

2/2020

23. ročník

cena 40 Kč

POODŘÍ

ČASOPIS OBYVATEL HORNÍ ODRY



Z obsahu:

Živočichové Flascharova dolu

Rozlivy v CHKO Poodří

Zámek v Bartošovicích v 1. polovině 20. století

Železniční trať Studénka – Bílovec

Bývalý hostinec ve Sladké díře ve Studénce





POODŘÍ – časopis obyvatel horní Odry

www.casopispoodri.cz

Vydává Společnost přátel Poodří (IČ: 64627870) ve spolupráci se ZO ČSOP Odry, ZO ČSOP Jeseník nad Odrou, Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti Poodří a Svazkem obcí Region Poodří.

Redakční rada: Ing. Radim Jarošek, Ing. Petr Lelek, Lumír Kuchařík, Ing. Alena Malíková, MVDr. Kateřina Křenková, Mgr. Ivan Bartoš, Mgr. Lucie Augustinková, Ph.D., Jiří Zelený

Adresa redakce: Oblá 11, 709 00 Ostrava – Mariánské Hory

E-mail: radim.jarosek@volny.cz

Počítačová sazba a grafické zpracování: Aleš Luzar

Tisk: Prínto spol. s r. o., Ostrava

Vydávání povoleno Ministerstvem kultury ČR, registrační číslo: MK ČR E 12812

ISSN 1803-2338

Vychází dvě čísla ročně.

Cena jednoho čísla: 40 Kč, roční předplatné: 80 Kč

Objednávky na adrese redakce.

XXIII. ročník, č. 2/2020

Titulní strana obálky: Zimní Poodří – Odra pod soutokem s Ondřejnicí.

V pozadí jistebnické rybníky (Foto Zbyněk Sovík).

Tato strana: Rozliv Odry v CHKO Poodří u Pustějova (Foto Zbyněk Sovík).

Redakce děkuje za finanční příspěvek na tisk tohoto čísla:

- Obcím Albrechtický, Bartošovice, Bernartice nad Odrou, Hladké Životice, Jakubčovice nad Odrou, Jeseník nad Odrou, Jistebník, Kunín, Libhošť, Mankovice, Proskovice, Pustějov, Stará Bělá, Stará Ves nad Ondřejnicí, městysu Suchdol nad Odrou, městu Odry.
- Všem čtenářům, kteří přispěli jakoukoliv částkou nad předplatné.



Obsah

Poodří není jen domovem vodních druhů ptáků Patrik Molitor	4	350 let od úmrtí J. A. Komenského Akce ke Komenského výročí v Suchdole nad Odrou Daniel Říčan	65
Bezobratlí – přehlížení obyvatelé Flascharova dolu u Oder Jiří Kupka	6	Pomník Komenského v Suchdole nad Odrou Daniel Říčan	66
Zimní hotel Flascharův důl Jiří Šafář	9	Busta J. A. Komenského u Základní školy Komenského v Odrách Adam Hubáček	67
Rozlivy v CHKO Poodří přírodovědným pohledem (1. část) Radim Jarošek	11	Tam, na levém břehu Odry. U Polanského lesa Karel Sýkora	69
Hydrologický a vodohospodářský význam říční nivy a přístupy k jeho stanovení Jan Unucka	12	Alej pod Libhošťskou hůrkou Vzpomínka na pana Oldřicha Sobka Hana Schillerová	73
Břidlicový a Bludný vodopád u Johnova lomu u Jestřabí Petr Dobeš	15	Veselská rozhledna Alena Zemanová	73
Dřívější těžba šterku v řečišti Odry u Studénky Radim Jarošek, Lotar Kudla	16	Mariánský sloup v Odrách byl restaurován Adam Hubáček	75
Bývalý hostinec ve Sladké díře ve Studénce Ludvík Kudla, Lotar Kudla, Radim Jarošek	18	Pandemický kříž u Oder Petr Kuník	76
Nešťastné a výjimečné události na Libavsku v dobových novinách (1850–1945), 2. část Jana Krejčová	25	Akce Zemědělství v Poodří 2020 Kateřina Křenková, Sandra Genčiová	76
Bývalý lihovar a rafinerie lihu v Bartošovicích po 2. světové válce Jan Šádek, Radim Jarošek	35	Počasí druhého pololetí roku 2020 Petr Dobeš	77
Zámek v Bartošovicích v 1. polovině 20. století Radim Jarošek, Jan Šádek	37	BAREVNÁ PŘÍLOHA	
Místní dráhy na Novojičinsku Petr Hrudíčka	44	Letouni Flascharova dolu	79
Trať Studénka – Bílovec Petr Hrudíčka, Mojmír Leštinský	49	Rozlivy v CHKO Poodří v říjnu 2020	80
Sté výročí narození závodníka Jaroslava Pavelky Petr Horák	62	Bývalý lihovar v Bartošovicích	82
		Zámek v Bartošovicích	84

Vážené čtenářky, vážení čtenáři!

