tomu rozkazujeme tímto výslovně, aby od zákazu § 19 a 20 a trestů tam vysazených vyjmuti byli a jim dovoleno bylo, vésti tak těžký náklad, jaký mohou a chtějí ti vozkové, kteří mají povozy s koly šest palců (15 cm) širokými, a pomáhají tak přemáhat předsudek, jestliže jsou dobře zhotoveny, jako by tím vůz těžším se stával.

22. Dáváme po tolika bezvýsledných výzvách tímto Naši opětovnou výstrahu a nejpřísnější rozkaz, aby veškeré vrchnosti, magistráty, vesnice a majitele mýt, které leží na hlavní obchodní silnici a ve svých obvodech silni-

ce udržovati mají, zvláště ve městech, předměstích, městysech a vesnicích, přivedly je do trvalého, dobře a lehce sjízdného stavu a tak je i udržovaly, ježto by to jinak za 8 dní po předchozí výstražce komisařem, na jejich náklad silničním ředitelstvím zřizeno bylo a výlohy by se vojenskou exekucí ihned vymohly; aby ale komisaři tím pozornějšími se stali, budiž jim od nedbalého města, sousedství nebo vesnice denně vyplacen 1 zl. za každou trať, na které se taková práce po uplynutí osmidenní lhůty koná; když by ale dotýčný komisař toto oznámení neučinil, budiž, ale jen ponejprv pokutou 12 tolarů potrestán, při častějším takovém opomenutí budiž suspendován, nebo dle okolností třeba propuštěn.

23. Ze všech v tomto patentu nařízení a bezohledně vymáhaných pokut, kromě zvláštních případů svrchu uvedených, budžet 2/3 odvedeny do pokladny našeho silničního ředitelství, zbývající 1/3 budiž ale dána udavači nebo tomu, kdo pachatele přistihl, z čehož nechceme mítí vyjmuty naše mýtní a silniční úředníky.

25. Aby ale všechna tato předepsaná nařízení povinně, přesně a nerušeně provedena byla, nařídili jsme nejen všem našim silničním ředitelstvím, aby na tato nařízení co nejlépe dozírala a při seznaném přestupku dle propůjčené jim moci postupovala, případně aby také u úřadů oznámení činila, nýbrž a zvláště se tímto Naším krajským úřadům nařizuje, aby toto poskytovaly na požádání našemu silničnímu ředitelství pro uposlechnutí těchto Našich nařízení, směřující pouze ku prospěchu země a k obecnému dobru, ex officio co nejrychleji asistenci, také na odpor se stavící poddané v každém případě přiměly k povinné poslušnosti svých vrchností a správců, a kdyby toho nebylo dbáno, aby další udání učinily.

Stejně také nařizujeme tímto Naší nemilosti a citelně těžkých trestech, všem vrchnostem, soudům a jich úředníkům, potom všem našim komorním, bankálním a silničním úředníkům jakož i výběřčím soukromých mýt a závor, ano každému a všem, v jichž moci jest, aby o zachování tohoto Našeho zákona pečovali a aby také při jeho provádění zvláště našemu silničnímu personálu, kdykoliv o to požádá, poskytovali právní a účinnou asistenci.

Dáno v Našem zeměpanském hlavním městě Lublani dne 17. března 1778.

Období mezi r. 1878 – 1918

Z letité vyhlášky týkající se silničního provozu dále vyjímáme hrst zajímavých nařízení. Některé snad mohou vyvolat úsměv, jsou však dokladem zaniklého světa, kdy na cestách potkal velocipedista nebo pěší jen pomalu se kymácející formanské vozy a dostavníky.

Vyhláška míst. čes. ze dne 21. června 1886 č. 49 165, č. 54 z.z. čes. ex 1886, kterou se se schválením minis-



Müllerova mapa z r. 1720



Mapa zachycuje silnici přes Nový Jičín (Neu Titschein) a Příbor (Freyberg) směrem k Místku.



terstva vnitra prohlašuje prozatímní řád silniční policie, platný pro silnice státní v král. Českém.

§ 2 Není-li ze zvláštních důvodů třeba učiniti výjimku, mají se veškeré povozy vlevo vyhýbati a v pravo předjížděti, a jsou povinny, povozům předjíždějícím nebo s nimi se potkávajícím bez zdráhání se vyhnouti.

V horách mají se saně, když se setkají, v pravo vyhýbati.

§ 3 Povozníci mají se v kolejích střídati a nesmějí kamenů nebo dřev k tomu účelu postavených ani z místa posunouti, ani přes ně jezdit. Cestáři jsou povinni, takovéto kameny nebo dřeva k vyhnutí odstraniti vždy, než nastane noc, z obvodu povozníků a osob pěších.

§ 4 Vozka nemá se při jízdě odstraniti od povozu. Při jízdě svrchu dolů má každý vozka vůz staviti; a ten, kdo své spřežení řídí pouze opratí (ostnem), má při jízdě svrchu dolů jíti podle vozu. není dovoleno, aby dva nebo několik vozů ve spřežení řídil jediný vozka.

§ 8 Vozů nezapřažených nesmí se nechati na silnici státi; kde se tomu následkem nějaké nehody nelze vyhnouti, musí býti při voze takovém dohlídka a mimo to musí se vůz času nočního osvětliti. U hospod smějí se vozy nechati státi jen mimo cestu vozovou a v noci kromě toho jen s náležitým osvětlením. Krmiti na silnici před hospodami, při čemž se silnice zužuje a znečišťuje, jest zapovězeno.

§ 9 Za tmavé noci musí každý povoz, jedoucí po silnici, opatřen býti rozžatou svítilnou, která umístěna býti má tak, aby ji z daleka bylo pozorovati. Užije-li kdo saní za povoz, musí potah opatřiti rolničkami nebo zvonky.

§ 9a K jízdě na velocipédech smí se užiti jen dráhy jízdni. Velocipedistovi náleží, míti zřetel na pěší, na koně jíздеcké nebo povozní, jež dojíždí aneb s nimiž se setkává; jest zejména povinen, dáti ze vzdálenosti nejméně 20m znamení zvoncem nebo píšťalou, a jestliže koně se lekají aneb jejich průvodce k opatrnosti napomíná, seskočiti – nikdy však ne teprve v bezprostřední blízkosti koní – a vzdáliti dle možnosti svůj stroj z obzoru koně.

Při potkávání pěších, jezdců neb povozů dovoleno jest velocipedistům při současné jízdě jeti jen jednotlivě za sebou.

§ 12 Také budiž na silnici nebo v bezprostřední blízkosti její vystřiháno všeho, čímž by osobám po ní se beroucím škoda způsobena býti mohla, anebo co by potahy mohlo poplašiti, jako na příklad rozdělování ohně, hlučná hudba, střelení, mrchy tažných dobytčat na silnici ležící atd.

§ 14 Zakazuje se, rychle jezdit po mostech, které nejsou úplně zbudovány ze zdiva. Vozy s těžkým nákladem smějí po takových mostech, které nejsou úplně zbudovány ze zdiva, jeti toliko jednotlivě.

§ 16 Zapovídá se, aby kočí na voze spal.

Jak bylo uvedeno výše významnou změnu v silniční politice na Moravě představoval zemský zákon č. 38/77, kterým se ustavují okresní silniční výbory. Tyto výbory, vedené zemským výborem, rozhodovaly o stavbě a udržování okresních silnic. O přímý dozor se starali cestmistři a cestáři. Rozvoj silniční sítě byl v 2. pol. 19. století a na počátku 20. století značný, hustota silniční sítě v Čechách byla v tehdejší Evropě na čtvrtém místě.

Podle moravského vzoru byly okresní silniční výbory zřízeny také ve Slezsku zemským zákonem č. 113 ze 13. července 1898. Do těchto silničních výborů byly pojaty i moravské enklávy a tento stav trval až do zřízení Československé republiky. V té době existovala na území dnešního novojičínského okresu pouze jedna státní silnice – z Lipníka přes Běloutín, Nový Jičín, Příbor, Místek do Českého Těšína. Zemská silnice zde nebyla žádná. Okresní silnice I. a II. třídy byly všechny ostatní silnice a spojovaly téměř všechny obce okresu, a z českých obcí nebyly na tuto síť okresních silnic napojeny pouze Straník, Kojetín, Hostašovice a Závěšice. Rozloha politického okresu Nový Jičín činila tehdy (koncem 19. století) 503 km², z toho soudní okresy Nový Jičín 239 km², Příbor 142 km², Fulnek 122 km². Jedním z příjmů okresního silničního výboru byly mimo jiné i podíly z mýtních poplatků. Např. Příbor vybíral mýto za přepravu po mostě přes Sedlnici v Borovci a měl za to povinnost tento most udržovat. Na státních silnicích byla mýta zrušena říšským zákonem č. 152 z r. 1902.

Silnice byly stavěny z různých pohnutek, samozřejmě, že hlavním důvodem byly komunikační, ale někdy cesty vznikaly i z důvodů vojenských – např. cesta na Dobešov vznikla za císařských manévrů. Jindy byly důvody ryze hospodářské, např. usnadnění těžby dřeva v Beskydech, nebo dokonce zpřístupnění pamětihodných míst a přírodních krás pro majetné vrstvy obyvatelstva. Za zmínku zde stojí vznik Knížecí cesty z Ráztoky na Pustevny. V r. 1906 byla s podporou panství zřízena okresní silnice pod hory do Ráztoky a v r. 1911 bylo započato se stavbou Knížecí cesty. Tuto cestu stavěla za vedení inženýrů panství olomouckého Pohorská Jednota Radhošť, která také přispěla na výstavbu cesty přiměřeným obnosem. Původně cesta sloužila pro těžbu dříví z panských lesů. V kočáru mohl na Pustevny vyjet jen někdo.

Jak se stavěly cesty na přelomu 19. a 20. století?

Výstavba silnic byla prováděna převážně v režii silniční správy. Pro stavbu byl vypracován technický projekt a rozpočet, který pořídilo buď okresní oddělení Zemského stavebního úřadu nebo soukromý



Mapa Marchionatus Moraviae Circulus Preroviensis z r. 1750

(výšek, originální měřítko 3 mor. míle = 153 mm)



Mapa dokumentuje tehdejší hlavní silniční tahy Lipník – Hranice – Nový Jičín – Příbor – Místek a Lipník – Hranice – Odry – Fulnek



projektant podle dispozic zemského inženýra.

Mechanizace prakticky nebyla žádná. První čelisťový drtič kamene byl u nás vyroben až v r. 1908 a první parní válec r. 1879. Na Moravě bylo v r. 1880 zavedeno povinné válcování nejprve koněspřežným válcem a od r. 1897 již parním válcem. Pro zajímavost - z dalších stavebních strojů byly kompresory a bagry zavedeny po r. 1920, buldozery až po r. 1938 a scrapery a gradery po r. 1945...

Zemina se těžila kopáním a soudržnější odštělováním. Jako střelivo sloužil střelný prach nebo dynamit a dynamon. K vrtání bylo převážně používáno nárazových ručních vrtáků - jeden či dva muži tloukli a jeden otáčel vrtákem. Vyšší stěny výkopů v kopném materiálu se často podkopávaly a pod řadou klínů ražených seshora se shazovaly. Bylo to značně nebezpečné a také proto zakázané. Přesto byl tento efektivní způsob dělníky používán.

Běžné silniční náradí bylo - krumpáč, lopata, štychar, motyka, rýč, ocelové klíny, sochory, palice, železné hrábě a šterkové vidle.

Rozvoz materiálu se prováděl do 20m dřevěnými kolečky, na větší vzdálenost dvoukolovými kárami o obsahu asi čtvrtiny metru krychlového, které byly obsluhovány dvěma muži. Polní drážka na ocelových kolejnicích a se železnými sklopnými korbami se užívala sice již od r. 1830, ale na výstavbě menších okresek se začala používat až mnohem později.



Místo výklopných korb sloužily někdy i plošinové vozíky s dřevěnými rámy. Pro každý vozík polní drážky byli určeni dva, výjimečně tři muži. Ti si materiál nakopali, naložili a přepravili až do násypu. Při delším rozvozu byly někdy k dispozici parní a později naftové lokomotivy, které tahaly celé vláčky. U menších kubatur se zapřahali koně. Násypy se musely dusat po vrstvách 25 cm silných ručními dusáky do doby, než bylo zavedeno důkladné válcování.

Pro výstavbu se použil veškerý vhodný násyp, kámen a písek z trasy. Šterk se klepal ručně buď z kamene, nalezeného v trase, nebo z lomů, které byly často otevřeny jen pro stavbu cesty. Drtiče byly používány až po r. 1910. Používal se též vápenc z různých lomů u Štramberka, v okolí Hukvald a Jasenice. Poblíž Ostravy byla též používána vysokopeční struska nebo důlní pískovec. Běžně byl využíván klepaný šterk z říčních oblázků. Pláně musely být únosné. Zamokřená místa se odvodňovala drenážemi, a to do r. 1900 pouze kamennými, později též trubkovými se šterkovým zásypem. Velmi se dbalo na štetování. Štetové kameny musely být těsně navázány a dobře vyklínovány.

Šterk dobré jakosti musel být kostkovitý, pro spodní vrstvu o velikosti hrany 4 - 6cm, pro horní 3 - 4cm. Každá vrstva se samostatně válovala a později se druhá vrstva kalila hlinitým kalem, který se vyrobil přímo na vozovce tak, že se její povrch pohodil hlinitým pískem a písek se kropil vodou z koňských voznic za neustálého kartáčování a válcování, až kal zatekl mezi šterk a vozovku utěsnil. Uválcovaný povrch se pohodil pískem nebo drtí. Aby byl zajištěn přesný profil šterkované vozovky, kontroloval se příčný profil šablonou a podélný křížováním.

V krajnicích se dělaly po 10m trativody ze šterku a také šikmo položené svážky pro dešťovou vodu, měla-li silnice podélný spád. Příkopy se spádem nad 3,5 % se dláždily kamenem, při spádu nad 7 % se v nich dělaly kamenné stupně.

Vozovky byly vesměs šterkované, dlážděná byla jedině císařská silnice přes náměstí v Novém Jičíně a v Příboře, a to nejdříve lomovým kamenem. Dehtování silnic bylo na Moravě známo již od r. 1907, do r. 1918 se však u nás nepoužívalo (makadam byl u nás zaveden až po r. 1945).

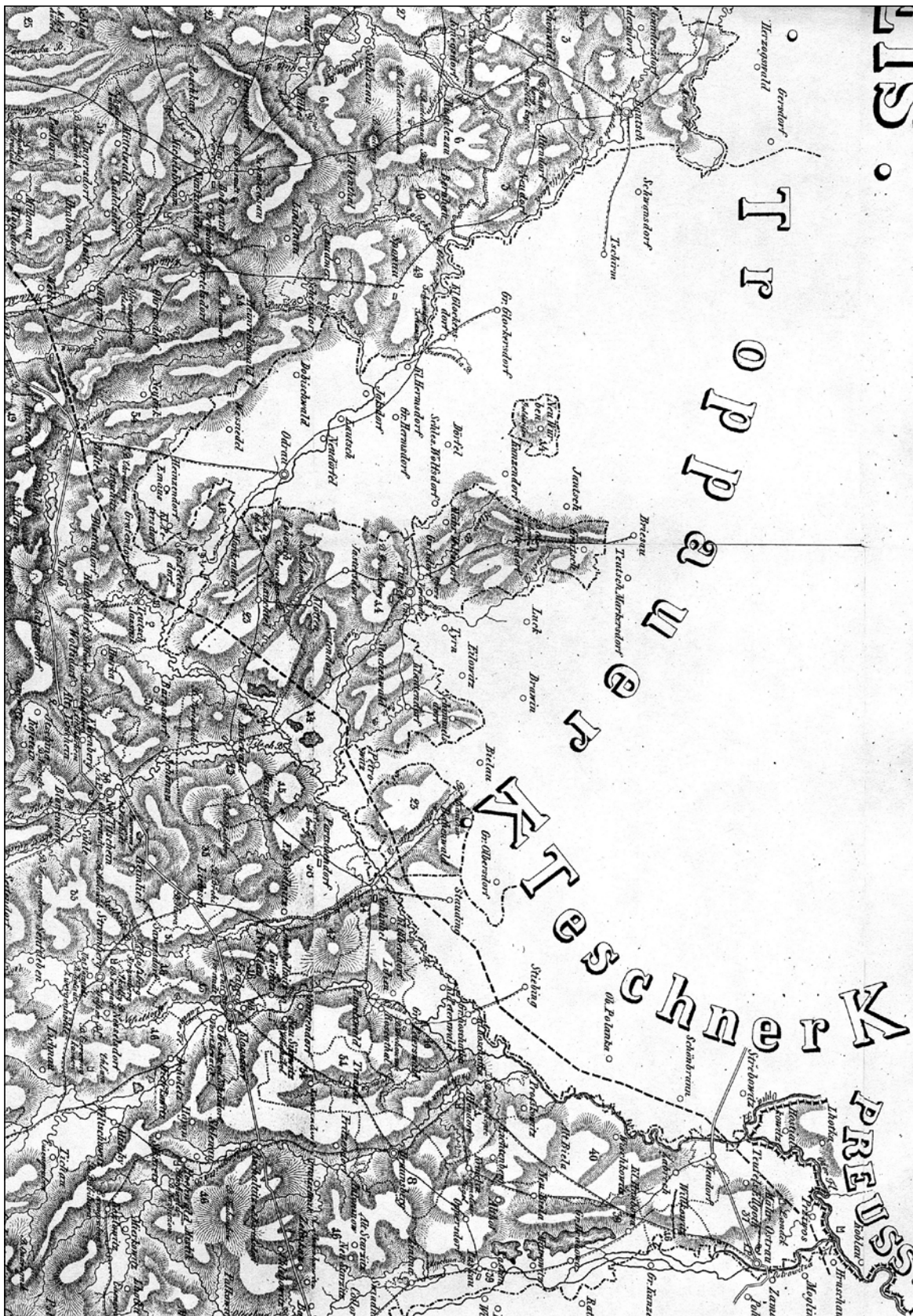
Kde byla silnice výše jak 2m nad terénem nebo podél vodotečí, muselo se stavět zábradlí. Do r. 1918 nebyl v novojičínském okrese žádný betonový most, pouze mosty kamenné, železné a dřevěné.

Z uvedených údajů je vidět, že stavba silnic se prováděla důkladně, o čemž konečně svědčí různé i po stu letech zachované zdi a mosty. Byla to prá-



Der Prerauer Kreis, IV. section z r. 1845 (část mapy Přerovského kraje)

originální měřítko 6 mil = 225 mm.