„Rok 2020 byl druhý nejbohatší na srážky od roku 1979“, je věta z příspěvku o počasí v tomto čísle. Po několika suchých letech jsme se konečně dočkali deště. Někdy se nám vody zdálo možná až příliš, ale jak se říká „všem se nezavděčíš“. Ani příroda to neumí.

Klidný rok 2021 vám přeje

Radim Jarošek



Poodří není jen domovem vodních druhů ptáků

Patrik Molitor (text a foto)

Když se zeptáte pozorovatele ptáků, které druhy v Poodří viděl, nejčastěji vám bude jmenovat nejružnější zástupce vodních a mokřadních druhů. Pokud se vypravil do lužního lesa, přibudou zástupci šplhavců či pěvců. Poodří ale není jen krajina rybníků, nivních luk a lužních lesů, je to i zemědělská krajina obhospodařovaná člověkem.

V roce 2020 se v ptačí oblasti Poodří rozběhl dlouhodobý projekt zaměřený na monitoring ptačích druhů přílohy I směrnice o ptácích a ptačích oblastech. Do této směrnice patří druhy, u kterých je podle určitých pravidel nutné chránit jejich stanoviště a zajistit jejich přežití a rozmnožování v daném místě. Mezi ně patří i pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*) a ťuhák obecný (*Lanius collurio*). Oba druhy mají podobné nároky na prostředí. S oblibou si vybírají prosluněné pásy křovin v zemědělské krajině či okraje světlých lesů (Hora et al. 2010), proto jsem při výběru vhodných ploch pro monitoring v Poodří zvolil kulturní krajinu mezi Bartošovicemi a Hukovicemi a okraje světlých lesů kolem nivních luk mezi Mankovicemi a Bernarticemi nad Odrou.

Podle příslušných druhových metodik jsem pomalou chůzí procházel linii (trasu) a zaznamenával si případný výskyt obou druhů. Mezitím jsem si značil i všechny další pozorované druhy ptáků. Délka linie mezi Bartošovicemi a Hukovicemi byla 10,3 km a procházel jsem ji ve dnech 20. 5. a 26. 6. 2020. Délka druhé linie mezi Mankovicemi a Bernarticemi nad

Odrou byla 12,1 km s kontrolami ve dnech 21. 5. a 30. 6. 2020.

Není překvapivým zjištěním, že jsem pěnici vlašskou během dvou kontrol ani na jedné trase nezaznamenal. Druh se v Moravskoslezském kraji vyskytuje spíše sporadicky a preferuje pahorkatiny s křovinatými stráněmi, které se vyskytují např. na Bruntálsku (cf. Molitor et Mandák 2019). Nijak závratný nebyl ani výsledek u ťuháka obecného s odhadovaným počtem sedmi párů. Krajinu ptačí oblasti Poodří totiž nelze srovnávat např. s krajinou ptačí oblasti Horní Vsacko na Valašsku, kde oba druhy dosahují mnohem vyšší početnosti (cf. Hora et al. 2010).

Milým překvapením ale bylo zjištění počtu ostatních druhů. Během dvou kontrol jsem dohromady na obou lokalitách napočítal celkem 66 druhů, z čehož 19 patří mezi zvláště chráněné podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Některé vodní druhy ptáků v níže uvedeném přehledu, jako např. hohol severní (*Bucephala clangula*), jsou vyložene vázány na vodní prostředí, ale řada dalších využívá okolní krajinu kolem vodních ploch jako potravní základnu. Příkladem může být např. volavka popelavá (*Ardea cinerea*) nebo moták pochop (*Circus aeruginosus*) lovcí na polích zejména hraboše polní (*Microtus arvalis*). Navíc přibližně 53 druhů z pozorovaného seznamu nepatří mezi typické vodní a mokřadní druhy, i když u některých nelze určit striktní hranici.



Charakter polní krajiny na monitorovací linii Bartošovice – Hukovice.



Při úbytku ptáků zemědělské krajiny je to potěšující faktor nehledě na to, že v přehledu chybí např. koroptev polní (*Perdix perdix*) nebo čejka chocholatá (*Vanellus vanellus*). Oběma druhům je v posledních letech v ČR věnována zvýšená pozornost z důvodu jejich rapidního úbytku (Anonymus 2002–2020). I když jsem je během procházení linií nezaznamenal, nemusí to automaticky znamenat, že se v okolí nevyskytují, podobně jako jiné druhy zemědělské krajiny.

Mezi Bartošovicemi a Hukovicemi jsem pozoroval o 26 druhů ptáků více než mezi Mankovicemi a Bernarticemi nad Odrou. Vysvětlení je nasnadě. Přestože druhá trasa byla o 1,8 km delší, z pohledu zastoupení krajinných prvků byla chudší, tzn. střídaly se v ní převážně nivní louky a okraje lesů, zatímco krajina mezi Bartošovicemi a Hukovicemi byla daleko více variabilnější (pole, louky, lidská sídla, ovocný sad a další). S vyšší heterogenitou (různorodostí) prostředí obecně stoupá i počet vyskytujících se druhů. Bylo by vhodné na to pamatovat a nezakládat v Poodří rozsáhlé polní monokultury, které výrazně přispívají k přemnožení hrabošů polních (Anonymus 2020) a následným problémům s jejich hubením.

Do Poodří se proto pozorovatelé ptáků nemusejí vypravit pozorovat pouze nejružnější druhy na vodní hladině či v lužních lesích, ale také do okolní zemědělské krajiny, která má stále co nabídnout.

RNDr. Patrik Molitor

předseda Slezské ornitologické společnosti, pobočky České společnosti ornitologické v Ostravě, jejímž posláním je ochrana a výzkum ptáků na území Moravskoslezského kraje a okresu Vsetín

Kontakt: sos.cso@seznam.cz, www.sos-cso.cz



Ťuhýk obecný.

Zdroje

- Anonymus (BirdLife International). 2002–2020: *Ptáci zemědělské krajiny* [on-line]. 2002–2020, [cit. 2020-12-12]. Dostupné z: <<https://www.birdlife.cz/co-delame/vyzkum-a-ochrana-ptaku/ochrana-druhu-ptaci-zemedelske-krajiny/>>.
- Anonymus (BirdLife International). 2020: *Zemědělci tráví hraboše na lovištích kriticky ohrožených sýčků* [on-line]. 22. 9. 2020, [cit. 2020-12-12]. Dostupné z: <<https://www.birdlife.cz/zemedelci-travi-hrabo-se-na-lovistich-sycku/>>.
- Hora, J., Brinke, T., Vojtěchovská, E., Hanzal, V., Kučera, Z. (eds.) 2010: *Monitoring druhů přílohy I směrnice o ptácích a ptačích oblastí v letech 2005–2007*. 1. vyd. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2010. 320 s. ISBN 978-80-87051-88-7.
- Molitor, P., Mandák, M. (eds.) 2019: *Materiály k avifauně severní Moravy a Slezska – 28: pozorování druhů z červeného seznamu v roce 2018*. *Acrocephalus (Ostrava)*, 2019, č. 34, s. 60–83. ISSN 2464-7918.
- Vavřík, M., Šírek, J., Šindel, M., Mlíkovský, J., Horáček, J., Heyrovský, D., Šimek, J. (2019): *Revize záznamů vzácných druhů ptáků v České republice*. *Sylvia*, 2019, roč. 55, s. 2–74. ISSN 0231-7796.