Mapa zachycuje již podrobněji tehdejší silniční síť. Železniční trať Severní dráhy císaře Ferdinanda je znázorněna čárkovně – projektovaná trasa.



ce velmi namáhavá a je až neuvěřitelné, že v období let 1840 – 1920 se vybudovala většina dnešních železnic a značná část silnic, a to velmi kvalitně. Tak jako při výstavbě drah, tak i při výstavbě silnic byli zaměstnáváni kromě našich lidí i cizinci, „Taliáni“, známí zejména svou prací s kamenem, z nichž mnozí se pak u nás usadili natrvalo.

Po provedení vlastní stavby byla silnice vždy řádně vystaničena po 200m, pozemky omezníkovány, geometricky zaměřeny a vysázeno stromoví jak ovocné, tak okrasné. V zastavěné části obce vysazovala stromy obec, jestliže byly sázeny mimo krajnice, jinak je sázela silniční správa, a to buď do krajnice nebo nejvýše 65 cm za hranu příkopu. Za hranu příkopu mohli stromy vysazovat i majitelé statků. Užitek ze stromů patřil tomu, kdo je vysázel.

Kromě velkých staveb se dělníci najímali nejvíce z okolí. Ti denně docházeli nebo dojížděli na stavbu. Až do r. 1918 nebylo autobusové spojení a bicykl většinou dělníci neměli, a tak denní docházka ze vzdálenosti 10 – 15 km byla běžná. Dělníci ze vzdálenějších míst se často ubytovali poblíže stavby v soukromí a soukromě se i stravovali – oboje si museli zajistit sami. Bydleli také v různých boudách, komorách a na půdách. Pracovní doba byla neomezená, pracovalo se v úkolu. Pro dělníky nebylo na staveništi nic kromě bedny nebo boudy na nářadí a materiál. Na malých stavbách nebyl ani přístřešek pro případ deště, jediné co muselo být, byla latrina. Ochranný oděv a obuv byly propůjčovány až v později a pro práci ve vodě.

Údržba silnic

Směrnice pro údržbu silnic vznikaly hned po vzniku prvních císařských silnic, tj. od r. 1737. Podruhé byly rozšířeny v r. 1751 a při vydání tereziánského patentu r. 1778 byly upřesněny a důrazně připomenuty. Zásady v nich obsažené platily v první řadě pro silnice státní (císařské), ale i pro další důležité silnice poštovní, obchodní a okresní.

Každý silniční okres měl cestmistra a příslušný počet cestářů. Jiné profese nebyly, jen v případě parního válce k nim přibyl strojník a topič. Podle vyhlášky c.k.rak. místodržitelství ze 17. března r. 1907 měli být ustanoveni cestáři pro údržbu podle důležitosti silnic, vždy na jeden úsek 2 – 5 km dlouhý. U méně důležitých okresních silnic byli bráni i malí domkaři, z profesí pak především zedníci, tesaři nebo betonáři. Jejich každodenní povinností bylo být za jakéhokoliv počasí v práci ve stanovenou pracovní dobu a vykonávat pilně uložené úkoly. Každý den musel cestář projít celý úsek a odstranit naléhavé závady. Jinak pracoval podle příkazů, které mu cestmistr zapsal do cestářské knížky. Délka pra-

covní doby se v průběhu roku měnila a činila 8 – 10 hodin. V kalamitě byl cestář povinen pracovat podle potřeby i více. Mzdu za tuto práci nedostal, ale mohl dostat náhradní volno. Kromě polední přestávky nesměl cestář pracovní úsek opustit. Každý cestář měl plechové číslo na násadě a byl povinen je zapíchnout do krajnice na místě, kde pracoval. Dovolenu měl cestář do 15. roku služby osm dní, přes 15 let služby 14 dnů.

Pro svou práci měl cestář měřící šňůru, krumpáč, motyku, železné a dřevěné hřeblo a hrábě, dřevěná kolečka, lopatu, kladivo na tlučení šterku, palici, železný pěch, šablonu na rovnání šterku, konev na vodu, kosu, sekyrku a pilku. Ještě dříve, než měl kolečka, roznášel materiál v dřevěném truhlíku, zavěšeném na popruhu.

Cestář byl povinen shrabovat prach a bláto a buď je hodit na pozemky za silnicí, nebo je uložit do hromádek k pozdějšímu odvozu. Tráva na krajnicích směla růst, ale jen dokud nekvetla. Výtluky na vozovce musel cestář zaplnit šterkem, šterk zapískovat a vysprávku udusat železným pěchem po zakropení vodou.

Aby povozy nevyjely koleje, kladly se po čerstvém zašterkování střídavě asi po 50m výhybné kameny, které se na noc uklízely na krajnici a po zasetí šterku se posunuly asi o 5m dále. Tím se nutily povozy jezdit hadovitě a nevyjíždět hluboké koleje v jedné stopě.

Velmi se dbalo na to, aby cestář měl vždy v pořádku krajnice, aby na silnici ve spádu nevybrala voda rýhy ve vozovce. Každoročně musel cestář na celém úseku skopat krajnice, pokud převyšovaly vozovku (podle slezského silničního zákona mohly být krajnice vyšší než vozovka, ale odtok vody musel být zajištěn). Ročně musel oboustranně vyčistit 1 km příkopu. Trvale muselo být v pořádku zábradlí, objekty, odrazníky, stromoví, musely být posečeny travní porosty v silničním pruhu, vyčištěny odpady od propustků. V pořádku musely být udržovány silniční značky (zpočátku jen rozcestníky, protože místní tabule měly na starosti obce, dále ještě označení dovoleného zatížení mostů). V zimě musel cestář pečovat o sněhová znamení a odklizení sněhu, musel vysekávat led kolem mostních pilotů a pilířů, propouštět vodu při tání a ještě musel plnit mnoho dalších úkolů, potřebných pro udržení dobrého stavu silnice. Někdy mu za ztížených podmínek pomáhali nádeníci. Cestář požíval – jak již vyplývalo z tereziánského patentu – velké ochrany. Ve službě nosil služební odznak a služební čepici, které byly projevem jeho postavení.

Platové podmínky cestářů (nebo jak se také říkalo – pohrabáčů) byly různé v různých obdobích. V le-



tech 1880 – 1900 činily nejvýše 10 zlatých měsíčně. Kromě mzdy měli cestáři také některé naturální požitky. Tak měl cestář nárok na všechnu trávu ze silničních pozemků, kterou mohl i prodávat, nesměl ji však kosit a sušit v pracovní době, ovoce ze 3 – 4 stromů, odměnu za rovnání šterku a odměnu za hlínu z krajnic a příkopů. V pozdějších dobách pak ještě přibyla pro cestáře 33% sleva na dráze.

Každoročně se konal pro cestáře odborný kurz pro doplnění jejich vzdělání v ovocnářském oboru. Pořadatelem byl Zemský ovocnický spolek v Brně a místem kurzu Pomologický ústav v Bohunicích u Brna. Tentýž spolek konal také každé tři roky štěpařský kurz pro cestáře. Cílem těchto kurzů byla snaha rozšířit pochopení a znalosti o správném pěstování ovocných stromů při silnicích. Po roce 1918 byly pro cestmistry a cestáře pořádány ovocnářské a pícninářské kurzy Zemskou hospodářsko-lukařskou školou v Rožnově pod Radhoštěm.

Větší opravy (vysprávkování silnic) nemohl již provádět cestář sám. Byla-li šterková vrstva již opotřebována a vystupoval-li už na povrch štět, provádělo se krycí zašterkování a po r. 1897 i souvislé závalcování. Dodavateli šterku byli drobní podnikatelé a často i sedláci, kteří zaměstnávali čeledě a zemědělské dělníky klepáním šterku a dodávali potahy na dovážku šterku na místo určení.

Jak vypadala a jaké náležitosti musela mít žádost o místo cestáře?

Slavný silniční výbore!

Uctivě podepsaný osměluje se slavnému silničnímu výboru podati žádost o udělení pohrabáčství na budoucí okresní silnici spojující obce Jičínu, Janovice, Petřkovice, Pernu a Lešnu, kterou podporuje těmito důvody: jest vysloužilý voják c.k. pěšího pluku čís. 1 dle příležitosti pasu vojenského požívá v obci dobré pověsti a jest mravů bezúhonných dle příležitosti vysvědčení mravů týž jest občanem a domkářem v Janovicích čís. 42 uprostřed této silnice okresní, což k udržení a ku správě silnice velmi výhodné jest.

Také slibuje žadatel v pádu udělení služby pohrabáčské, povinnosti své věrně a náležitě zastávat a proto opakuje svou pokornou prosbu.

Slavný silniční výbore račiž mi službu pohrabačskou uděliti.

V Janovicích dne 4. srpna 1892.

František Janýška

Připojeno osvědčení mravů:

Níže podepsané představenstvo obce dosvědčuje tímto o Františku Janýškovi, 40 roků starému občanu v Janovicích, že po dobu svého pobytu vždy slušně a poctivě a mravně se choval a nikdy trestán nebyl. Na základě těchto pravdivých důvodů se vydává mu toto vysvědčení mravů.

V Janovicích dne 4. srpna 1892

Razítko obce Janovic

Představený: podpis

Bezprostředním nadřízeným cestáře byl cestmistr. Po cestmistrově se požadovalo, aby měl buď mistrovskou školu stavební nebo zcela výjimečně alespoň dostatečnou stavební, měřičskou a kresličskou praxi.

Cestmistrovský obvod neměl být delší než 100 km. Pomocnou sílu cestmistr neměl. Podléhal přímo silničnímu výboru a po zrušení výborů okresnímu hejtmánovi. Jmenování cestmistrem musel schválit Zemský výbor. Definitivní ustanovení získal cestmistr nejdříve po roce, složil-li úspěšně zkoušku o znalosti zákonných předpisů a osvědčil-li se.

Cestmistr chodil pěšky nebo jezdil na kole. Byl povinen prohlédnout silnici a silniční objekty na ní, a to na státní silnici nejméně dvakrát měsíčně, na důležité okresní silnici 1-2 krát měsíčně a na ostatních silnicích alespoň jednou za měsíc. A to vše mimo běžných jarních kontrol, kontrol po živelných pohromách, při válcování atd. Při kontrolách práce cestářů sledoval, zda cestáři řádně pracují, zda netrpí vozovka nedovolenou vzbou, zda nejsou silnice znečišťovány, není-li honěn nebo pasen dobytek na krajnicích nebo příkopech. Kontroloval, zda nejsou prováděny bez povolení stavby u silnice, skladován materiál na krajnicích nebo nad příkopy, prostě hlídal dodržování Řádu silniční policie. Kromě přípravy výplat musel cestmistr vést podrobné záznamy o válcování, o spotřebě všeho materiálu, o inventáři.

Na služební pochůzce musel cestmistr nosit služební odznak. Měl také svou služební knížku, do které činil potřebné záznamy, a jednou měsíčně ji předkládal k nahlédnutí u státních silnic zemskému inženýrovi, u okresních předsedovi silničního výboru.

Celkově byl stav cest na Moravě na přelomu století dobrý a dá se říci, že před první světovou válkou silnice plně postačovaly tehdejšímu provozu.

Jaký vlastně byl tenkrát provoz?

Ke konci 19. století dochází k pozvolnému rozvoji motorismu. Začalo to vlastně cyklistikou, kterážto



vrcholila u nás okolo r. 1890, kdy mladoboleslavský knihkupec Václav Klement začal obchodovat s velocipedy. Pak se spojil s mechanikem Václavem Laurinem a spolu začali vyrábět zprvu bicykly, později dokonce i motocykly. Z toho se vyvinula výroba automobilů a r. 1905 tu stál první čtyřválec o výkonu pěti koní. Ale nebyli sami. Na Moravě vyjel první automobil ze vrat kopřivnické továrny na vozy již 21. května 1898 a bezvadně dojel až do Vídně, vzdálené 328 km. To byl první automobil v našich zemích, schopný spolehlivého provozu. Dosáhl bez pneumatik a s kočárovým pérováním cestovní rychlosti přes 23 km za hodinu a to už byl slušný výkon. V r. 1900 mělo Rakousko již 90 automobilů a v r. 1914 také jezdilo celkem 15 autobusů, které se řítily rychlostí 15 – 20 km v hodině, přičemž takováto jízda nebyla žádný požitek, protože kola byla opatřena železnými nebo plnými gumovými obručemi.

Tento nástup motorismu si nutně vyžádal také vývoj ve výstavbě a údržbě silnic. Úzké prašné silnice stavěné pro koňské povozy nedostačovaly.

Přišla však první světová válka a s ní i odchod většiny mužů do pole, nebyly ani finanční prostředky, ani materiál na pořádnou údržbu, o výstavbě nových silnic ani nemluvě. Od r. 1914 do r. 1918 silnice velmi zpustly.

Údobí 1918 – 1938

Předválečné politické poměry vedly ke směřování hlavních silnic ve směru ve spojení Čech a Moravy s Rakousy, tedy převážně v severojižním směru.

Po vzniku Československé republiky byl jeden z cílů utvořit takové dopravní poměry, které by vyhovovaly novým podmínkám. Tvar a rozloha republiky a geografické seskupení jednotlivých zemí, seřazených ve směru západ – východ v délce přes tisíc kilometrů, znesnadňovaly vybudování silniční sítě orientované k jedinému centru. Silniční síť nebyla budována před rokem 1918 organicky a bylo třeba ji přetvořit tak, aby byla dopravně a hospodářsky orientována k hlavnímu městu. S použitím silniční sítě orientované ku Praze měly být vhodné silniční tahy paprskovitě prodlouženy přes zemi Moravskoslezskou na Slovensko a Podkarpatskou Rus, aby vyhovovaly obraně státu i mezinárodnímu ruchu.

Pro splnění takového úkolu bylo ovšem nutno vytvořit organizační a správní předpoklady. Vláda proto sjednotila administrativu oblastí – tedy Čech, Moravy, Slezska a Slovenska a Podkarpatské Rusi – unifikací vnitřní správy a zavedením určitého systému a jednotnosti silničního hospodářství. Ministerstvo veřejných prací již r. 1920 sestavilo program na do-

plnění sítě státních silnic v Československé republice. Vedle tohoto úkolu zde byl ještě další – přizpůsobit silniční síť vývojovému skoku od dopravy potahové k dopravě motorizované, vybavit ji vozovkami pro těžkou dopravu. Bylo zapotřebí zříditi alespoň na nejživějších hlavních tazích vozovky betonové, dlážděné nebo živičné, vhodné pro rychlou a těžkou dopravu autobusovou a nákladní. V prvních letech bylo zapotřebí vyspravit cesty válečnými lety poškozené a zanedbané.

Od r. 1918 bylo možno mluvit v okrese Nový Jičín o dostačující hustotě silniční sítě. Kromě obcí Hartý a Větrkovice měly všechny obce silniční připojení. Poslední brod v okrese byl na silnici Petřvald-Trnávka a ten byl nahrazen mostem v r. 1924. V r. 1926 byly položeny základy k utvoření státního silničního fondu, který našel uplatnění až do r. 1940, kdy z něj byly financovány přestavby silnic.

První přestavba zahájená v té době byla přestavba státní silnice I/48 v celém okrese (27,5 km). Byla to na této silnici až na některé mosty první přestavba od r. 1787. Stavební práce probíhaly v letech 1928-1932 a spočívaly v podstatném zlepšení povrchu, místy byly sníženy na kopcích nivelety a naopak zvýšeny násypy v údolnicích, některé směrové oblouky byly zmírněny. Pro zvýšení únosnosti byla vozovka znovu štětována, zaštetkována a uválcována. V celé délce bylo provedeno zpevnění převážně drobnou dlažbou a několik úseků i asfaltovou vozovkou „Topeka“.

Na silnici I/47 byla v letech 1936 - 1940 provedena rekonstrukce na výpadu z Oder po místní cihelnu, z Fulneku po Děrné, mezi Pohořílkami a odbočkou do Bílova, na „labuti“ do Bílovce, z Bílovce do Bravantice a hlavně v průtahu Klimkovicemi. V délce 3,5 km mezi Odrami a Fulnekem od Hvězdové byla provedena úplná přeložka až po sokolovnu ve Fulneku a opatřena drobnou dlažbou (v r. 1970 položen asfalt).

Hledalo se kratší spojení z Olomouce do Ostravy než spojení přes Hranice a Nový Jičín. Byla projektována značně nákladná rekonstrukce dnešní silnice II/441 z Velkého Újezdu přes Kozlov, Potštát, Odry do Fulneku. V l. 1938-1940 byl úplně vybudován úsek od Jakubčovic do Oder k cihelně s napojením na silnici I/47 a nahradil pro dálkový provoz dosavadní okresní silnici přes Loučky u Oder. Zbývající úsek této silnice od hranice okresu Přerov po obec Loučky u Oder (dnešní křižovatka se silnicí III/4419 Jakubčovice n.O. – Loučky) byl vybudován jako štětostětková vozovka. Ostatně úsek od hranice okresu po odbočení na Spálov býval úsek jen málo používán, poněvadž stavba byla v celé délce od okupace Sudet zastavena a dálkový přípoj nebyl dokončen. Za války pak silnice téměř úplně



zarostla keří. Úsek od odbočení do Spálova sloužil již plně jako šterkovačka a tvořil přípoj do Oder. K úplnému dokončení a rozšíření tohoto úseku došlo v l. 1965-1968.

Na silnici I/57 v části mezi Husím potokem u Hladkých Životic a Odrou bylo provedeno: částečně zemní těleso, opěry mostů přes Husí potok v Hladkých Životicích a přes Odru a železobetonové konstrukce nadjezdu nad železnicí Přerov-Bohumín u Hladkých Životic. Tento nadjezd musel být při elektrifikaci železnice pro malou podjezdovou výšku odklizen. Dokončen byl jen kratičký 600m dlouhý úsek od odbočení silnice III/462 přes Kolonii u Hladkých Životic po most u Skřivánčí. Rovněž přestavba tohoto úseku byla po okupaci Sudet zastavena.

Již v r. 1928 bylo požadována přeložka silnice Příbor-Petřvald-Stará Ves nad Ondřejnicí vedoucí tehdy přes Skotnici do Mošnova ke kostelu a dále přes Dvorek a průtahem Petřvaldu do Staré Vsi nad Ondřejnicí. K přestavbě však došlo počínaje rokem 1959.

Ačkoliv byly silnice během I. světové války značně zanedbané, poměrně rychle se v poválečných letech vylepšovaly.

Po válce byl také dosti velký zájem o práci cestářů, i když podmínky pro přijetí byly stále velmi náročné a platy oproti tomu skrovné. Avšak i zde platilo – malé, ale jisté! Mzdy u státních cestářů byly podstatně lepší než u okresních cestářů (pohrabáčů). Proto se také okresní cestáři rekrutovali z řad domkařů, kteří nebyli tak závislí výživou rodiny na platu. Nebylo vzácností, že cestář měl 2-3 krávy a ještě nějaký drobný dobytek. Tu zajisté přišlo vhod, že trávu z příkopů měl cestář bezplatně k dispozici a tu, kterou nepotřeboval, mohl prodat. Cestáři měli též po r. 1918 nárok na diety, na mzdu za práci na cizím úseku, na odměnu za figurování šterku a konečně naturální požitky – 1 oblek soukenný a čepici, 1 oblek plátěný a letní čepici (vždy na dva roky), 1 boty ročně a jeden kožený plášť na šest let. Cestáři měli slevu na dráze pro sebe a třikrát do roka i pro příslušníky rodiny. Do důchodu odcházeli v 55 letech.