Přehled pozorovaných druhů během dvou kontrol na liniích mezi Bartošovicemi a Hukovicemi a Mankovicemi a Bernarticemi nad Odrou (tučně zvláště chráněné druhy podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) seřazený podle Vavříka et al. (2019)

Druh český	Druh latinsky	Bartošovice – Hukovice	Mankovice – Bernartice nad Odrou
hohol severní	<i>Bucephala clangula</i>		*
bažant obecný	<i>Phasianus colchicus</i>	*	
čáp bílý	<i>Ciconia ciconia</i>	*	*
volavka popelavá	<i>Ardea cinerea</i>	*	
volavka bílá	<i>Ardea alba</i>	*	
krahuvec obecný	<i>Accipiter nisus</i>	*	
jestřáb lesní	<i>Accipiter gentilis</i>		*
moták pochop	<i>Circus aeruginosus</i>	*	*
káně lesní	<i>Buteo buteo</i>	*	*
jeřáb popelavý	<i>Grus grus</i>		*
kulík říční	<i>Charadrius dubius</i>		*
racek chechtavý	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	*	
racek bělohavý/ středomořský	<i>Larus cachinnans/ michahellis</i>	*	
holub doupňák	<i>Columba oenas</i>	*	
holub hřivnáč	<i>Columba palumbus</i>	*	
hrdlička divoká	<i>Streptopelia turtur</i>		*
hrdlička zahradní	<i>Streptopelia decaocto</i>	*	

Druh český	Druh latinsky	Bartošovice – Hukovice	Mankovice – Bernartice nad Odrou
kukačka obecná	<i>Cuculus canorus</i>	*	*
rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	*	
strakapoud prostřední	<i>Dendrocoptes medius</i>		*
strakapoud velký	<i>Dendrocopos major</i>	*	
datel černý	<i>Dryocopus martius</i>	*	
žluna zelená	<i>Picus viridis</i>	*	
poštolka obecná	<i>Falco tinnunculus</i>	*	
ťuhýk obecný	<i>Lanius collurio</i>	*	*
ťuhýk šedý	<i>Lanius excubitor</i>	*	
žluva hajní	<i>Oriolus oriolus</i>	*	*
sojka obecná	<i>Garrulus glandarius</i>	*	
straka obecná	<i>Pica pica</i>	*	
kavka obecná	<i>Coloeus monedula</i>	*	
vrána šedá	<i>Corvus cornix</i>	*	
sýkora modřinka	<i>Cyanistes caeruleus</i>	*	
sýkora koňadra	<i>Parus major</i>	*	

Druh český	Druh latinsky	Bartošovice – Hukovice	Mankovice – Bernartice nad Odrou
skřivan polní	<i>Alauda arvensis</i>	*	
břehule říční	<i>Riparia riparia</i>		*
jiřička obecná	<i>Delichon urbicum</i>	*	
vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	*	
budníček menší	<i>Phylloscopus collybita</i>	*	*
rákosník zpěvný	<i>Acrocephalus palustris</i>	*	
sedmhlásek hajní	<i>Hippolais icterina</i>		*
cvrčilka říční	<i>Locustella fluviatilis</i>	*	
pěnice černohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>	*	*
pěnice pokřovní	<i>Sylvia curruca</i>	*	
pěnice hnědokřídla	<i>Sylvia communis</i>	*	*
střízlík obecný	<i>Troglodytes troglodytes</i>	*	
šoupálek dlouhoprstý	<i>Certhia familiaris</i>		*
špaček obecný	<i>Sturnus vulgaris</i>	*	*
kos černý	<i>Turdus merula</i>	*	*
drozd kvičala	<i>Turdus pilaris</i>		*
drozd zpěvný	<i>Turdus philomelos</i>	*	*
Celkem druhů	66	55	29

Bezobratlí – přehlížení obyvatelé Flascharova dolu u Oder

Jiří Kupka

Štoly jsou tradičně vnímány jako významná zimoviště netopýrů. Podzemní prostory Flascharova dolu u Oder mají však své stálé obyvatele i v podobě různých zástupců bezobratlých živočichů. I oni si zaslouží naši pozornost a někteří z nich, jak si dále ukážeme, mají s hornickou činností dokonce i něco málo společného. Vzhledem k tomu, že se ve štolách můžeme nejčastěji setkat s druhy méně náročnými a docela běžnými, je fauna těchto podzemních prostor u nás málo známá – tedy především co se týče konkrétních lokalit. Hlavní příčinou ani tak nejsou komplikovanější metody výzkumu nebo nepřístupnost těchto prostor. Rozhodující je skutečnost, že specialisté na určitou taxonomickou skupinu živočichů kvůli jejich několika málo zástupcům žijících v podzemních prostorách takový průzkum nerealizují.

Bezobratlé živočichy podzemí Flascharova dolu u Oder můžeme velmi zjednodušeně podle charakteru jejich výskytu rozdělit do čtyř skupin.