Mimo dvou úseků asfaltového povrchu zn. „Topeka“ na silnicích I/48 u Libhoště a u Příbora, provedených při rekonstrukci silnice v r. 1930, a úseku mezi Odrami a Jakubčovicemi v r. 1937, byl proveden jediný dvojnásobný dehtový nátěr na silnici Příbor-Petřvald na Moravě firmou Rütgers z Ostravy v r. 1928. O výborný silniční dehet z Ostravy neměli cestmistři pochopení a za ideální pokládali dlážděné vozovky. Již v r. 1933 počalo několik menších podniků s výrobou kotlů na tavení asfaltu a s výro-

bu ručních dehtovaček obsluhovaných 1-2 osobami, které sloužily k provádění dehtových nátěrů i penetračních makadamů. Na Novojičínsku se začala tato technologie používat až od r. 1948.

První vysprávky dehtem se dělaly tak, že se dehet rozehřál v sudu, z něho se přelil do tavného kotle, pod kterým se topilo dřevem a uhlím. Rozehřátý dehet někdy překypěl a často vyhořel i celý obsah kotle. Rozehřátý dehet se pak nalil naběračkou na poškozené místo, rozetřel košťaty a zaházel drtí a pískem. Navíc se vysprávka někdy ještě dusala.

V té době se započalo také se soustavným svislým značením, které sice bylo prováděno již od r. 1910, avšak jen postupně a nejprve na státních silnicích a nejednotně. Veškeré znaky byly dřevěné na dřevěných sloupcích.

Až do 15. března 1939 do zřízení Protektorátu Čechy a Morava, se jezdilo vlevo. S okupační armádou, téměř v jejím čele, projeli značkaři a na silnice a u všech rozcestí přibíli tabulky „Rechts fahren!“

Zrušení silničního fondu v r. 1938 znamenalo první krok k zastavení slibného vývoje v silničním hospodářství z let 1928-1938.

Po mnichovském diktátu v r. 1938 byly od Československa odtrženy pohraniční oblasti a tímto násilným činem byl silně zasažen život u nás a samozřejmě i výrazně narušena koncepce výstavby a přestavby silniční sítě. Někteří cestáři z okupovaného území odešli do vnitrozemí, většina jich však zůstala dále v zabraném území v přesvědčení, že tento stav je pouze přechodný. V březnu 1939 došlo k vytvoření Protektorátu Čechy a Morava, schylovalo se ke II. světové válce...

Roky 1939 – 1945

Správu silnic zajišťoval na území Protektorátu Okresní úřad ve Valašském Meziříčí (technické oddělení), jehož nadřízeným orgánem byl Zemský úřad v Brně a Ministerstvo veřejných prací v Praze. Silnice v sudetské části okresu byly spravovány Landrátem v Opavě, který měl pro silniční službu odborné oddělení „Strassenbauamt Troppau“ a cestmistry v Novém Jičíně, Příboře a Fulneku.

Státní silnice I/48 byla v Sudetech a v úseku od Dubu po Starý Jičín tvořila státní hranici.

Hranice byla přísně střežena a styk mezi oběma územími byl možný jen na vyznačených přechodech. Na nich byla závora, německá strážnice na sudetském a česká na protektorátním území. Tyto strážnice byly v novojičínském území na deseti místech a v Poodří na silnici Petřvald na Moravě – Trnávka



asi 1 km od Trnávky a na silnici Petřvald na Moravě – Stará Ves nad Ondřejnicí při odbočení do Košatky. Kdo chtěl přejít, musel mít platnou propustku, kterou vydávali němečtí pověřenci u okresního úřadu. Přecházelo se však mnohdy načerno mimo přechody a strážci hranic také nebyli neúplatní a někteří byli shovívaví...

Na území Protektorátu byla v r. 1939 provedena inkamerace, tj. prakticky zestátnění dalších silnic, a zřízena kategorie státních silnic II. třídy.

Dovolme si nyní udělat krátké odbočení a zmiňme se o jednom málo známém projektu: protože po záboru Sudet neexistovalo vyhovující silniční spojení Čech a Moravy s Ostravskem, důležité pro německý válečný průmysl, vznikl a byl urychleně realizován projekt silničního spojení Plzeň-Ostrava. Záměr využíval v Čechách a na Moravě vhodné silniční tahy, situované v tomto směru – dnešní tah I/18. Do novojičínského okresu tato trasa vstoupila směrem od Rožnova pod Radhoštěm na Pinduli po dnešní silnici I/58, vedla po ní až k restauraci Siberia ve Frenštátě pod Radhoštěm a zde se odklonila za bývalé kasárny východně od nádraží a směřovala přes Kunčice pod Ondřejnicí a Frýdlant nad Ostravicí až k Nové Bělé na dnes vybudovaný úsek od čerpací stanice do Ostravy.

Akce, známá u nás jako „Plzeňská“, však nebyla dokončena a zbylo z ní jen torzo. Úsek od Siberie až po frenštátské nádraží je i dnes ještě patrný. Dokončen byl jen krátký úsek z Rožnova pod Radhoštěm na Pindulu.

Válečné údobí napáchalo daleko více škod na silnicích v zabraném sudetském území, než v okrese Valašské Meziříčí. Nebyly čištěny krajnice, příkopy, patníky byly často vyvráceny, některé propustky poškozeny a na silnicích bylo mnoho výtluků. V zimě 1944-1945 budovali nacisté proti postupující Rudé armádě obranné příkopy přes silnice a pozemky. Byly to např. příkopy a zákopy přes silnici u Louček u Oder a u Klimkovic. Hlavní škody však byly napáchány na mostech, z nichž většina byla železobetonových a železných. V novojičínském okrese bylo zničeno celkem 85 mostů, mnoho mostů bylo zachráněno místními obyvateli. Někteří zaplatili svůj čin životem, válka se chýlila ke svému konci...

Poválečná obnova

Po období odklizovacích prací souvisejících s uvolňováním závalů, zátarasů na silnicích a likvidací min začala obnova silnic a mostů. Zejména u mostů šlo nejprve o provizoria, budovaná ze dřeva, často byly zřizovány jen brody. Silniční záležitosti řídil Okresní národní výbor v Novém Jičíně prostřednictvím tech-



Bývalá zájezdní hospoda v Libhošti uprostřed obce u císařské silnice (č.p. 105, dnes veřejný celní sklad)

nického referátu. Zavedením krajského zřízení byly od 1. února 1949 ustaveny krajské silniční služby, podřízené krajským národním výborům. Silniční služba měla ústředí v Ostravě a dvě oblastní správy. Jednu v Opavě pro tehdejší okresy Opava, Krnov, Bílovec, Hlučín, Vítkov a druhou v Místku pro okresy Český Těšín, Frenštát pod Radhoštěm, Karvinou, Místek, Nový Jičín a Ostravu.

Silniční síť tehdy čítala 288 km a celkem jen 90 km bylo v r. 1945 bezprašných. Živičný nátěr měla jen silnice I/57 a I/58 z Příbora do Petřvaldu na Moravě a několik kilometrů na silnici I/48. V okrese převládaly šterkované silnice, často s minimálním kamenitým podkladem. Všechny silnice byly po r. 1948 státní a byly rozděleny do tří tříd.

Provoz na silnicích ovšem neustále vzrůstal. Již za války byly vyráběny a na naše silnice zaváděny těžké autobusy, šestitunové nákladní vozy Škoda a osmitunové tatro. Rostoucí objem silniční dopravy a neustálé zvyšování rychlosti i hmotnosti vozidel s sebou přinesl i změny ve způsobu výstavby, opravy a údržby komunikací. Uplatňovala se široká mechanizace a individuální práce cestářů byla nahrazována prací ve skupinách a četách.

Od 50. let se přestalo válcovat na hlinitý kal a na jeho místo nastoupil silniční dehet. Začaly se využívat motorizované dehtovačky, svlaky na krajnice i šterkové vozovky, vrtulová rozmetadla posypu na hřidelích nákladních aut, drťovací vozy a další dnes už zapomenuté mechanismy a zařízení.

Vládním nařízením č. 34/1952 byly z krajských silničních služeb vytvořeny krajské národní podniky „Československé silnice“, které byly přímo podřízeny Ministerstvu dopravy – hlavní správě státních silnic. V našem kraji takto vznikl národní podnik Československé státní silnice, n.p. Ostrava, který zajišťoval činnost investorskou, odbornou i správu silnic.



V roce 1957 došlo na podkladě usnesení vlády č. 2712 k reorganizaci silniční dopravy v krajích. Hlavní správa silnic u Ministerstva dopravy byla změněna na Ústřední správu silnic a n.p. Československé státní silnice změněny tak, že jednotlivé silniční podniky byly převedeny do přímého řízení a působnosti krajských národních výborů (KNV). Vedoucím orgánem silniční správy se staly Správy dopravy KNV. Ve všech okresech byly zřízeny Silniční údržby jako rozpočtové organizace.

60. léta 20. století

Reorganizace silniční správy, které proběhly v padesátých letech, nebyly poslední. V roce 1960 došlo na základě vládního nařízení č. 71/1960 Sb. o rozšíření pravomoci a odpovědnosti národních výborů k uspořádání činnosti jejich orgánů. Byly zrušeny Československé státní silnice n.p., řízené KNV, a bylo zřízeno 33 Okresních správ silnic n.p., řízených okresními národními výbory. Dne 17. června 1960

byla v novojičínském okrese vytvořena Okresní správa silnic v Novém Jičíně.

Rozsáhlou územní reorganizací státu vzniklo z dosavadních 19 krajů 10 a samostatný Národní výbor hlavního města Prahy. Na Moravě byly namísto bývalých 5 krajů zřízeny dva, a to Jihomoravský a Severomoravský.

Od 1. června 1960 byl vytvořen okres Nový Jičín v rozsahu, který se bez výrazných změn udržel až do r. 2001 a 1. dubna 1963 byl zřízen krajský podnik Silnice n.p., řízený KNV.

V současnosti se podnik nazývá Správa a údržba silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, pracoviště Nový Jičín.

Závěrem Čtení z Kroniky Okresní správy silnic Nový Jičín uvádíme silnice budované v období 1950 – 1974 jako novostavby a dále pak rekonstrukce a velké opravy. Jsou uvedeny především úseky spadající do Poodří.

Úsek	délka v km	rok
I/47 hranice okresu Přerov - odb. Potoční v Odrách	4,910	1969
I/47 most a mostní rampy v Odrách	0,760	1968
I/57 Nový Jičín – Šenov u kostela	0,470	1964
I/57 Skřivánčí - Hl. Životice, odb. silnice III/46426	2,360	1972
II/441 hranice okr. Přerov - křížení se sil. III/4419 u Louček	6,897	1968
II/442 most přes Odru a rampy v Jakubčovicích	1,050	1966
II/464 průtah v Butovicích od školy k benz. čerpadlu	0,650	1973
II/464 rampy na žel. nadjezdu v Butovicích	0,630	1959
II/464 most přes Odru a rampy	3,263	1971
II/464 přeložka sil. Sedlnice - Skotnice od N. Horky po sil. I/58	4,930	1959
II/478 od náměstí v Klimkovicích po žel. přejezd v Polance	4,350	1965
III/04732 od křižovatky se silnicí III/4418 po Mankovice	3,570	1962
III/04734 od I/47 u Oder po Mankovice	3,100	1971, 1973
III/04734 rampy mostu přes Odru u Suchdolu	0,200	1965
III/04737 od I/47 k ul. Skřivánčí v Odrách	0,220	1971
III/04737 Skřivánčí a Potoční v Odrách	0,580	1969, 1971
III/0489 průtah Hůrkou	0,980	1957
III/0489 Hůrka – Vražné	2,400	1965
III/0489 rampy mostu přes Luhu v Jeseníku n.O.	0,150	1971
III/04810 rampy mostu přes Luhu v Jeseníku n. O.	0,350	1971
III/05715 od I/57 po III/0489 v Hůrce	5,710	1964
III/46420 Butovice – Hladké Životice	7,461	1961
III/46423 Pustějov – Kujavy	2,257	1961
III/46427 rampy na mostu přes Odru u II/464	0,220	1971
III/46428 od II/464 u Nové Horky po žel. nadjezd trati do Příbora	0,663	1971
III/46428 rampy mostu v Bartošovicích	0,700	1967
III/46428 přeložka silnice a mostu v Kuníně	0,320	1969
III/46431 přes N. Horku od II/464	0,168	1971



Poznámky k silnicím na Odersku, jak je přináší kniha A. Rolledera Dějiny města a soudního okresu Odry, 1903

• V době vzniku knihy na přelomu 19. a 20. století patřily k soudnímu okresu Odry tyto obce: Dobešov, Véska, Hynčice, Heřmanice, Heřmánky, Jakubčovice, Kamenka, Kunčice, Loučky, Mankovice, Nová Ves, Horní Vražné, Tošovice, Vítovka, Veselí, Slezské Vlkovice a město Odry, 1903.

• Některé mosty jsou připomínány v urbáři, který dal založit r. 1650 markrabě Saluzzo (Michael Alvernia Saluzzo, markrabě z Clavesana).

Nikoli zanedbatelným pramenem příjmů pro vrchnost bylo tehdy rybníční a lesní hospodářství. Urbář o tom říká následující: „Řeka Odra - tato řeka Odra, počínajíc od Dlouhého oderského mostu vzhůru až k Heřmánkám, která v některých úsecích tu a tam se přenechává poddaným za nájem, rovněž tak od Mankovického mostu až k mankovickému jezu, patří vrchnosti. V této Odře má pán svou zakázanou vodu, ve které v létě v zimě může mít v dostatku různé ryby pro kuchyni, parmy, štiky, podoustve, kapry, pstruhy, grundle a raky. Roční příjem se cení na 200 tol.“

Od roku 1691 docházelo ke sporům mezi vrchností v Německém Jeseníku a v Odrách po hranice mezi panstvími a po hráze na řece Odře pod Mankovickým mostem, které chránily jesenické pozemky. V této záležitosti byl 21. října 1713 mezi panem Rudolfem Christophem říšským hrabětem von Witten, panem na Chudobíně, Vilémově a v Německém Jeseníku na jedné straně, a paní Marií Annou, ovdovělou hraběnkou von Werdenberg, roz. hraběnkou von Halliweil, a panem Josefem Filipem říšským hrabětem von Hoditz na Olbramovicích a Melči jako zplnomocněncem a poručníkem paní Leopoldiny von Rochoville, roz. hraběnky von Werdenberg, a jejími svěřenci na straně druhé, za prostřednictví pánů Johanna Ignáce Kaltschmida von Eisenberg, Antona Zeno von Danhaus, Ernesta Mitrovského z Nemyšle a Franze Karla von Wiplar a z Uschitz uzavřen smír a bylo při tom stanoveno mimo jiné, že oderská vrchnost dodá dřevo ke stavbě mostu z Vražného do Mankovic; most postaví lidé z Vražného a jsou proto osvobozeni od mýta. Zavazuje se udržovat jez pro mankovický mlýnský náhon, udržovat v dobrém stavu hráze a jezy na Odře nad uvedenými pozemky, aby netekla voda na louky, které patří lidem z Vražného.

• Od roku 1840 musela každá obec udržovat a stavět cesty ve svém obvodu. Město Odry dalo r. 1843 zřídit a nově upravit cestu do Emauz v normální šíři čtyř sáhů a roku 1850 ustanovilo cestáře s denní mzdou 30 kr. Následujícího roku bylo rozhodnuto, že podíl silničního fondu, který byl doposud rozdělován mezi Odry, Neumark (část města na levém břehu Odry) a Hvězdovou, má plynout do obecní pokladny.

• Most v Mankovicích ve směru na okresní silnici Odry - Suchdol byl r. 1850 podle nařízení Okresního hejtmanství obnoven, k čemuž společně přispěly Odry, Mankovice, Vražné, Emauzy a Hynčice. Dlouhý neboli Johannův most přes Odru byl r. 1849 obnoven nákladem 818 zl., při této příležitosti bylo mýtné převedeno z 1. do 2. třídy a mýtný tarif byl stanoven: za 1 kus tažného dobytka 2 kr., za těžký dobytek nebo dobytek s břemenem 1 kr., hnaný lehký dobytek 1/2 kr. za kus.

• Koncem roku 1859 bylo v politickém okrese Odry 15 221 sáhů okresních silnic, z čehož bylo 1400 s kamenným podkladem a šterkováním a 13 821 jen se šterkováním. Bylo vyhloubeno 141 000 sáhů postranních příkopů, 7700 sáhů okrajů silnic vylepšeno, navezeno bylo 3041 šterkových hranolů a z toho použito 2770, bylo zasazeno 294 kusů alejových stromů.

• Už roku 1867 převzala cestáře okresních silnic země a byl zvolen okresní silniční výbor, na který byla přenesena starost o udržování okresních silnic. Dalšími zemskými zákony (1868, 1887, 1888) bylo určeno ustanovování a okruh působnosti okresních silničních výborů, způsob jejich volby a trvání funkčního období. Okresní silniční výbor je volen na 6 let, je rozhodujícím a dozorčím orgánem pro okresní silnice, sestavuje roční plány a kontroluje výkazy, sestavené daňovými úřady, pokud se týkají hospodaření silničního fondu. Rozhoduje o přeložení nebo o přestavbě jednotlivých okresních silnic, o postavení nové okresní silnice, nebo o zařazení jiné silnice do kategorie silnic okresních. Ke krytí nákladů může výbor rozhodnout o 10% zvýšení přímých daní v okrese, vyšší přírážky až do 50% povoluje Zemský výbor, ještě vyšší zemský zákon. Výbor může také žádat o půjčku. Výbor má na starosti provádění staveb silnic a veškerou technickou a hospodářskou stránku správy okresních silnic, jeho předseda je prováděcím orgánem. Záležitosti pokladní a zúčtování přírážek provádí c. k. daňový úřad.

• Předsedou silničního výboru byl v letech 1867-1897 starosta Oder Julius Gerlich, později Wilhelm Liebscher, majitel dědičné rychty v Mankovicích.

• Zemským zákonem z 1. ledna 1878 byl vydán silniční policejní řád pro veřejné nestátní silnice. Silniční policejní dozor vykonává představený obce. Obce jsou povinny postavit potřebné ukazatele cesty, aby se zamezilo tvorbě kolejí, mají cestáři pokládat kameny, které není dovoleno odstranit, musí však být před počátkem noci uklizeny. Každý povoz musí mít jmenovku a v noci musí být osvětlen. Saně musí jezdit s rolničkami.

• Podle zemského zákona z 28. dubna 1896 musí podél okresních silnic, s výjimkou cesty přes obec,



Na bývalé Volské cestě pod Hůrkou

být vysazeny řady stromů nebo aleje. Stromy musí stát na okraji silnice ve vzdálenosti 20m od sebe. Stojí-li na vzdálenější straně příkopu, stará se o jejich zasazení a udržování majitel pozemku. Stromy je třeba volit takové, které mají jedlé plody, nebo je možno sadit jeřáby, kaštiny, břízy, olše, javory nebo lípy.

- Po vydání zemského zákona z 13. července 1898 o zřizování a udržování veřejných nestátních cest pozbyly předchozí zákony o silnicích z let 1863, 1868, 1888 platnost. Okresní silnice byly zařazeny do 1. nebo 2. třídy. Cesty se dále dělí na obecní cesty, cesty a cesty ve veřejném zájmu. Okresní silnice 1. třídy mají jízdní dráhu opatřenou kamenným podkladem, jízdní dráha je široká nejméně 4 m.. Okraje cesty po obou stranách mají mít zpravidla šířku 1 metru. Okresní silnice 2. třídy mají mít celkovou šířku 5,5m.

- Silniční okresy se shodovaly zpravidla s obvody soudních okresů. Zřizování okresních silnic se provádělo v součinnosti se silničními okresy. Obecní cesty a cesty udržovaly obce, zájmové cesty pak zájemci. Mohli však dostat subvenci buď z okresního nebo zemského silničního fondu. Pokladní záležitosti a účtování nákladů měly na starosti c. k. daňové úřady, dozor nad okresními silnicemi zemský výbor.

- Okresní silnice do Vítkova vedla přes Vítkovu a Kamenku. Už v roce 1832 byla snaha přeložit ji do údolí Odry a Čermenky. Byla provedena měření, podle kterých by bylo ji možno vést od rohu Wladarova domu (na náměstí č. 2) až k dlouhému mostu (280 sáhů), odtud až k potoku Čermná (4 620 sáhů), a odtud až ke staré okresní silnici před Vítkovem (1831 sáhů). Přeložení však nebylo provedeno, a když potom r. 1853 obce žádaly přeložení okresní silnice do údolí, město to odmítlo. Uvedené obce podaly r. 1867 Zemskému sněmu petici, která však vyzněla naprázdno, neboť baron Závíš z Vikštejna odmítl poskytnout jakýkoli příspěvek. V roce 1879

byly však plány a výkresy pro novou okresní silnici předloženy a v roce 1880 byla stavba v údolí Odry a Čermenky realizována. Město Odry neslo náklady na zřízení silnice ve svém obvodu. Obec Heřmanice prosila o zachování staré silnice, ale neúspěšně. Marné byly i petice obcí Kamenka a Véska, aby byla znovu vyměřena cesta v minulosti zrušená cesta Kamenka - Vítkov, neboť nejvyšším rozhodnutím z 24. listopadu 1888 schválilo Jeho Veličenstvo usnesení Zemského sněmu, které se vyslovilo pro zrušení okresní silnice z Oder přes Kamenku do Vítkova v obcích Tošovice, Vlkovice, Véska, Heřmanice a Kamenka. Po opětovných žádostech byla dříve zrušená okresní silnice Odry - Kamenka v roce 1896 opět prohlášena za okresní.

- Mýtnici u Dlouhého mostu věnoval Franz hrabě von Sickingen spolu s 500 zl. roku 1876 silničnímu výboru a podle smlouvy z 19. srpna 1876 bylo vlastnické právo stejným dílem zapsáno obcím Dobešov, Véska, Hynčice, Velké Heřmánky a Heřmánky, Jakubčovice, Kamenka, Kunčice, Loučky, Mankovice, Nová Ves, Odry, Vražné, Tošovice, Vítkov, Veselí a Vlkovice. Domek přešel r. 1901 do vlastnictví města Oder a poté na Fürstenberskou dívčí školu, načež ještě téhož roku byl zbořen. Pro snadnější udržování tří mostů ve směru Odry - Fulnek, přes mlýnský náhon, přes řeku Odru a Vodní ulici, byl obcím, které o to měly zájem, povolen příjem z mostního mýta podle 2. třídy erárního mýtného tarifu stejně jako dříve na pět let a nadále vždy na pět let, současně bylo ale uloženo, aby potřebné opravy byly prováděny co nejrychleji. Bylo zařízeno to nejnětější a roku 1888 byl Dlouhý most zbudován zcela nově ze železa nákladem 16 000 zl. Ostatní mosty na okresních silnicích byly rovněž zhotoveny ze železa.

- Oderské okresní silnice měřily roku 1889 32,692km, byly 6,7m široké a udržování jednoho kilometru stálo průměrně 244 zl. 50 kr., zatímco udržování říšské silnice o šířce 9,6 přišlo na jeden kilometr na 289 zl. Roku 1899 existovaly tyto okresní silnice: Odry - Hranice 5km, Vražné - Jeseník 1,134km, Odry - Suchdol 7,371km, Odry - Fulnek 4km, Odry - Kamenka 12km, údolní silnice podél Odry a Čermenky 10,6km, celkem 40,105km. Silnice ve Vražném a Hynčicích byla také okresní. Roku 1897 byly jmenované silnice osázeny v délce 29,671km ovocnými stromy a v délce 6km jinými stromy. Byly zde tři dřevěné mosty o celkové délce 50 m, dva kamenné mosty o délce 15 m, pět železných o délce 139m a dva ze smíšeného materiálu o celkové délce 10m, dohromady 12 mostů s 214m délky.

- Zemský výbor upozornil již roku 1867 obecní výbor v Odrách, aby dal přeložit cestu do Dobešova na pozemek se stodolami, avšak nestalo se tak. Roku 1877 se snažila obec, aby přes tento pozemek byla vedena okresní silnice, ale bez úspěchu. Když se



o této záležitosti 1892 opět uvažovalo, odmítlo město jakýkoli příspěvek na stavbu silnice, která byla pak v r. 1900 provedena zásluhou Jeho císařské Výsosti velmistra Řádu německých rytířů arcivévody Eugena s ohledem na veřejný zájem na státní útraty. Tato silnice neprochází pozemkem se stodolami ani mlýnským pozemkem, ale od Fürstenberské nemocnice vede na západ na Milíkov, který zdolává třemi mocnými serpentinami, potom kolem starého hradního kopce dvěma menšími serpentinami vede plochou výšinou k Slepčímú dvoru a odtud přímo do Dobešova.

Roku 1901 byl založen spolek Svépomoc (Selbsthilfe) a téhož roku byla postavena říšská silnice z Oder přes Milíkov do Dobešova a odtud až k zemské hranici s návazností na silnici do Potštátu, čímž získal Dobešov dlouho vytoužené spojení z městem.

- V letech 1881-1882 byla postavena okresní silnice Odry-Vítkov také v údolí Odry a v údolí potoka Čermenky. V letech 1895-1898 byly postaveny silnice do Spálova a Dobešova. V Kamence byl představeným od roku 1849 dědičný rychtář Ferdinand Pauler. Za jeho úřadování byla postavena okresní silnice z Oder přes Kamenku do Vítkova.

- Dobyččí most přes Odru, nyní také zvaný Dvorský most, byl nově zřízen 1867 a v letech 1878 a 1888 na něm byly provedeny větší opravy. Květinová lávka přes Odru byla znovu postavena ze dřeva v roce 1867. Když již r. 1875 musela být velkým nákladem znovu opravována, uvažovalo se o postavení železného lávky, která byla postavena teprve roku 1889.

- V Loučkách byl postaven most přes Odru za Josefa Wesselského (z č.5) v letech 1875-1878.

A ještě pár slov o venkovských formanech

Až do poloviny 19. století, kdy je nahradila železnice, byli formani hlavními přepravci zboží. Nájemní přepravu osob provozovali jen příležitostně. Zato tak-



řka pravidelně vozili dopisy, peněžní zásilky nebo menší balíky, čímž konkurovali poště. Formani - „lantkočič“, „kočové“ - byli organizováni v ceších, které pevně určovaly ceny za přepravu i další pravidla. Až v r. 1788, když byl zrušen systém cechů, bylo povoznictví prohlášeno za volnou živnost.

Nacházíme je u nás všude, kde existovalo čilejší řemeslo a obchod, formanství se provozovalo jako samostatná živnost nebo jako vedlejší zaměstnání při selských dvorech. Bylo to zaměstnání výnosné a formani byli venkovským lidem považováni za něco výjimečného. Mnozí rolníci nechávali svá hospodářství na starosti rodinám a zajížděli do světa formanit. Jinak se formanská živnost provozovala samostatně i v několika generacích.

Podle toho, jaký náklad vozili a kam ho dopravovali, se venkovští formani dělili do tří skupin.

Prvou skupinu tvořili ve starší době takoví, kteří provozovali povoznictví zčásti v rámci povinné panské roboty. Za práci navíc dostávali od panství příplatek. Tak například v rámci hukvaldského panství a v jeho okolí rozváželi hlavně dřevěné výrobky a dřevo. Z rudných dolů v Trojanovicích, v Tiché, v Kozlovicích, Kunčicích a ve Lhotce vozili rudu do panských hutí ve Frýdlantě. Dřevo z panských lesů se vozilo hlavně do Příbora. V robotní povinnosti však povozníci jezdili i dále - do Hranic, do Přerova, do Kroměříže. Protože náklad určený robotním příkazem nebýval velký, mohli povozníci přibírat některým obchodníkům nebo řemeslníkům zboží k přepravě do uvedených měst.

K druhé skupině patřili formani dálkoví. Někteří převáželi náklady jen uvnitř země, jiní zajížděli za hranice a dopravovali svěřené náklady do různých míst střední, jižní a zčásti i východní Evropy. Při dálkové dopravě formani nejvíc vydělávali, platilo se však jen za jízdu, za nakládání a skládání zboží, nedostal forman nic.

Třetí skupinu tvořili formani „expresní“, kteří byli nejvíce ceněni a nejvíce placeni. K přepravě se jim svěřovalo zboží, které bylo třeba do určeného místa dopravit v přesně stanovený čas.

Formanský vůz

Bytelný formanský vůz zpravidla táhly dva páry koní. Forman řídil spřežení buď z podsedního, levého koně zadního páru, nebo šel pěšky a koně vedl. Zatímco na počátku 17. století se dala formanským vozem přepravit asi 1 tuna nákladu, v polovině 18. století, kdy byly vozy ještě pevnější a dokonalejší, bylo úředně nařízeno, že forman může naložit při záprahu dvou párů koní maximálně necelé 3 tuny. K ochraně silnic před poškozováním bylo také urče-



no, že obruč kola formanského vozu musí mít minimální šířku 7 palců, tj. asi 18cm.

Nebylo snadné se stát dálkovým nebo expresním formanem. Kdo chtěl provozovat formanskou živnost, musel mít k dispozici značný kapitál, dobrý formanský vůz pod plachtou a víc dobrých spolehlivých koní v tahu i v běhu.

Nakládání na formanský vůz trvalo dlouho a vyžadovalo zkušenost a praxi. Nakládalo se nejrozličnější zboží volně, v okovaných bednách nebo truhlách, přitom do značné výšky. Aby se zvětšil úložný prostor vozu, rozšiřoval se do boku líhami či štěňhami, vpředu a vzadu se prodlužoval šandraty. Bedny a truhly byly kvůli bezpečnosti opatřeny silnými zámky a ještě převázány řetězem. Srovnaný náklad se pokryl rohožemi a přes vůz se přetáhla a přivázala plachta z hrubého plátna.

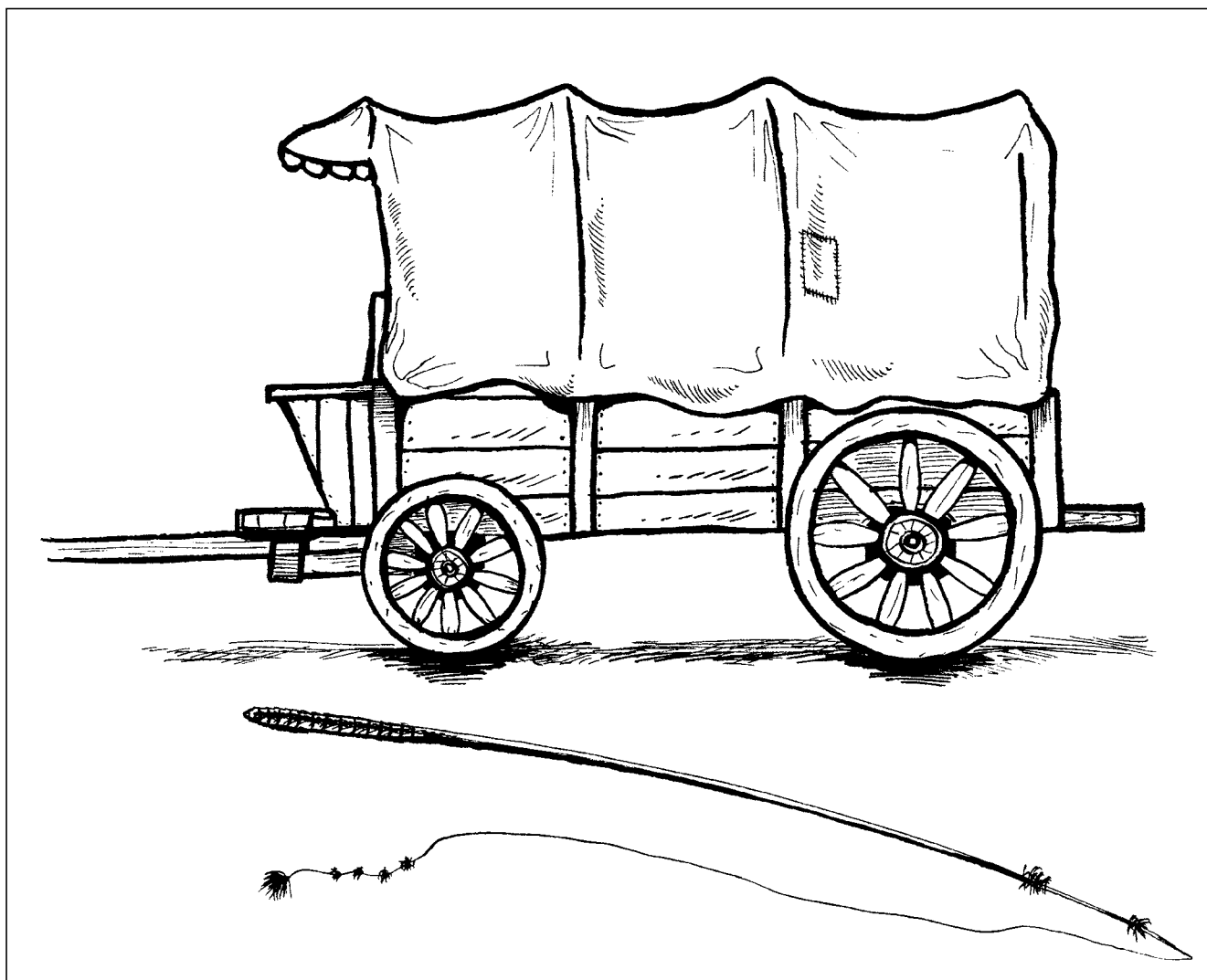
K výbavě formanského vozu dále patřil hever, na líšni po levé straně visívala velká plechová lucerna, pod vozem šifek či lodička pro návazy a jiné formanské potřeby a sítko, občas pestře malované, na přesypávání ovsu při krmení.

Řemení formanského vozu bylo ztěžklé mnoha ozdobami zhotovenými z lesklé mosazi. Vyparáděné koně měli formani rádi. A ostatně i sami formani si často potrpěli na parádu.

Když byl náklad srovnán a všechno připraveno na cestu, zapřáhl forman za časného jitra koně do vozu, udělal před nimi tenkým koncem bičové násady tři kříže, zatahal koně za hřívu, aby se posílili na cestu a jelo se.

Vysoké formanské vozy pod režnými plachtami jezdily zpravidla císařskou silnicí. Když však bylo možné kus si nadejet, jeli formani „lontem“. Jeli a drželi se pravidla dlouhé cesty: Veselý forman koňů polehčení. Do vrchu nežeň, z vrchu nepuť, na rovině nešetř!

Při cestách se formani stravovali a nocovali ve formanských hospodách, známých široko daleko pod různými jmény. S formanskou slávou kvetla i sláva těchto hospod, často velmi výstavných, prostorných, s rozsáhlými dvory, stájemi a kůlnami, kde se při nepohodě vešly i vysoko naložené vozy. Ve formanských hospodách býval forman pánem. Hospodský





Bývalá hospoda Sladká d'ůra u Studénky (m. č. Butovice)

v sametové vyšivané čapce málokoho tak rád vítal jako formany. Nevyžadovali mnoho, ale dali hodně utržit a nechali se rádi vidět. Do hospody, do formanky a do své jizby šel forman, když opatřil koně. S bičem se nerad loučil jako voják se svou zbraní. Přijel-li forman do hospody v den velkého svátku, dále nejel. V ten den byl hostem hospodského a neplatil ani groš. Hostinští bývali k formanům velmi úslužní a vážili si jich, protože bývali jejich nejlepšími hosty. Přáli nejen sobě, ale i své čeledi a každou službu dobře zaplatili.

Poznámky:

- Jantarová stezka - průnik Evropou

V Evropě se vytyčuje několik severojižních spojení. Skutečný průběh Jantarové stezky není znám a odborníci ji kladou do různých míst. Historici si většinou představují, že jde o trasu, která spojovala antickou Aquileiu (kdysi přístav na severním pobřeží Jadranu) s baltským pobřežím a po níž se mimo jiné dopravoval i jantar. To byla zřejmě pravdivá informace pro římskou dobu, ale musíme uvažovat o době dřívější, alespoň o mezolitu, kdy Jantarová stezka, respektive její predispozice, už musela být procházena (bližší viz Radan K: Duše krajiny. Staré stezky v proměnách věku, Academia, Praha)

- Z Bernartic byly budovány silnice v následujících letech: roku 1879 do Šenova, r. 1880 do Hůrky a do Suchdolu nad Odrou byla silnice postavena v r.1883 nákladem obce Bernartic n.O. ve výši 7000 zl.

Nový dřevěný most přes Odru na louky v Bernarticích byl postaven v r. 1928, nahrazen ocelovým v r. 1971.

- Pevná silnice z Proskovic do Staré Bělé byla postavena v r. 1896 (Stará Bělá 1272-1918, J. Stibor, 1997).

- Felix Jaschke ve svém popise Horního a Dolního Vražného v roce 1817 uvádí, že: „život obyvatel obcí by byl lepší, kdyby se tolik nevěnovali formanství. Kvůli němu zanedbávají doma obdělávání půdy, na cestách si kazí mravy, přiučují se blahobytnému životu a když pak zase přijedou domů, připadá jim každá práce těžká a běžná sedlácká strava jim nevoní. Kvůli stálým forman-

kám se nedá pomýšlet na šlechtění koní a hovězího dobytka.“

Vedení starých cest řečišti?