Do první skupiny patří živočichové, kteří jsou velmi úzce přizpůsobeni k životu v podzemí. Dělí se na dvě kategorie, na troglobionty (suchozemské druhy) a stygobionty (obyvatele podzemních vod). Právě z druhé kategorie byla v podzemí Flascharova dolu zaznamenána přítomnost blešivce *Niphargus tatrensis*. Tento štíhlý, bělavý a slepý korýš

(Crustacea) je významným zástupcem živočichů podzemních vod (obývá průlomy a pukliny vyplněné vodou), z nichž někdy může vystupovat i na povrch do studánek, pramenů a studní, ale můžeme se s ním setkat právě také v zatopených prostorách opuštěných štol. Poznatky o jeho současném rozšíření na území ČR nejsou dostatečně známy.

Do druhé skupiny můžeme zařadit takové druhy, které jsou schopné ve štolách dlouhodobě přežívat, ale které obvykle žijí na vhodných stanovištích



Ulitina skelnatky hladké (Oxychilus glaber) je přibližně 6 mm vysoká a 12 mm široká. Kdo by to do tohoto tvorečka řekl, že se žije dravě? (Flascharův důl, foto Jiří Kupka).



i mimo tento typ prostředí (tzv. troglofilní nebo stygofilní druhy). Například se jedná o plže skelnatku hladkou (*Oxychilus glaber*), která je především obyvatelem suťových lesů nižších poloh nebo i otevřených osluněných suti. S oblibou zalézá do suti a do podzemních prostor (vstupy do jeskyň apod.). Vzhledem k tomu, že se živí dravě (představte si, jak třeba „loví“ žížalu), může v relativně sterilním prostředí štol daném nepřítomností odumřelého organického materiálu dlouhodobě přežívat.

V ústí štol Flascharova dolu, ale i hlouběji ve štolách se můžeme běžněji setkat také se slimákem popelavým (*Limax cinereoniger*), který je vůbec nejčastějším zástupcem suchozemských plžů v podzemních prostorách České republiky. Může být až 150 mm dlouhý! Druhový název je poněkud matoucí, slimák popelavý má ve skutečnosti zbarvení svého těla velmi proměnlivé (černé nebo bělavé; štít vždy jednobarevný, ale zbytek těla může být s výraznou a docela pohlednou kresbou uspořádanou do pruhů). Jedná se o hojný druh všech typů lesa od nížin do hor, kde je nejčastěji nalézán pod kůrou mrtvého dřeva. Jeho dlouhodobá přítomnost v podzemním prostředí je podmíněna přítomností organického materiálu, ve štolách pak zejména zbytků výdřevy.



Až 150 mm dlouhý slimák popelavý (*Limax cinereoniger*) je nejčastějším zástupcem suchozemských plžů v podzemních prostorech u nás. (Flascharův důl, foto Jiří Kupka).

Z pavouků se zde vyskytuje například meta temnostní (*Meta menardi*), která patří k běžným obyvatelům jeskyň nebo sklepů. Ve štolě jsou na stropě k nepřehlédnutí bělostné kokony s vajíčky na dlouhé stopce, které tam zavěsily samičky. Středověcí horníci je prý považovali za měšce (peněženky) permoníků. Ve Flascharově dole žije společně s ní také menší meta jeskynní (*Metellina merianae*), která obývá podobná místa. Do druhé skupiny můžeme zařadit také zástupce stejnonožců (*Isopoda*), kteří patří stejně jako výše zmiňovaný blešivec mezi koryše (Crustacea). Většina stejnonožců České republiky jsou druhy vlhkofilní

a optimální podmínky nacházejí v pobřežních biotopech a ve vlhkých lesích, kde sehraávají významnou roli při půdotvorných procesech. Některé druhy žijí také synantropně a běžně se s nimi můžeme setkat právě také v různých typech podzemních prostor. Ve Flascharově dole se jedná například o stínku obecnou (*Porcellio scaber*), která patří k nejhojnějším zástupcům terestrických stejnonožců a v podzemních prostorech může dlouhodobě přežívat. Z motýlů stojí za zmínku píďalka jeskynní (*Triphosa dubitata*), která je druhem listnatých a smíšených lesů, ale vyskytuje se běžně také v kulturní krajině. Všimněte si druhového názvu „jeskynní“! V podzemních prostorech totiž dospělci často přezimují (to už se ale dostáváme ke třetí skupině bezobratlých obyvatel Flascharova dolu), ale lze se s nimi zde setkat také v létě.