Je pochopitelně stěžl myslitelné, aby řečištěm procházela trasa hlavních poštovních a obchodních silnic, zvaných císařské či chausseé, případně jiných významných dálkových zemských cest. Takové využití lze spíše předpokládat u komunikací místního významu, soukromých a polních cest, případně jako nouzového řešení pro zajištění provozu určité části cesty střední kategorie.

S nejčastějším výskytem tohoto jevu se setkáváme především na severovýchodní Moravě a vůbec nejvíce případů je dokladováno přirozeně v horských oblastech.

I v Poodří je však vedení vozovky řečištěm známo, jak dokladuje příspěvek Daniela Drápaly uveřejněný ve sborníku příspěvků 8. semináře Staré stezky (r. 2003).

Jedním z úseků, kde tomu tak bylo, je zemská obchodní cesta č. V z Moravské Ostravy přes Příbor, Frenštát a Valašské Meziříčí na uherské hranice. Část této cesty mezi Mošnovem a Příborem v délce více než 5,3 km vedla zčásti korytem říčky Lubiny. Téměř obdobnou délku měl průchod korytem Jičínky v trase obchodní zemské cesty od Opavy přes Fulnek a Nový Jičín k uherským hranicím. I tato silnice využívala kamenitého povrchu řečiště před Kunínem a opouštěla je v blízkosti Nového Jičina. Výraznou komplikací bylo v obou případech kóliřování hladiny v řekách.

Tolik pro tentokrát o starých cestách a lidech kolem nich. Doufám, že se k nim v budoucnu vrátíme. V každém případě uvítáme jakékoliv další informace.

Vzbral: Radim Jarošek

Kresby: Jiří Zelený

Další vybraná literatura

ČIŽMÁŘOVÁ J., MĚCHUROVÁ Z. (ed.) (1997): Peregrinatis Gothica - Jantarová stezka. In: Supplementum ad Acta musei Moraviae, Scientiae sociales, Brno, 92.

JANOTKA M., LINHART K. (1984): Zapomenutá řemesla, Nakladatelství Svoboda, Praha

RADAN K. (2003): Duše krajiny. Staré stezky v proměnách věku, Academia, Praha



Holaňův dub v Ostravě-Staré Bělé



Holaňův dub před odřezáním koruny (foto: O. Závalský, 1991)

Nejmohutnější a pravděpodobně nejstarší dub na Ostravsku rostl na jižním okraji zastavěného území Staré Bělé na ul. Holainova u domu pana Šeděny čp. 79 na parcele číslo 739/3. Obvod kmene památného dubu letního (*Quercus robur*) měřený ve výšce 1,30m nad zemí byl v roce 1991 630cm, výška stromu 23m a šířka koruny 22m. Stáří bylo odhadováno kolem 500 let. V současné době z něj zbylo pouze torzo kmene.

V roce 1972 byl strom vyhlášen jako chráněný přírodní výtvar, v té době měl obvod kmene 620cm. Měl krásnou pravidelnou korunu, která již v době vyhlášení prosychala. Protože proschlé větve nebyly včas odřezány, postoupila hniloba až do kmene, a tím narušila jeho stabilitu. Ošetření bylo technicky náročné, protože přístup ke stromu pro plošinu byl pouze ze strany od cesty. První ošetření bylo provedeno až



Nový památný dub, vyhlášen v r. 1999 (foto: E. Mračanská)

v roce 1988 Technickými službami Ostrava 3 odřezáním dostupných suchých větví. V roce 1994 zadal Magistrát města Ostravy ošetření stromu odborné firmě, která postavila kolem stromu lešení. Po odstranění trouchnu vznikla v horní části kmene napříč dutina jakoby byl kmen prostřelen dělovou koulí. Kmen nad touto dutinou praskal a přesto, že koruna byla odlehčena řezem a založeno vázání větví speciálními pásy, trhliny pokračovaly a hrozilo rozlomení koruny i kmene. Dům pod korunou stromu byl



Torzo kmene Holaňova dubu (foto: E. Mračanská)

ohrožen. Z toho důvodu byla ochrana dubu zrušena, koruna byla odřezána a kmen byl ponechán jako doklad mohutnosti stromu (23. října 1995). Do roka vyrostl ze spícího pupene na kmeni pod obrovskou otevřenou dutinou výmladek, který dával naději, že se strom zcela nezadusil a snad vytvoří menší druhotnou korunu. Ale byl to jen poslední záchvěv života stromu. Asi po dvou letech tato větvička zaschla a kmen začal trouchnivět. V současné době je již bez kůry, ale ještě stojí na místě, kde mohutný dub rostl.

K dubu se váže historka z období husitských válek o tom, že v jeho stínu údajně odpočíval hejtman Jan Čapek ze Sán (dub by tak musel být mnohem starší). Dub je pojmenován po rodu Holaňů, kteří na statku hospodařili v l. 1787 - 1941. Dne 20. srpna 1843 se "pod dubem" narodil i P. Ludvík Holaň, který je znám jako skladatel církevních písní.

V roce 1999 byl na protější straně cesty na parcele číslo 2616 Magistrátem města Ostravy vyhlášen jako památný strom jiný dub letní s obvodem kmene 410 cm. Roste na kraji švestkové aleje u nefunkční podzemní vodárny. Tento strom se stal pokračovatelem tradice památných dubů ve Staré Bělé. Bohužel i on je však do budoucna ohrožen z důvodu výstavby nového rodinného domu, který se nachází na okraji jeho ochranného pásma.

Ing. Eva Mračanská, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, středisko Ostrava



Vírníci



Skupinka vyrníků na hladině tůně

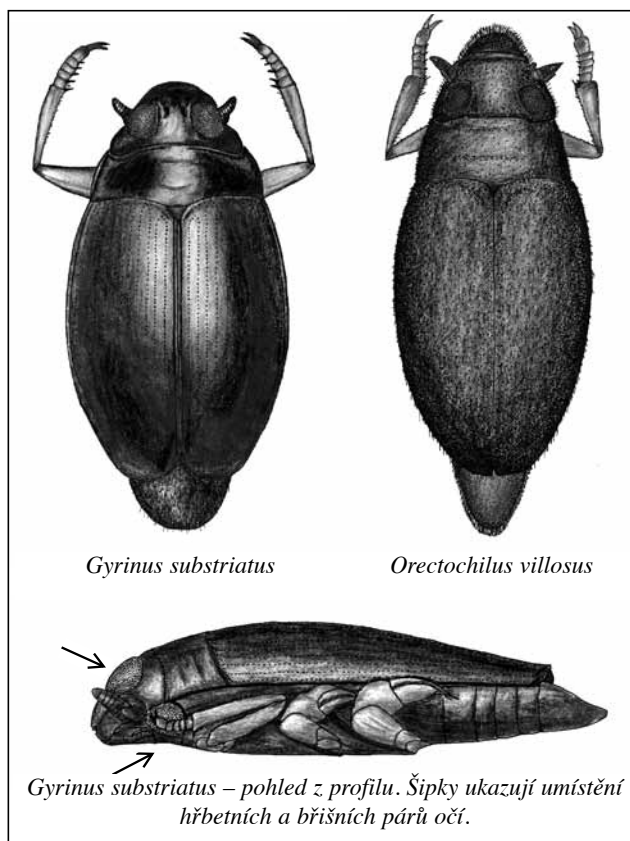
Vírníci (čeleď Gyrinidae) jsou drobní brouci o velikosti okolo 0,5 cm. Většina druhů žije na hladině v klidných zákoutích rybníků mezi porosty vodních rostlin, menší část dává přednost vodním tokům. Zdržují se obvykle ve skupinkách od tří do několika desítek jedinců a často nalezneme pohromadě i několik druhů. Český název „vírníci“ pochází od charakteristického rychlého vířivého pohybu po hladině, při kterém vyrníci vypadají jako malé lesklé kapičky. Při vyrušení se celá skupinka bleskurychle rozprchne a potopí pod hladinu často na deset i více minut. Čeleď Gyrinidae na světě zahrnuje okolo jednoho tisíce druhů, v České republice se vyskytuje 11 druhů. Na území CHKO Poodří byly zatím zaznamenány tři druhy (*Gyrinus marinus*, *Gyrinus substriatus*, *Orectochilus villosus*).

Vírníci jsou charakterističtí člunkovitým, do posledního detailu aerodynamickým tvarem těla zcela přizpůsobeným rychlému pohybu na rozhraní dvou prostředí – vody a vzduchu. K pohybu po hladině vyrníkům slouží zvláštním způsobem upravené končetiny 2. a 3. páru, které jsou zkrácené a zploštěné do té míry, že se vyrníci dovedou po suchém podkladu pouze plazit. Jinou funkci má přední pár končetin, který slouží k přidržování kořisti. Vírníci se živí především drobným hmyzem spadlým na hladinu, příležitostně i většími rozkládajícími se živočichy. Dýchání pod vodou vyrníkům umožňuje vzduchová bublina mezi posledním článkem zadečku a krovkami, podobně jako u potápníků.

Morfologickou zajímavostí jsou zvláštním způsobem upravené oči, které jsou zcela odděleny podélnou lištou na hřbetní a břišní část. Hřbetní oči slouží k pozorování děje nad hladinou, břišní k současnému pozorování pod hladinou. To vyrníkovi umožňuje bleskurychle reagovat na nebezpečí hrozící jak ze vzduchu, tak i z vody. Mezi brouky jsou takto utvářené oči naprostým unikátem.

Životní cykly vyrníků jsou dosud poměrně málo známé. Larvy žijí výhradně pod hladinou ve spleti kořenů vodních rostlin a živí se dravě, především larvami hmyzu. Vzrostlá larva vylézá v noci na břeh, kde si pomocí kusadel hromadí na zadečku kousky

hlíny, písku, dřívka a podobný materiál. Když nahromadí dostatečné množství materiálu, začne stavět „kolébku“. Nejprve vyhloubí jamku, ve které se spirálně stočí a stěny zpevní a uhladí speciálním výměškem. Nakonec kolébku vpředu uzavře. Celý vývojový cyklus trvá od 3 do 9 týdnů v závislosti na druhu, teplotě a množství potravy. Zástupci většiny našich druhů přezimují jako dospělci, kteří jsou často za oblevy aktivní i v zimě. Převážná část vyrníků rodu *Gyrinus* má denní aktivitu, typickým našim nočním druhem je vyrník *Orectochilus villosus*, který obývá výhradně tekoucí vody.



Gyrinus substriatus

Orectochilus villosus

Gyrinus substriatus – pohled z profilu. Šipky ukazují umístění hřbetních a břišních párů očí.

Vírníci jsou citliví na jakékoliv znečištění vody. Nevyhovují jim ani rybníky s intenzivním chovem ryb, ve kterých díky málo vyvinuté makrovegetaci chybí úkryty jak pro larvy, tak i dospělé. Vírníci se pak stávají snadnější kořistí ryb. To jsou důvody, proč se v posledních desetiletích staly i jinak běžné druhy poměrně vzácnými. V CHKO Poodří se s vyrníky můžete místy setkat na hladinách mrtvých ramen a tůň, méně často také při okrajích extenzivně využívaných rybníků.

Petr Kočárek, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, středisko Ostrava - text, foto, kresby

Literatura:

Kočárek P. (1994): Vírníci – neznámí obyvatelé našich vod? *Živa*, 42: 123-125.



Návrat bobrů do Poodří

Bobr, Bobrová, Bobrovník, Bobrovníky a Bobrůvka jsou jména obcí a osad, která zůstala na téměř sto let jen jako připomínka dřívější existence největšího evropského hlodavce bobra evropského v Čechách a na Moravě. Tato velmi činnorodá zvířata se objevila v říčních nivách Evropy koncem třetihor.

Podél řek bobří úspěšně hospodařili mnoho tisíc let. Zpočátku odolávali, i když jejich území kolonizovali lidé. S rostoucím počtem lidí ubývalo bobrů, kteří byli zdrojem kvalitních kožešin a chutného masa. Pravý soumrak bobrů u nás nastal v temném středověku. Zvíře žijící ve vodě a se šupinatým ocasem bylo církví uznáno za rybu a tolerováno jako postní jídlo. Navíc se takřka zázračné účinky připisovaly „castoreu“, obsahu přirodní žlázy, který bobr používá ke značení teritoria. Mimochodem tato látka skutečně jisté léčebné účinky má, protože obsahuje kyselinu salicylovou (účinná látka např. v aspirinu). Zcela jistě však není účinnost „castorea“ tak široká, jak se věřilo v době, kdy bylo vyvažováno zlatem. S nastupujícím novověkem se situace bobrů nevyjasnila, ale naopak. Pravděpodobně poslední moravský bobr byl uloven v roce 1730 u Grygova. V Čechách se na Lužnici bobří udrželi až do poloviny 18. století. O mnoho lepší nebyla pro bobry situace ani jinde v Evropě a na počátku 20. století se jejich počet odhadoval na pouhých několik tisíc jedinců.

Bobří jsou považováni za vzor pracovitosti a příkladných rodinných vztahů. Zvláště druhou skuteč-



nost bude patrně nutné podle posledních výzkumů v povodí Dunaje na Slovensku přehodnotit. Obvyklá bobří rodina se skládá z úplného rodičovského páru, který vychovává 2-5 mláďat z jednoho vrhu v každém roce. Březost trvá 105-109 dní. Většinou zůstávají s rodiči a sourozenci i mladá zvířata z předchozího roku. Když ve stáří přibližně dvou let pohlavně dospívají, tak je rodiče vyženu ze svého teritoria. Na Slovensku byl však objeven nový model bobří rodiny, a to matka samoživitelka a její potomstvo. Sledovaná samice každoročně odchovávala mláďata, přestože v teritoriu její rodiny nebyl pozorován žádný samec.



Mláďata opouští rodnou noru ve stáří 4-6 týdnů, kdy začínají s intenzivním tréninkem plavání a potápění. Postupně se učí i dalším bobřím dovednostem jako je hlodání, ochutnávání vhodné potravy bezpečné kácení stromů, hrabání nor, stavění hrází a hradů, značení teritoria. Na všech činnostech se podílí celá rodina, která si aktivně obhájí své teritorium. Velikost takového území závisí především na množství potravní nabídky. V našich zeměpisných šířkách jsou největší pochoutkou pro bobry dřeviny měkkého luhu, tedy vrby a topoly. V nouzi nepohrdnou ani jinými druhy dřevin a některé zkušenosti ukazují, že cíleně likvidují na březích jehličnany, aby uvolnili místo pro své oblíbené vrby. Bobr však nekácí stromy a keře celoročně. Od jara se živí travami a bylinami, které najde v blízkosti vody, od níž se obvykle nevzdaluje do větší vzdálenosti. Ke kácení přistupuje, pokud potřebuje stavební materiál na budování hrází k nadržení vody nebo na výstavbu svého obydlí. Intenzivní dřevorubecké období nastává v podzimních



měsících, kdy si bobří rodina chystá zásoby na zimu. Bobří se sice na zimu řádně vykrmí a založí si značné tukové rezervy, ale zároveň si připraví tenké větvičky s výživnými pupeny zapíchané pod vodou v blízkosti vstupu do nory. V každém případě jsou přísní vegetariáni a na rozdíl od ondatr si živočišné potraviny vůbec nevěšmají.

Bez nadsázky lze bobry označit za velmi akční krajinné inženýry, kteří bez projektů své záměry rovnou realizují. Základní potřebou bobří rodiny je bezpečné bydlení. K tomu směřuje jednoduchá strategie – vchod musí být pod vodou. Pokud je vody dostatek, tak stačí nory vyhloubené do břehu. Když voda chybí, je třeba ji zadržet za pomoci hráze. Jestliže jsou břehy příliš nízké nebo hladina spodní vody příliš vysoko, tak si bobří vystaví hrád.

Po úspěšných repatričních (vracení druhu na místo původního výskytu) akcích v sousedních zemích se počátkem 80. let 20. století začali bobří pozvolna vracet i do České republiky. Zdařile proběhla i repatriace do oblasti Litovelského Pomoraví počátkem 90. let a následně na horním toku Odry v roce 1996. Ve stejném roce se objevili bobří na Karvinsku a v roce 2000 v meandrech Odry severně od Bohumína. Bylo jen otázkou času, kdy bobří zavítají i do Poodří. A od jara 2003 už víme, že jsou

mezi námi. Prozatím se usadili v oblasti Jistebnické rybníční soustavy, ale není jisté, jak budou reagovat na podzimní vypouštění rybníků. Jestli se posunou po Odře dál nebo překvapí nějakým stavebním tvorem. Všimněte si proto při svých toulkách nezaměnitelných pobytových značek (viz foto) a pomozte nám tak mapovat jejich další osudy.

Jiří Šafář,

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, středisko Olomouc

Iva Němečková, Správa CHKO Poodří

Literatura:

Adreska J., Andresková E. (1993): *Tisíc let myslivosti*. – Tina, Vimperk, 444 pp.

Hošek E. (1966): *Bobří v povodí horního toku řeky Moravy a jejích přítoků*. – Severní Morava, Šumperk, 3: 65-68.

Hošek E. (1978): *K výskytu a vymizení bobra evropského (Castor fiber L.) v českých zemích*. Vědecké práce zemědělského muzea, ÚVTIZ Praha, 17: 111-125.

Kostkan V. (in print): *Bobr evropský*. In: Anděra M. a kol.: *Fauna ČR – Savci*. – Academia, Praha, (12 pp. manuscr.)

Šafář J. (2002): *Novodobé rozšíření bobra evropského (Castor fiber L., 1758) v České republice*. – Příroda 13, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha, pp. 161-196.

Agroenvironmentální programy v CHKO Poodří

V několika minulých číslech jsme Vás informovali o agroenvironmentálních opatřeních v Poodří. Od té doby již uběhl nějaký čas, a proto dovolte úvodem stručnou rekapitulaci o čem jde a dále shrnutí toho, jak program probíhá v prvním roce.

V rámci předvstupních programů pro vstup do EU financovaných z fondů SAPARD jsou realizována tzv. agro-environmentální opatření - tj. taková zemědělská opatření, které jsou v souladu s trvale udržitelným rozvojem, tedy šetrné k životnímu prostředí. Tyto programy jsou nástrojem politiky, který umožňuje platit zemědělcům za poskytnutí služeb společnosti. Umožňují zaplacení aktivit, které nepatří mezi jejich obvyklou hospodářskou činnost, ale jsou součástí poskytnuté služby (např. sečení mokřadů bez získání produkce krmení atd.). Realizace projektu se opírá o vztah mezi společností a zemědělcem, zda se zemědělci rozhodnou poskytovat tyto služby či nikoliv (účast na těchto opatřeních je dobrovolná).

Agroenvironmentální program se poprvé rozběhl v Poodří roce 2003. Do programu vstoupilo deset zemědělců, z toho jeden velký hospodařící subjekt.

Agroenvironmentální program v CHKO Poodří byl rozdělen do pěti dohod. Čtyři dohody jsou zaměřeny na opatření na loukách a jedna dohoda je zaměřena

na management tůní (péči o tůně). Aby zemědělec mohl vstupovat do dohod vyšších, musel plnit požadavky dohody předcházející (např. zemědělec, který vstoupil do dohody 2, musel splňovat požadavky dohody 1). V rámci dohody 1 jsou požadavky rozděleny na ty, které se provádí celoplošně a na požadavky vymezené Správou CHKO Poodří (např. nevláčení v místech s výskytem sněženky předjarní).

Devět z hospodářských subjektů vstoupilo do dohody 2 – Zvýšená péče o louky, pouze jeden hospodář vstoupil do dohody 3 – Management druhově pestrých luk.

Pro přehlednost uvádím popis a požadavky nejpreferovanějších dohod.

Dohoda 1: Základní vrstva pro louky

Cílem nastavených opatření v dohodě 1 je zkvalitnění lučních porostů. Přehnojování luk dusíkatými hnojivy, dřívější tzv. rychloobnova luk s pěstováním kukuřice a následným výsevem především kostřavy rákosovité, vedlo ke zmenšení ploch druhově bohatých luk.

Na loukách je žádoucí omezit hnojení především dusíkem a provádět pravidelné, minimálně dvojí kosení lučních porostů. Louky s kostřavou rákosovitou kosit poprvé do 15. červnu. Vytvoří se tak předpo-

klady pro přirozenou obnovu květnatých druhů v loukách při letních rozlivech Odry.

Požadavky, které musel hospodář plnit pokud se přihlásil do dohody 1

- omezení hnojení průmyslovými hnojivými na celkovou spotřebu 25 kg/N/ha. Je vyloučena aplikace kejdy, fosforečných a draselných hnojiv.
- seči od středu ke kraji
- respektovat výsadbu stromů i keřů na okrajích jednotlivých stromů v loukách tím, že se neseče prostor vymezen obvodem koruny stromů
- neodvodňovat louky a pastviny
- zachovávat rákosiny v současném rozsahu (bránit jejich šíření)*
- v minulosti zorané louky oseté kostřavou rákosovitou kosit předčasně do 15. června – cílem je její omezení*
- podél třetiny délky vybraných kanálů a starých ramen nekosit pás v šíři 4m každým druhým rokem*
- nevláčet louky se sněženkami*
- ve vlhkých depresích (snížená místa) neseci první seč. Další seč provádět lehkou mechanizací, v případě sucha i běžnou technikou*
- podmáčené plochy seči minimálně jednou za tři roky. Posečení je nutné i tehdy, došlo-li k opakovanému rozlivu a travní hmota není kvalitní (pokud nelze jinak, lze seč provést i na podzim)*

* *neprovádí se na celém území, ale pouze v místech určených Správou CHKO Poodří*

Dohoda 2: Zvýšená péče o louky

Přehnojováním luk především dusíkatými hnojivými v minulém období vedlo k vymizení květnatých druhů rostlin, zvýšení podílu šťovíků a kopřiv. Následkem bylo snížení druhové rozmanitosti výskytu všech skupin živočichů. Hnojení luk rovněž nepříznivě ovlivňuje kvalitu vod v lučních tůních a život v nich.

Úplné vyloučení hnojení na celé ploše nivních luk je předpokladem k zamezení další degradace porostů.

Požadavky dohody 2

- plnění požadavku dohody 1
- úplné vyloučení hnojení na loukách

Dohoda 3: Management druhově pestrých luk

Druhově pestré dvousečné louky v Poodří patří k nejcennějším společenstvům našich aluvií, vázaných na větší říční toky. Jsou zdrojem píče pro hospodářská zvířata. Tvoří nenahraditelné prostředí pro existenci vzácných druhů rostlin (sněžinka předjarní, kruštík polabský), umožňují hnízdění četných druhů ptactva (chrástal polní) a vytvářejí domov obojživelníkům a hmyzu.

Kosením až po 15. červenci na vybraných plochách bude umožněno dozrání semen květnatých



druhů a v případě rozlivu v tomto období dojde k jejich šíření na plochy luk dříve poškozených hnojením.

Požadavky dohody 3

- splnění požadavku dohody 2
- provedení první seče na vybraných plochách po 15. červenci

Jelikož do dohod 4 a 5 v letošním roce nikdo nevstoupil uvádím jejich popis jen v krátkosti.

Dohoda 4: Management luk s pravděpodobným hnízděním ptactva

Dohoda je rozdělena na dvě varianty. První varianta odpovídá dohodě 3. Ve druhé variantě je první seč posunuta ještě později než po 15. červenci, podle nálezů hnízd v daném roce. Realizace podzimní seče až po 1. říjnu podpoří hnízdění brodivých ptáků na jaře. Důležitým předpokladem jejich úspěšného zahnízdění je co nejmenší výška jarního porostu, nejlépe do 5cm.

Dohoda 5: Management tůní

Život v tůních je mimo jiné závislý i na čistotě vody. Dostanou-li se do tůní zbytky hnojiv nebo vápna většina živočichů uhyne, voda se zakalí, zaroste vláknitými řasami a následně zaniknou i vzácné vodní rostliny. Cílem tohoto opatření je zabránit přihnojování a vápnění pozemků do vzdálenosti 50m od břehů, podél celé tůně na jedné straně kosit až k těsné břehové hraně. V případě, že je tůň lemovaná stromy, bude sečení prováděno na úroveň pod vnější polovinou korun stromů a přitom budou ponechány rostliny kolem kmene do vzdálenosti 0,5m. Kosit hlavně za sucha (pevném terénu), aby vozidla nevytlačovala koleje do půdního povrchu.

Touto cestou bych ráda popřála těm, co do daného programu vstoupili, mnoho sil při jeho „uvádění v život“ a poděkovala za chuť pomoci přírodě Poodří.

Ing. Zdeňka Kloužková, Správa CHKO Poodří



Nastavba mateřské školy v Ostravě-Proskovicích

V současné době existuje v České republice více než 30 000 malých objektů s plochou střechou, které je nutno rekonstruovat a zvláště snížit spotřebu tepla. Jedná se o mateřské školy, prodejny, jesle, školní budovy, služby apod. V rámci nutných oprav po 25-40 letém provozování se nabízí možnost jednonásobného zvětšení obestavěného prostoru, aniž by se zvětšila zastavěná plocha. Spotřeba tepelné energie se však díky nízkoeenergetickému charakteru úprav oproti současnosti ještě sníží. Využitím obnovitelných zdrojů energie (solár, biomasa) dojde k dalšímu snížení provozních nákladů.

Navrh nízkoeenergetického domu – mateřská škola v Proskovicích - byl zahrnut do projektu vědy a výzkumu VaV 320/6/00 a byl tak vytvořen pilotní projekt pro všechna podobná zhodnocení stavby.

Nízkoeenergetický dům

Prvým krokem bylo zateplení stávající mateřské školy izolací z minerální vlny ISOVER v tloušťce 200mm a výměna oken za plastová. Nástavba na stávající rovné střeše byla navržena z fošinkových vazníků uzpůsobených pro izolaci tl. 300mm. Tepelné mosty byly překryty další vrstvou vlny tl. 50mm.

Potřeba tepla byla vypočtena dle ČSN EN 832, zahrnující tepelné zisky vnější i vnitřní. Energetická náročnost řízeného větrání byla snížena rekuperací a zemním výměníkem tepla.

Pasivní solární zisky

Z celkové hodnoty tepelných zisků představují solární pasivní zisky 53,5%, zisky osvětlovacích těles 20,0%, metabolické teplo 12,0%, potrubí TUV + odpady 14,5%.

Využití solárních zisků je podmíněno stavební hmotou pro jejich nutnou akumulaci. Při nedostatečné akumulaci hmotě využitelnost zisků klesá.

Aktivní solární soustava

Střeška nástavby byla navržena s úhlem sklonu 50°C tak, aby mohly vzniknout dostatečné plochy solárních kolektorů, které současně tvoří střešní plášť. Celková absorpční plocha činí 125,8 m².

Solární tank o celkovém objemu 12 m³ je umístěn v kotelně.

V přechodném období je solární energie využívána přednostně pro přitápění, jelikož topná voda bude mít teploty 30-40°C, což je podstatně méně než TUV(55°C) Mimo topnou sezónu se počítá s ohřevem TUV pro mateřskou školu, kuchyni, prádelnu a venkovní bazénky a sprchy.

Solární systém je osazen čidly teploty a ultrazvu-

kovými měřiči tepla, které jsou napojeny na ČRS fy Honeywell. Veškeré provozní hodnoty jsou vizualizovány na obrazovce PC u ředitelky školky. Připravuje se napojení na internet

Zemní výměník tepla

Výměnou oken za plastová vzniká potřeba řízeného nuceného větrání. Kromě rekuperace tepla z odváděného vzduchu byl navržen a zrealizován zemní výměník tepla. Umístěn byl na jižní straně objektu hlavně z důvodu nutných zemních prací (výměna stávajících drenáží), které snížily náklady na položení potrubí.

Využití BIOMASY

Potřeba tepla byla výrazně snížena zateplením a využitím solární energie na úroveň nízkoeenergetického domu. Z celkové potřeby tepla je solárním aktivním systémem kryto 36%, zbývající část tj. 64% pak spalováním štěpky (pouze 90-100m³/rok).

Biomasa byla zvolena nejen jako obnovitelný zdroj, který podpoří moderní koncepci, ale také pro využití místních zdrojů, doposud opomíjených. Štěpkování provádí obec. Osazeny jsou dva kotle VIADRUS U22 BIO o výkonu \bar{a} 48 kW pro spalování štěpky včetně automatické regulace a zabezpečovacích zařízení. Provoz kotlů je tak zcela automatický, obsluha pouze zajistí dovoz štěpky jednou za 2-6 týdnů.

Závěry z energetické bilance

Z přehledu je vidět, že se u nízkoeenergetických domů zkracuje topné období. Potřeba tepla se kumuluje výrazně do tří měsíců (až 22% ve XII), přičemž přechodné období klesá symbolicky na 3-8%, při přitápění solární soustavou ještě méně. Z toho vyplývá, že využití biomasy i ve formě pelet je výhodné, neboť klesá absolutní spotřeba a rozhodujícími se stávají investiční náklady.

Solární energie se dobře uplatňuje pro ohřev TUV a bazénové vody. Přitápění se posouvá více do chladnějších měsíců, kdy solární nabídka není příliš vysoká. Naopak výraznější vliv má pasivní využití solární energie, avšak za předpokladu přizpůsobení stavební části (oken, akumulace ve stavební hmotě).

Zemní výměník tepla sice zvyšuje účinnost rekuperace až na 87%, avšak při vyšších investičních nákladech. Vhodné je spojit položení potrubí s jinými stavebními pracemi, čímž se sníží náklady na zemní práce. Důležitou předností je chlazení



Měsíce	Celková potřeba tepla Vytápění + TUV kWh/měs.	Solární zisk využitelný kWh/měs.	Výsledná bilance potřeby tepla kWh/měs.	Potřebné množství štěpky 1) kg/měs.	Objem štěpky 2) m ³ /měs.	Poznámka
Leden	15 121	1 553	13 568	5 833	21,2	
Únor	12 377	2 693	9 684	4 163	15,1	
Březen	9 243	3 518	5 725	2 461	8,9	
Duben	4 552	4 530	-	-	-	
Květen	3 265	3 240	-	-	-	
Červen	3 593	3 883	-	-	-	
Červenec	3 702	3 740	-	-	-	
Srpen	2 155	2 298	-	-	-	
Září	3 443	3 468	-	-	-	
Říjen	7 419	2 826	4 593	1 975	7,2	
Listopad	12 292	1 340	10 952	4 708	17,1	
Prosinec	15 464	740	14 724	6 330	23,0	
Celkem	92 626	32 103	59 246	25 470	92,5	
					46,2 m ²	v=2m
Pokrytí		36%	64%			

vzduchu v letním období, které u nízkoenergetických domů nabývá na významu a zvyšuje kvalitu vnitřního prostředí. Do ekonomického hodnocení je tuto službu nutno započítat.

Celková bilance tepla

1) Štěpka o vlhkosti 35% s výhřevností 3,1 kWh/kg při účinnosti spalování 75%

2) Hmotnost štěpky (převážně listnáče) o vlhkosti 35% cca 275 kg/m³

Poznámka red.: Uvedený článek byl po dohodě s panem Petrem Kramolišem zkrácen a pro zájemce je jeho celé znění k dispozici u autora.

*Petr Kramoliš, Projekce obnovitelných zdrojů energie, vytápění.
Slavíkova 6143, 708 00 Ostrava-Poruba,
e-mail: kramolis@mybox.cz*

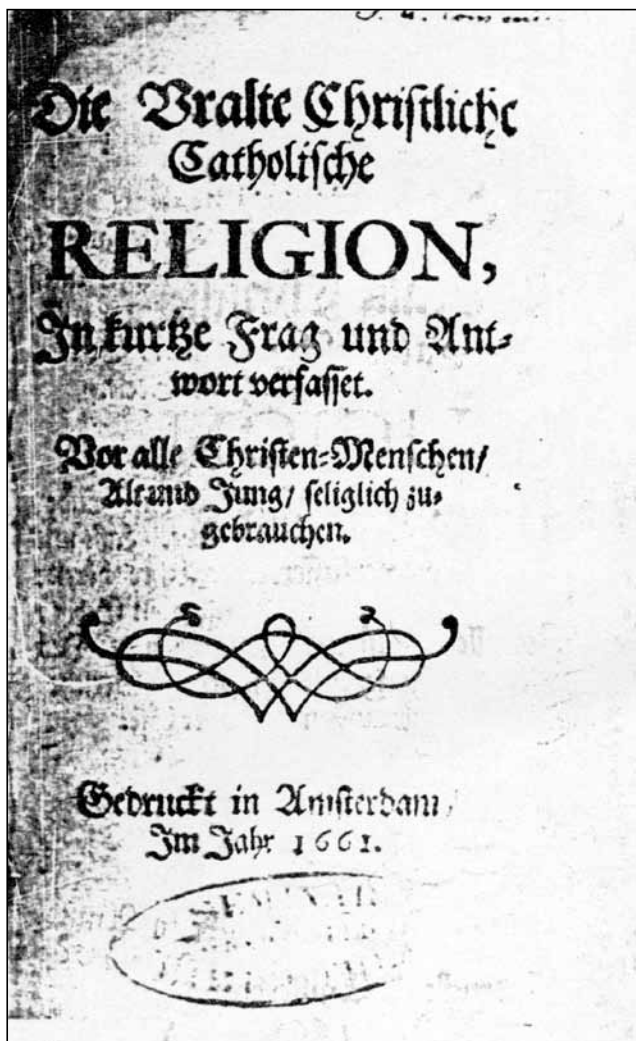


Čím Poodří vstupuje do světových dějin?

S Moravskými bratry se setkáváme v nejrůznějších částech světa. Co to byli za lidé? Nejstručnější odpověď by mohla znít: Potomci Českých bratří – Jednoty bratrské. Zopakujme si, co o Českých bratřích víme.

Křesťanství kdysi vneslo do Evropy novou evropskou etiku, ve středověku se však dostalo do hluboké krize, souvisící s morálním úpadkem. Někteří myslitelé jako Jan Milíč z Kroměříže, Jan Hus, Valdó v Itálii, John z Wycliffe (Jan Viklef) v Anglii a jiní se tuto krizi snažili řešit reformou církve. Česká reformační se sáhla nejvýš, české země se ale staly osamocným ostrovem uprostřed Evropy. Husitské hnutí však nepřineslo pozitivní řešení a utápělo se v nekonečných bojích. Z církve podobojí, která vyplnila mezeru po odmítnuté církvi katolické a brzy u nás nabyla většiny, se oddělila kolem r. 1457 Jednota bratrská, usilující o skutečnou nápravu a o čistou křesťanskou církev, stojící na biblickém základě.

Začínala skromně, ale důsledně. Z malé skupinky křesťanů, kteří odešli do Orlických hor do vesničky Kunwald, kde vyrostlo obdivuhodné společenství. Mezi tehdejšími církvemi se stala postupně skutečnou duchovní elitou. Jejím největším přínosem pro náš národ byl zdařilý překlad Bible (Bible kralická 1579-94). Jednota během 15. a 16. století vybudovala mnoho sborů, přestože po celou dobu své existence byla pronásledována. Trpělivě budovala své sbory na přísných duchovních a mravních principech, získávala postupně příznivce a ochránce mezi šlechtou, kladla důraz na vzdělání, především školství. Působení Jednoty bratrské však končí po 140 letech existence národní katastrofou po prohrané bitvě na Bílé hoře r. 1620. Následoval zákaz všech nekatolických církví. Jejich představitelé museli odejít ze země, zůstali jen poddaní a těm bylo nařízeno stát se katolíky. Exulanti vytvořili v zahraničí několik sborů, ty však během dalších sta let splynuly s jinými církvemi. Tolik obec-



Titulní strana Komenského katechismu

ně o Jednotě bratrské.

Kde byly v době předbělohorské sbory bratří na severu Moravy? Památek písemných i hmotných se po bratřích zachovalo velice málo, o to více jim historikové věnují pozornost. Mezi nejznámější sbory patří: Hranice, Drahotuše, Nový Jičín, Starý Jičín, Fulnek, Místek, Paskov a další menší kazatelské stanice, kam kazatelé docházeli: Petřvald, Trnávka, Hladké Životice, Kujavy, Suchdol n.O., Jerlochovice, Kletné, Jestřábí, Kunín, Stachovice aj.

Nejznámější však zůstává Fulnek, kde posledním správcem sboru byl Jan Amos Komenský 1618-1621. Bratří přišli do Fulneku pravděpodobně v době, kdy fulnecké panství dostal zástavou Jan ze Žerotína r. 1468. Fulnecký sbor posílili v r. 1480 valdenští uprchlíci z Německa, které Žerotín přijal na své panství. Tito patrně také sbor poněmčili. Na fulnecké bratrské škole studovali často studenti, kteří měli v úmyslu studovat teologii v Německu. Sbor byl dobře organizován a měl členy i v okolních obcích: Jerlochovice, Jestřábí, Kujavy, Stachovice, Hl. Životice, Kletné, Suchdol. V Suchdole byla dokonce bratrská škola, takže šlo patrně o větší kazatelskou stanici.

Po prohrané bitvě na Bílé hoře, veškeré obyvatelstvo bylo právně katolické, místo čistého evangelia jim byla vnucována často jen prázdná náboženská forma, zbavená jádra biblické zvěsti. Katolickým kněžím často scházelo hlubší vzdělání v Písmu a jejich kazatelské poslání se některým stalo spíše řemeslem, lidem byla nabízena především barokní krása se všemi obřady a tradicemi. Tvrdé rekatolizaci podlehla postupně většina členů rozbité Jednoty bratrské.