Kdyby nebyly stěny štol vlhké, nejspíš bychom píďalku jeskynní (*Triphosa dubitata*) přehlédli. Šedavě zbarvený přední pár širokých křídel by s pozadím docela splýval. (Flascharův důl, foto Jiří Kupka)

Třetí skupinu bezobratlých živočichů Flascharova dolu představují živočichové, kteří podzemní prostory pravidelně vyhledávají za účelem hibernace (zimního spánku). Jedná například o pestře zbarvenou, a tedy nápadnou mūru sklepnic obecnou (*Scoliopteryx libatrix*). Na střechovitě složených křídlech nelze přehlédnout oranžové kresby připomínající písmeno „M“. Sklepnice obecná preferuje vlhká stanoviště (břehy potoků, řek a jezer), vyskytuje se ale běžně také podél silnic, okrajů lesů a proniká i do zahrad a parků. Na podzim pak vyhledává vhodná místa k přezimování v podobě různých dutin, jeskyní, tunelů, bunkrů, sklepů a štol. U nás je to nejběžnější zástupce motýlů v podzemních prostorech.



Sklepníci obecnou (*Scoliopteryx libatrix*) poznáme snadno podle oranžové kresby na složených křídlech, která připomíná písmeno „M“. (Flascharův důl, foto Jiří Kupka)

Do štol se v zimním období uchyluje také babočka paví oko (*Inachis io*), která je jedním z našich nejběžnějších motýlů otevřené krajiny, ale i okrajů lesa. Běžně přezimuje v nevytápěných prostorách lidských sídel (na půdách, ve sklepech atd.). V některých případech může být v místech přezimování dokonce početnější než předchozí druh. Křídla této přezimující babočky jsou složena a zvenčí tmavě hnědě až černě zbarvena. Pokud je motýl během zimování vyrušen, začne mávat křídly, a kromě výrazného zbarvení předních křídel (ony pověstné „oči“) zastrašuje také zvuky, které vydávají kmitající křídla.



Odvrácená strana“ babočky paví oko (*Inachis io*) je „temná“... I to však má svůj význam, ostatně jako všechno v přírodě.

Ve štolách zde běžně přezimuje také celá řada zástupců dvoukřídlého hmyzu (Diptera). Například se jedná o velmi početného komára písklavého (*Culex pipiens*) nebo o méně častého komára kroužkovatého (*Culiseta annulata*). Jedná se o druhy, jejichž

samice běžně přezimují v podzemních prostorách. Ve štolách přezimují i zástupci blanokřídlého hmyzu (Hymenoptera), například se jedná o samice lumků *Diphyus quadripunctorius*. Ve štolách Flascharova dolu tedy nepřezimují pouze obratlovci, například netopýři (Chiroptera) nebo obojživelníci (Amphibia), ale důl je zimní noclehárnou i pro různé druhy bezobratlých živočichů.

Čtvrtá skupina bezobratlých, do které řadíme náhodné hosty podzemních prostor (tzv. zatoulance), by byla na výčet druhů Flascharova dolu nejbogatší. V podstatě se tu a tam do podzemních prostor může dostat jakýkoliv zástupce bezobratlých živočichů (nebo i obratlovce), který obývá okolní prostředí dolu na povrchu. Živočichové obývající vstupní prostory štol či jeskyní mají ještě dostatek světla a potravy, na rozdíl od hlubších částí. Ostatně posuďte sami, až v rámci prohlídky Flascharův důl navštívíte. Na vstupním portále si možná povšimnete protáhlých ulit vřetenovitěho tvaru s jemným rýhováním. Může se jednat plže vřetenatku obecnou (*Alinda bibplicata*) nebo vás upoutají nápadně dlouhé nohy sekáče rohatého (*Phalangium opilio*). Také dávejte pozor, abyste náhodou nezašlápli chrobáka lesního (*Anoplotrupes stercorosus*) anebo některého ze zástupců střevlíků, třeba střevlíka fialového (*Carabus violaceus*) nebo střevlíka hladkého (*C. glabratus*), kterým jste se přimotali do cesty. Co tam asi zrovna dělají? Co myslíte?