Odlišně se situace vyvíjela v Suchdole. I po sto letech rekatolizace o sobě Suchdolané tvrdili, že téměř všichni jsou evangelíky. Jak k tomu došlo? Důvodů bylo několik. Farnost byla v Suchdole zrušena a farář dojížděl jednou za měsíc až ze vzdáleného Šenova. Suchdol patřil k panství kunwaldskému (kunínskému), jehož majitel Gabriel Szerényi pocházel z Uher, kde protireformace začala až po r.1670, proto zůstával nábožensky tolerantní i k poddaným na svém moravském panství. Občas také do Suchdolu tajně přicházeli bratrští kněží z Uherské Skalice, kteří se tam usadili jako exulanti. V okolí Suchdolu se konala tajná shromáždění, při nichž vysluhovali Večeři Páně. Zdá se však, že největší zásluhu na udržení bratrských tradic měla legendární osoba Martin Schneider (asi 1612-1673). Byl posluchačem kázání J.A.Komenského, stal se vůdčí postavou zdejších bratří. Za přechovávání kněží ze Skalice měl být upálen, ale vrchnost se jej zastala. V r. 1661 Komenský v Amsterdamu nechal vytisknout katechismus, věnovaný svým někdejšími rozptýlenými členům sboru z Fulneku, Jerlochovic, Jestřábí, Kletné, Kujav, Stachovic, Suchdolu, Životic. Tiskař Kopydlanský osobně přivezl celý vůz čerstvých výtisků, které byly poslány Komenským jako dar a spolu se zpěvníky byly tajně přivezeny do Suchdolu a odsud distribuovány do okolí. Komenského katechismus v krátkých otázkách a odpovědích stručně vysvětloval celou bratrskou teologii, tedy to v co bratří věří. Martin Schneider si zřídil ve svém domě malou školu, kde vyučoval mládež podle katechismu, takže jej všichni uměli nazpaměť. Pokračovatelem Martina Schneidera byl jeho vnuk Samuel Schneider (1669-1710) další velká autorita a po něm další vnuk David Schneider (1693-1755). Poslední ze jmenovaných byl vůdčí postavou zdejších evangelíků, mnohokrát trestaný vězením. Suchdolané tedy měli kontinuitu osobností, které udržely povědomí příslušnosti k Jednotě bratrské. Řády jednoty, zůstaly jen legendou, protože podzemní církve měla úplně jinou strukturu, mnohem jednodušší. Komenského katechismus však byl hlavním vodítkem a základem jejich víry, věc nejspíše nejpodstatnější.

Náboženské poměry a situaci v podzemní církvi na severu Moravy ovlivnil také vývoj politických a vojenských událostí ve Slezsku, kde Vestfálským mírem (1648) měli evangelíci zaručenou sice omezenou ale přece, náboženskou svobodu. Protože však císař

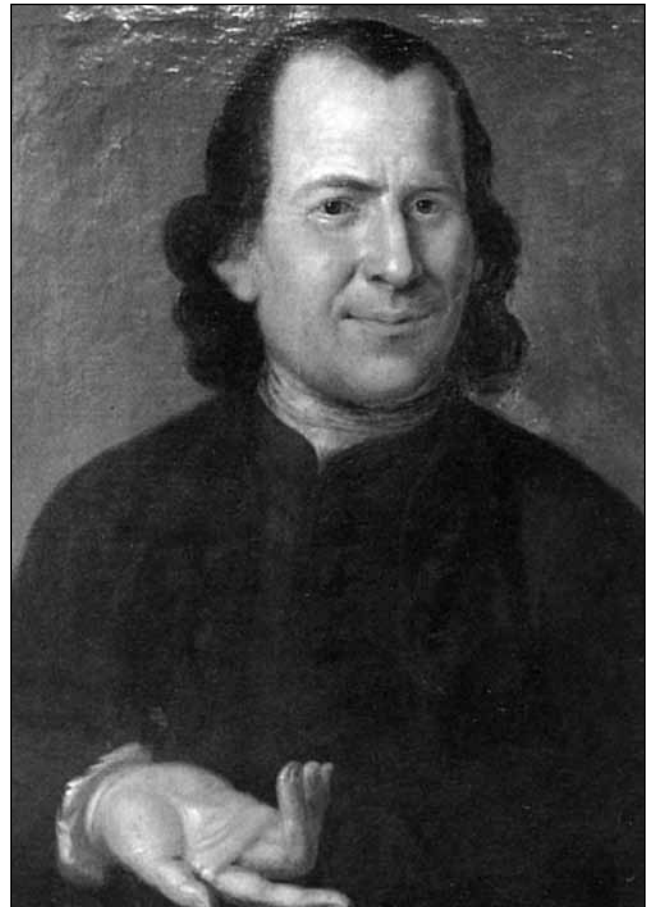


od počátku stanovené podmínky stále záměrně porušoval, přinutil jej švédský král k náboženské toleranci válečnou výpravou v r.1706. Jedním z výsledků bylo, že v r. 1709 si směli evangelíci v Těšíně postavit kostel. Do tohoto kostela tajně docházeli lidé i z Moravy. Suchdolané chodili především na kázání pietistického kazatele Jana Adama Steinmetze (1720-1729), která posluchače probouzela a proměňovala.

Do těchto poměrů vstoupil Kristian David, prostý tesař ze Ženkavy. Ten od mládí žil intenzivním duchovním životem, cítil však, že tradice, kultu svatých a obřady nenaplnují život. Od katolictví brzy odpadl, chtěl se stát také židem, zklamali jej i slovenští luteráni. Stále hledal pravou podobu křesťanství. V Německu skutečně přestoupil na luterství, avšak poznával, že i evangelíci jsou často jen slabým odvarem a prázdnou nádobou bez obsahu, jestliže nežijí v úzkém vztahu s Ježíšem Kristem. Kristian se na svých cestách Slezskem setkal s pietisticky orientovaným hrabětem N.L.Zinzendorfem, vyprávěl mu o situaci na Moravě. Hrabě mu přislíbil, že by se na jeho panství našlo místo, kde by si tito pronásledovaní lidé z Moravy mohli založit osadu. Kristian David se vydal zpět na Moravu a v červnu 1722 přivedl na Berthel-dorfské panství první hlouček emigrantů z okolí Ženkavy. Tak došlo k založení Herrnhutu (cca 40km na sever od Liberce). Kristian David navštívil Suchdol v r. 1723 a tady našel situaci odlišnou. Ne hlouček, ale celou evangelickou vesnici. Jeho kázání způsobila veliké duchovní probu-



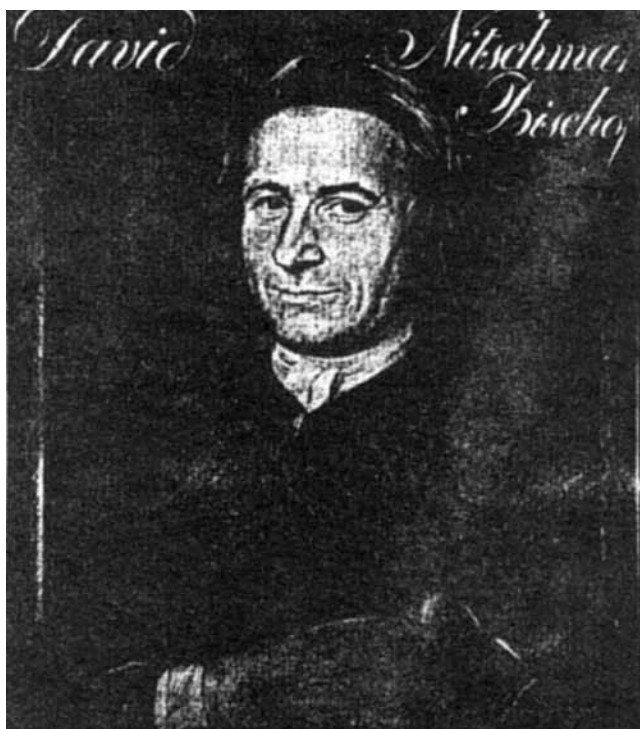
Hrabě Nicolaus Ludwig von Zinzendorf (1700-1760)



Kristian David (1692-1751)

zení, které trvalo až do jara 1724. I po odchodu Kristiana Davida se shromažďovali Suchdolané ve velkém počtu ke společné četbě z Bible. Probuzení se přelilo i do sousedního Kunína, což neušlo pozornosti vrchnosti. Následovalo ještě větší pronásledování heretiků, při němž bylo vyslýcháno přes 400 osob ze Suchdolu a Kunína. Za nalezení skrývaných knih byly stanoveny vysoké peněžní tresty a nucené práce v železech. Následovalo období exilu, za něhož odešlo z Kravařska 550 osob: ze Suchdolu 280, z Kunína 100, ze Šenova 58, ze Žiliny 47, ze Živic u N.J. 24, z Mankovic 21, ze Ženkavy 17, Butovic 9, Štramberka 8. Z oblasti Nížkého Jeseníka dalších 100. Náboženský útlak byl navíc znásoben útlakem poddanským a robotními povinnostmi.

Kristian David se vypravil na Moravu celkem asi desetkrát, Herrnhut (česky Ochránov) rostl nejen počtem budov ale i duchovně. Po přestálých krizích, kdy se bylo třeba vypořádat se sektářskými prvky, došlo k vzájemné jednotě skrze modlitební úsilí, které trvalo několik dnů. Rok 1727 se považuje za rok obnovení Jednoty bratrské. Hrabě Zinzendorf dělal vše pro to, aby toto hnutí setrvalo v rámci luterské církve. Byli to však především Suchdolané, kteří natolik si ctili bratrských řádů po předcích, že si vynutili, aby byla obnovena Jednota bratrská. Na starou Jednotu bylo navázáno tím, že vnuk J.A.Komenského



David Nitschmann (1696-1772), první biskup obnovené Jednoty bratrské

Daniel Arnošt Jablonský ordinoval r.1735 Suchdolana Davida Nitschmanna Tesaře prvním biskupem obnovené Jednoty bratrské. Do Ochranova přicházeli také pietisté z různých částí Německa, bratrské řády však daly Ochranovu pevný směr a základ, takže nedošlo k jevům sektářství.

Bratří byli od počátku nakloněni k evangelizační činnosti, to co prožívali, chtěli předávat dál. Přelomovým rokem však byl r.1731, kdy hrabě přivezl z korunovace dánského krále v Kodani černocho, který jim vyprávěl, v jakých těžkých podmínkách žijí černoši na Panenských ostrovech v Karibském moři. Bratří se rozhodli ulehčit jim jejich těžké postavení a zvěstovat jim evangelium. Misijní práce se stala jejich programem. Postupně získávali povolení k misii v různých částech světa a následovaly výpravy všude, kde získali koncesi k misijní činnosti od evropských vládců. Toto je pak nejslavnější část jejich práce v níž vynikli svou nevšední obětavostí. Zakládali bratrské osady v pustinách tam, kde šli mezi domorodé obyvatelstvo – severoamerické, nebo jihoamerické indiány, eskymáky, černochoy, asiaty. Bratrské sbory však rostly i ve stávajících velkých městech (Londýn, Berlín). V osadách vedle kostela, nechyběla nikdy škola, zásluhou bratří se zachovaly informace o kultuře původního obyvatelstva. Někteří sehráli tutéž roli jako Cyril a Metoděj mezi Slovany. Přinesli písemnictví, sestavovali slovníky, gramatiku, překládali Bibli do domorodých jazyků, stáli u zrodu hudební kultury některých národů (např. USA), křesťanský přístup se účinně projevoval i v oblasti sociální. Jejich obětavost šla tak daleko, že aby mohli sloužit ztotočeným, by-

li ochotni stát se sami dobrovolně otroky. Na všech misijních stanicích Jednoty působilo více než 160 bratří a sester emigrantů z Moravy. Misijně působili v Africe, Skandinávii, Rusku, Indii, Surinamu, dnešním USA, Grónsku, Labradoru, v Karibiku, Anglii, Irsku, Tibetu, pozdější generace rozšířily svá působišťe i na Austrálii, Egypt, Izrael, Jižní Ameriku a po r. 1880 začali zakládat sbory i v severních Čechách. Tak se dostali opět tam, odkud původně vyšli. Kulturní svět zná z odkazu naší vlasti vedle díla Husova a Komenského především práci těchto Moravských bratří. Pro veliký zástup těchto vynikajících mužů a žen málokdo umí v této mase rozpoznat od sebe jednotlivé významné jednotlivce: David Nitschmann Tesař, David Nitschmann Syndikus, David Nitschmann Confesor, David Nitschmann Kolář, David Zeisberger - apoštol indiánů, Georg Schmidt - apoštol Hotentotů, Matouš Stach, Jan Beck, Pavel Schneider Apostata, Anna Nitschmannová Caritas, Jan Nitschmann mladší, Jan Nitschmann starší a další a další. Je obdivuhodné, jak z prostých sedláků, řemeslníků, pacholků a děveček vyrostly osobnosti, které byly schopny vést jednání s dvorskými kanceláři, vyslanci, stali se oblíbenci na královských dvorech, byli jmenováni do vysokých funkcí církevních i hospodářských. Soubor olejomalb Moravanů v herrnhutském archivu zachycuje také nejstarší podoby obyvatel našeho Poodří. Moravští bratří měli také od počátku hezký zvyk, číst nad hrobem zemřelého jeho životopis. Herrnhutský archiv vlastní několik tisíc životopisů. Každý životopis zpravidla začíná popisem situace v jeho rodišti, z nich se tak dozvídáme cenné informace o počátku 18. století u nás.

Současná Jednota působí na pěti kontinentech, je rozdělena do 19 provincií a dvě tzv. „díla Jednoty“, má asi půl milionu členů, Čechy a Morava tvoří samostatnou provincii o 20 sborech. Na Moravě existuje sbor v Holešově a nově se tvoří v Ostravě.

Téma Moravští bratří je veřejnosti téměř neznámé. Proč? Důvody jsou hned dva. Byli to Moravané mluvící německy, což českému vlastenectví bylo překážkou. Křesťanství jako základní motivace jejich rozsáhlé činnosti bylo druhou překážkou v ateistickém duchu vedené minulé společnosti. Důsledkem je, že česká historiografie má vůči Moravským bratřím obrovský dluh. Veškeré zahraniční publikace neustále opakují tytéž informace, mnohdy mylné. Historicko-vlastivědná společnost Moravian v Suchdole nad Odrou svou činnost zaměřuje nejen na popularizaci, ale i na badatelskou činnost, a již několik let přináší o Moravanech nové objevené informace, případně bourá některé legendy. V říjnu 2003 se uskutečnila již III. mezinárodní konference Moravian, která do Poodří přilákala obdivovatele díla Moravských bratří z Německa, Polska, Francie a různých koutů naší republiky.

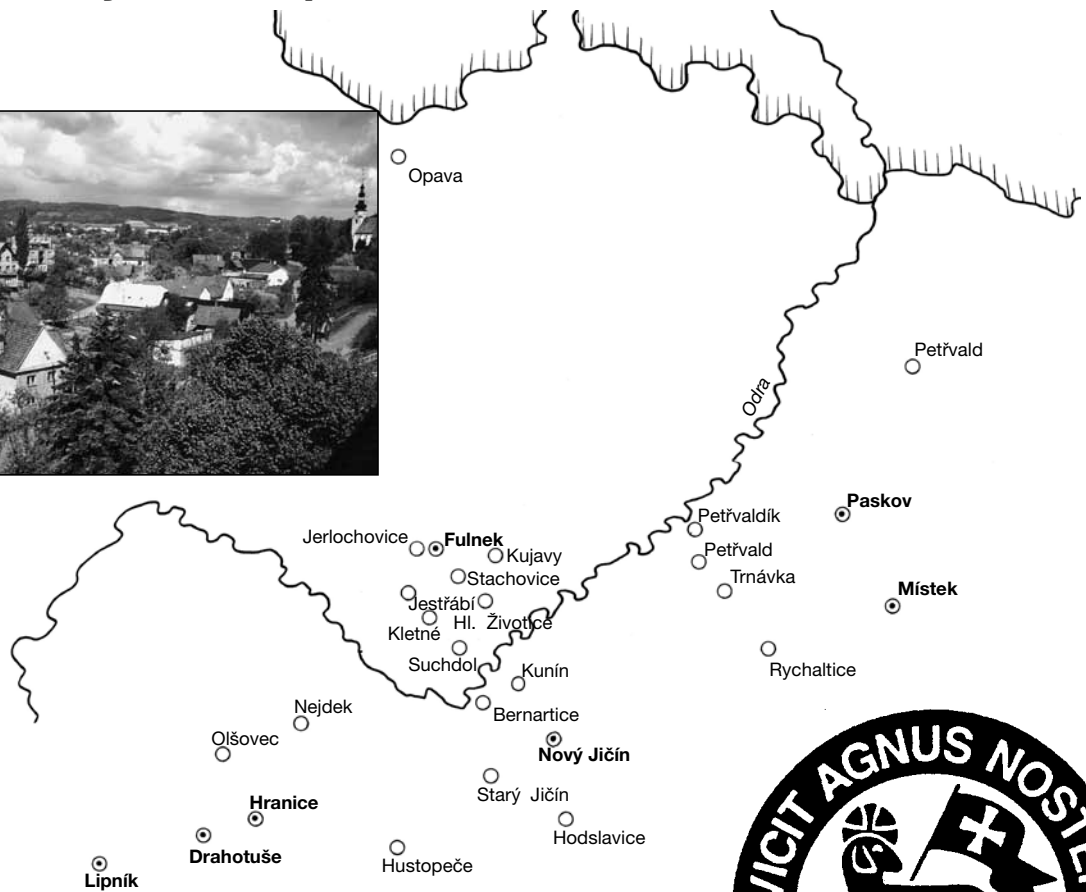
Daniel Říčan, Suchdol nad Odrou



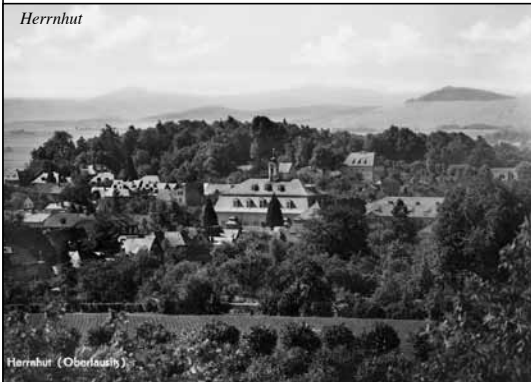
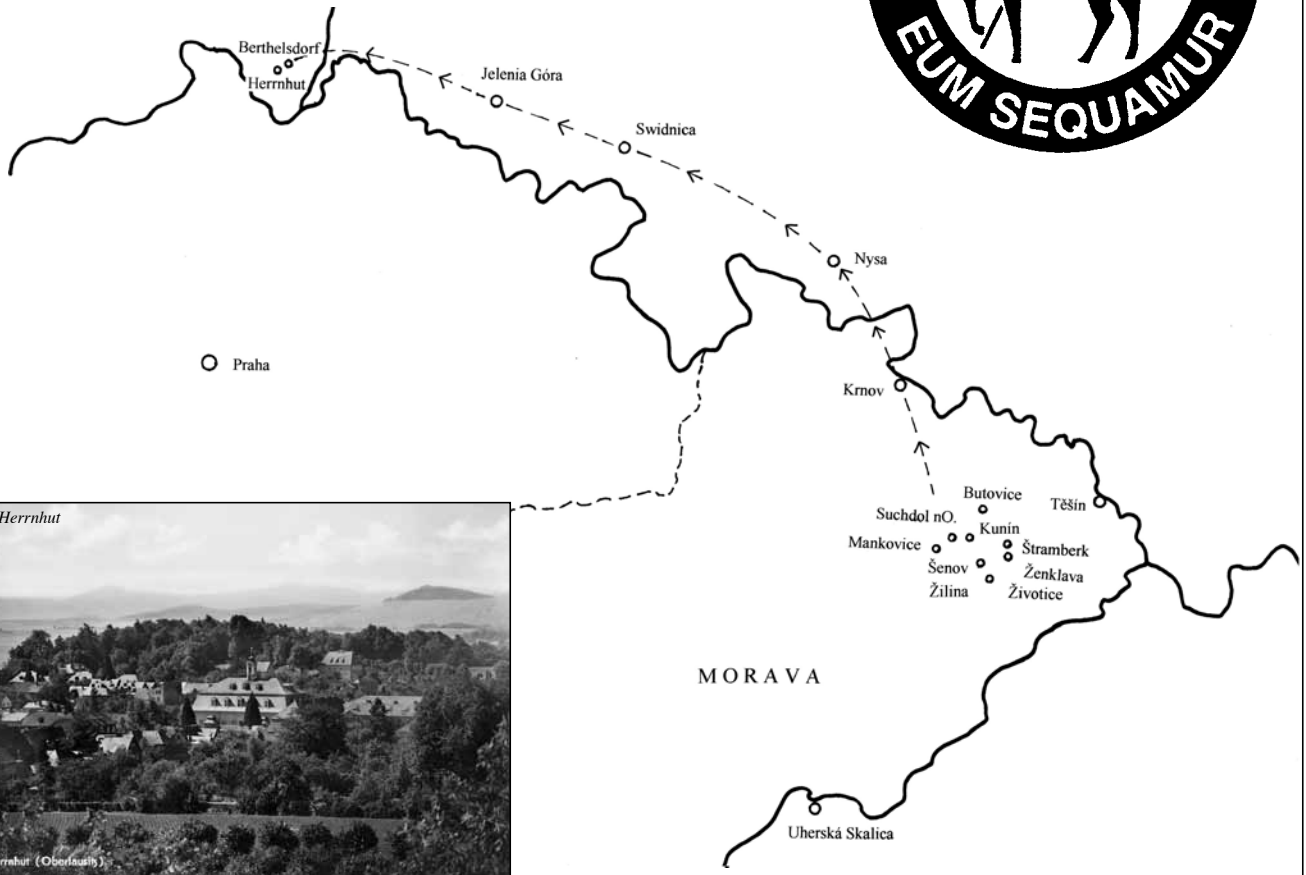
Sbory a menší společenstva bratří



Suchdol nad Odrou



Cesta Moravanů do Herrnhutu



Herrnhut

Herrnhut (Oberhausen)



Představuje se Kulturní a informační centrum Sněženska v Sedlnicích



ce 3x4m s dálkovým ovládním v systému CUE, kamerový řetězec, který umožňuje natáčení hudebních videoklipů, profesionální natáčení firemních akcí včetně postprodukce záznamu nebo pořádání videokonferencí, moderní světelný park včetně automatického zatemnění sálu, videorekordéry (VHS, DV), DVD, audiopřehrávače, PC pracoviště včetně internetu, kopírovací pracoviště, bezdrátové mikrofony, sluchátka pro slabě slyšící a další. Sál lze variabilně přizpůsobit i ke společenským akcím. Rozkládací pódium a taneční parket je základem k uspořádání kulturních akcí, společenských

Kulturní a informační centrum (KIC) Sněženska vybudovala obec Sedlnice za významné finanční pomoci Evropské unie z dotačního programu SAPARD. Obec předložila Ministerstvu pro místní rozvoj České republiky programu SAPARD dva projekty, z nichž „Dostavba kulturního zařízení obce“ uspěla. KIC Sněženska slouží nejen místním občanům, kteří se rádi baví, vzdělávají, ale i dětem a dospělým mikroregionu Poodří v němž obec Sedlnice zaujímá své místo.

Součástí KIC je informační středisko, internetová kavárna, videopůjčovna, kongresový sál, televizní studio, kongresový sál, restaurace, ubytovna. Součástí komplexu je i kuželna, tělocvična a sauna.

Kulturní a informační centrum zajišťuje prodej průvodců, map, internet pro veřejnost, kopírování a množení, prodej regionálních brožur a suvenýrů.

Televizní studio svým klientům nabízí širokou paletu služeb v oblasti televizní produkce, tiskové produkce, včetně komplexního zpracování propagační a reklamní strategie a vedení mediální kampaně. Program studia je dále zaměřen na výrobu propagačních a reklamních filmů, televizních reklam, dokumentů a reportáží.

Kongresový sál je největší částí společenských prostor kulturního centra. Je klimatizovaný se stolovým uspořádáním a kapacitou až 150 míst. Jeho součástí je bar s restaurační obsluhou. Technické vybavení sálu umožňuje konání školení, konferencí a seminářů na nejvyšší úrovni. Je vybaveno nejmodernější konferenční technikou: výkonná zvuková aparatura, velkoplošná videoprojek-

cevírků a plesů. Sál je přímo napojen na restauraci, která zabezpečí kompletní gastronomický servis – obědy, večeře, rauty, kávové pauzy apod.

Restaurace má 50 míst s výbornou kuchyní, velkým výběrem jídel a dobrou obsluhou. Je zde možnost konání svateb, rodinných oslav a pracovních porad v sále s 80 místy u stolu.

Turistická ubytovna nabízí devítílůžkový, čtyřlůžkový, dvoulůžkový pokoj a společenskou místnost pro 20 osob s videem a televizí.

KIC Sněženska, Sedlnice 106, CZ -742 56,

WEB: www.snezenska.cz,

e-mail: kic@snezenska.cz , Tel/fax: 556 712 637,

Tel.: 556 712 635





Pracovní skupina pro řešení problematiky kanálu Dunaj-Odra-Labe

V dubnu 2003 byla ustanovena rozhodnutím ministra životního prostředí České republiky pracovní skupina pro řešení problematiky výstavby kanálu D - O - L (Dunaj - Odra - Labe). Je složena převážně z odborníků pracujících v oblasti životního prostředí a ochrany přírody a zástupců nevládních organizací, které se rovněž touto problematikou zabývají. Úkolem pracovní skupiny, která je poradním orgánem náměstka ministra - ředitele sekce ochrany přírody a krajiny je vypracování zásad a stanovisek k odbornému posouzení záměru výstavby kanálu D - O - L pro potřeby Ministerstva životního prostředí.

K této práci je nutné shromáždit řadu podkladů a dokumentů, které vznikly v různých historických obdobích plánování D - O - L, neboť se jedná o záměr velmi starý a mnohokrát upravovaný do různých variant a podob.

Protože mezi čtenáře našeho časopisu patří řada odborníků působících v oblastech, kterých se tento záměr dotýkal nebo dotýká, uvítáme každou informaci o materiálech týkajících se kanálu D - O - L a kontaktech, kde jsou tyto dokumenty uloženy.

Děkujeme Vám za Vaši pomoc.

*Lumír Kuchařík, člen pracovní skupiny
pro řešení problematiky kanálu D - O - L*

Kontakt:

Lumír Kuchařík, ČSOP Jeseník nad Odrou, 742 33

tel. 603 845 216, 556 739 752

e-mail: kucharik.lumir@seznam.cz

Další informace lze najít např. v publikaci "Plánovaná vodní cesta Dunaj - Odra - Labe z pohledu ochrany a životního prostředí", kterou vydala ZO ČSOP Veronika Brno v prosinci r. 2002.

Pomáháme přírodě - Tůň pro obojživelníky ve staré písčinně



Každý rok se naše organizace zapojuje do programu Českého svazu ochránců přírody „Ochrana biodiverzity“, podpořeného Ministerstvem životního prostředí. Letos jsme se rozhodli pomoci obyvatelům jedné již téměř zasměšené tůňky ve staré písčinně v Blahutovicích.

Proč vlastně pečovat o malé vodní plochy? Zvláště v Poodří je přece žab a jiné vodní žouzele tolik, že z jejich nočních „koncertů“ nejednoho návštěvníka nebo rybáře, octne-li se v blízkosti větších vodních ploch zvláště v letním období, rozbolí i hlava.

Scénář je však pořád stejný. Malé tůňky a jiné drobné vodní plochy jsou i dnes zaváženy odpadem, a tak často při zkrášlování obcí a jejich okolí v rámci různých stavebních či rekultivačních úprav naděláme více škody než užitku. K zasměňování tůňek dochází také přirozeně, kdy vodní plošku obrostou stromy a z nich padající větve a listí tyto postupně zanášejí.

Vhodné není i příliš velké zastínění vodní hladiny, neboť některé druhy obojživelníků potřebují alespoň část plochy osluněnou.

Průzkum místa

Průzkum ve staré písčinně jsme provedli na jaře (duben, květen), kdy bylo v tůňce zjištěno větší množ-



ství žab (skokan hnědý, ropucha, kuňka) a později jejich nakladená vajíčka. Vlivem obrovských veder, která začala již v první polovině května však došlo k výraznému vysychání vodní plochy a zda došlo k úspěšnému vývoji žab se nám nepodařilo zjistit.

Plocha však byla doslova překryta již léty nečištěnými napadanými větvemi a množstvím odpadu (kov, igelity, pneumatiky apod.).

Vyčištění nádrže a břehů

Tyto práce jsme provedli v druhé polovině srpna a začátkem září. V této době totiž takovéto zásahy nejméně ohrožují obyvatele tůňek. Do úklidu se zapojili členové dvou občanských sdružení (ČSOP a Bayerův odkaz), pomáhali také Mopíci (Mladí ochránci přírody) z Blahutovic i hosté z Brna (rodiny s dětmi), kteří trávili prázdniny v naší turistické ubytovně komunitního centra. V té době šlo již jen o louži tolik vody ubylo. Místo i okolí bylo zbaveno odpadů, větví a byly vyřezány dřeviny příliš stínící hladinu.

Význam a pokračování projektu

Vyčištěná a prosluněná vodní plocha zbavena odpadu přispěje k rozmnožování obojživelníků a jejich přežívání v krajině. Pravidelně také hodláme tůňku kontrolovat.

Protože by toto místo potřebovalo trvalejší ochranu, zjistili jsme si vlastníky parcel a budeme s nimi jednat o svěřeni péče o starou pískovnu našemu pozemkovému spolku Domov. Podařilo se nám také zapojit do projektu dospělé děti a mládež, a to i z řad „neochranářů“. Poděkování patří všem, kteří pomohli tento projekt uskutečnit.

Pokud Vás napadlo, že víte o podobném místě

a chtěli by jste jeho stav změnit k lepšímu obraťte se na nás poradíme Vám jak na to. Uvítáme také informace o nebezpečných místech (silnice), které musí obojživelníci překonávat v době jejich každoročních tahů k vodním plochám a kde při současném rozvoji automobilismu dochází k jejich značným úbytkům.

*Lumír Kuchařík, Český svaz ochránců přírody
Jeseník nad Odrou*

Kontaktní adresy:

*Pozemkový spolek Domov, ZO ČSOP
Jeseník nad Odrou,
742 33 Jeseník n/O 246*

www.psdomov.wz.cz

nebo

*Lumír Kuchařík, Petra Kratochvílová,
kancelář Ekocentra - RS ČSOP Nový Jičín,
regionální centrum Českého svazu ochránců
přírody pro Moravskoslezský kraj*

tel. 556 711 056, 603 845 216,

e-mail: kucharik.lumir@seznam.cz, www.rcmsk.cz

*Konzultační den pro veřejnost každé pondělí 8.30
až 17.00 hod.*

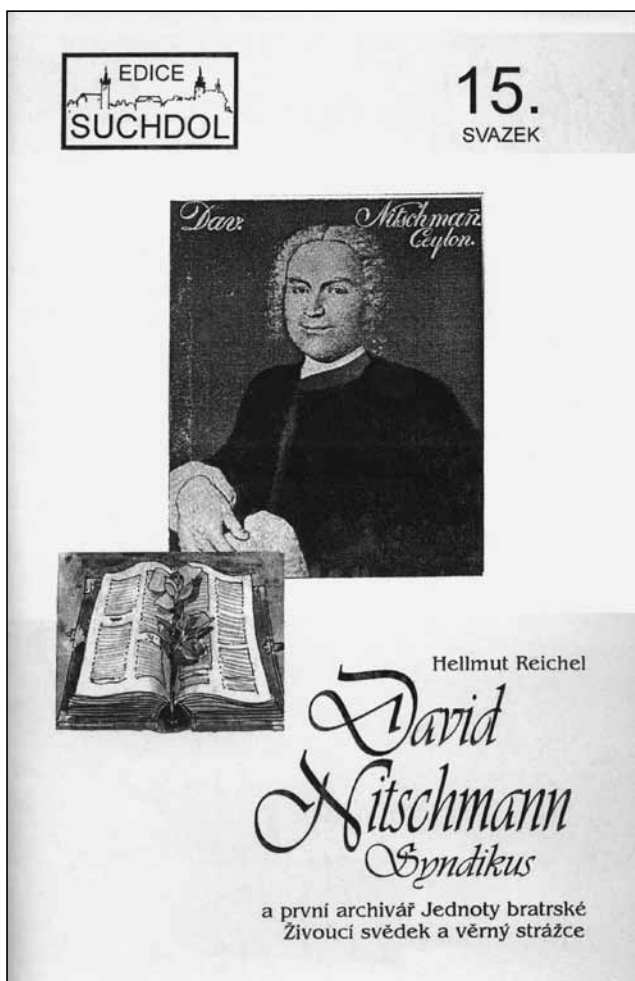




Nové tituly v Edici Suchdol

David Nitschmann Syndikus

Je nejnovější brožura v Edici Suchdol, která spatřila světlo světa v říjnu 2003. Její celý název je David Nitschmann Syndikus a první archivář Jednoty bratrské - Živoucí svědek a věrný strážce. Autorem je dr. Hellmut Reichel, který byl r. 1977 ordinován biskupem Jednoty bratrské pro Evropskou kontinentální provincii. Publikace je stručným životopisem významné postavy Jednoty bratrské, který stál u zrodu společenství v Ochránově („Obnovená“ Jednota bratrská, Ochránovská Jednota bratrská či Moravská církev).



Sborník II. Konference Moravian v roce 2001

Ve dnech 20. - 21. října 2001 se zásluhou Historicko-vlastivědné společnosti Moravian uskutečnilo v Suchdole nad Odrou druhé ze setkání připomínající životní osudy a činnost Moravanů. Sborník shrnuje příspěvky o Kristiánu Davidovi ze Ženklaavy, o Suchdolanech Johannu Münsterovi ze Suchdolu a Melchioru Zeisbergerovi, najdeme zde příspěvky o misiích Moravanů a další.

Sborník vyšel v Edici Moravian v říjnu 2003.

V edici Suchdol dosud vyšlo:

- sv. 5 D. Říčan: Lípa v Suchdole nad Odrou
- sv. 6 G.A.Říčan: Potomci Komenského
- sv. 9 R. Kowanz: Pamětní kniha obce Kletné
- sv. 10 G.A.Říčan: Moravští bratři ze Suchdolu
- sv. 11 G.A.Říčan: Die Mährische Brüder aus Suchdol
- sv. 12 N. Říčanová: Židé ze Suchdolu
- sv. 13 C.Mannsbart: David Nitschmann – první biskup obnovené Jednoty bratrské
- sv. 14 J.Szepessy: Dva pamětní spisy
- sv. 15 H.Reichel: David Nitschmann Syndikus



Průvodce Houby Národní přírodní památky Landek

Vás seznámí s hlavními zástupci z říše hub, se kterými se můžeme setkat při svých procházkách po Landeku. Nepojednává jen o druzích jedlých, nebo jedovatých, ale je průřezem celým spektrem vyšších hub, které byly na Landeku v posledních letech zaznamenány. Dozvíte se nejen, jak jednotlivé



druhy od sebe rozlišíte, ale i mnoho zajímavostí o jejich způsobu života, praktické rady i zážitky z mykologické poradny. Publikace je určena všem návštěvníkům Landeku, zejména studentům a jejich učitelům, ekologům, lesníkům, praktickým houbařům a všem milovníkům přírody.

Kolektiv autorů tvoří zkušení mykologové RNDr. Vít Balner a Mgr. Michal Graca, kteří již několik let vedou v Ostravě a v Opavě mykologickou poradnu. Přírodovědný průzkum na Landeku koordinuje třetí spoluautor, RNDr. Jan Ševčík, Ph.D., působící jako pedagog na Matičním gymnáziu v Ostravě a jako vědecký pracovník ve Slezském zemském muzeu v Opavě. Publikaci vydalo občanské sdružení Biologicko-ekologický klub (BEK), jehož cílem je propagace přírodních hodnot Ostravska. Projekt byl finančně podporován Nadací Landek.

Barevná brožura o rozsahu 36 stran bude k zakoupení za 25,- Kč v Městském informačním centru v Ostravě a v pokladně Hornického muzea. Zájemci si ji mohou rovněž objednat telefonicky (tel.: 596 786 459) či e-mailem: sevcikjan@email.cz. Za zaslání poštou je k ceně účtováno poštovné.

Šlechtická sídla na Novojičínsku – Jiří Tichánek a Zdeněk Šerý

Publikace slovem i obrazem dokumentuje historii bývalých panských sídel na Novojičínsku. Celkem je v ní zachyceno 64 hradů, zámků, tvrzí a svobodných dvorů. Texty doplňují dobové veduty, nákresy, stavební plány, locační plány, dobové

katastrální mapy, listiny, starší i nová fotodokumentace.

Genealogická část obsahuje 171 rodokmenů šlechty a to včetně drobných rodů zemanských a vladyckých.

Heraldická část představuje 220 jednotně zpracovaných erbů téměř všech šlechtických rodů na Novojičínsku.

Vázanou knihu, která má 484 stran vydal Jiří Müller-Butterfly a její cena je 750,- Kč.