Pokud vás svět bezobratlých obyvatel podzemí Flascharova dolu alespoň trochu zaujal, pak splnil tento článek svůj účel. Tito často ve štolách přehlížení živočichové si ale zaslouží nejen naši pozornost, nýbrž také ohleduplnost.

Literatura

- DVOŘÁK, L. (2000): Poznámky k přezimování motýlů v podzemních úkrytech v oblasti Šumavy a v západních Čechách. *Silva Gabreta*, 5: 167–178.
- DVOŘÁK, L. (2005): Gastropods in subterranean shelters of the Czech Republic. *Malacologica Bohemoslovaca*, 4: 10–16. Online serial at <<http://mollusca.sav.sk>> 15-Sep-2005.
- FRANKENBERGER Z., 1959: *Stejnonožci suchozemští – Oniscoidea*. Nakladatelství ČSAV, Praha, 215 p.
- MACEK, J. et al. (2008): *Motýli a housenky střední Evropy. Noční Motýli II.: můrovití*. Vyd. 1. Praha: Academia, 492 s.
- MACEK, J., PROCHÁZKA, J., TRAXLER, L. (2012): *Motýli a housenky střední Evropy. Noční motýli III.: píďalkovití*. Vyd. 1. Praha: Academia, 424 s.
- RŮŽIČKA, V. (2007): Pavouci v jeskyních České republiky [Spiders in caves in the Czech Republic]. *Speleo* (Praha) 49: 14–19 (in Czech).

doc. Ing. Jiří Kupka, Ph.D.

Od roku 2005 působí na Katedře environmentálního inženýrství Hornicko-geologické fakulty VŠB-TUO. Mezi těžiště jeho odborného zájmu patří výzkum orientovaný na zoologii a její ekologické a environmentální aplikace v průmyslové krajině a didaktika přírodních věd. K jeho největším zálibám patří vše, co se dotýká přírody, krajiny a dějin jeho menší vlasti – Slezska.

Kontakt: jiri.kupka@vsb.cz



Zimní hotel Flascharův důl

Jiří Šafář (text a foto)

Vznik obydlí v lese

Břidlice v okolí Oder vznikly asi před 335–325 miliony let. Z pohledu jejich stáří je období trvání těžby v prostoru Flascharova dolu, v délce několika desítek let, jen nicotnou epizodou. Podpovrchová těžba v lokalitě Nový Svět na Veselském kopci byla dle dobových materiálů zahájena v roce 1894 a k jejímu ukončení došlo po rozpadu rakousko-uherské monarchie. Tehdy se hlavní mecenáš dolů nad Odrami JUDr. Karl Flaschar rozhodl opustit nově vzniklé Československo a odstěhoval se do rakouského Štýrského Hradce. Tato skutečnost vyplývá i z bádání spojeného s přípravou zpřístupnění části Flascharova dolu pro veřejnost. Kdy se nepodařilo nalézt doklady o pokračování těžby po první světové válce.

Ukončení dobývání břidlice v podzemí ale vůbec neznamená, že by ve štolách a komorách vyhloubených v kulmských usazeninách ustal život. Právě naopak, již v průběhu těžby začaly do nitra Veselského kopce pronikat společně s horníky pod zemský povrch také různé druhy živočichů a to zejména bezobratlých. S tím, jak těžba zcela ustala, se zvýšila intenzita přísunu nových přistěhovalců. Někteří se tu usadili natrvalo, jiní zde tráví jen část roku. Mezi troglofilními organismy (využívají suchozemské podzemní ekosystémy, ale nejsou na nich zcela závislé) najdeme v naší zeměpisné šířce jen několik desítek druhů obratlovců. K nejnápadnějším a často velmi početným patří jediní aktivně létající savci, tedy letouni. V České republice byl zatím prokázán výskyt 27 druhů náležejících do tří čeledí: netopýrovití, vrápenčovití a létavcovití.

Ze života letounů

Ve štolách a jeskyních však všechny druhy našich letounů nenajdete. Část z nich využívá celoročně stromové dutiny, případně různé skalní spáry a pukliny nebo alternativní úkryty v lidských stavbách.

Obecně lze říci, že druhy letounů využívající podzemní úkryty (což je přibližně „větší“ polovina) se do nich stahují na období zimního spánku čili hibernace (od listopadu do dubna). Ale také se tam objevují v čase jarních a podzimních přeletů. Na podzim se zde netopýři i vrápenci mohou pářit a samci některých druhů někdy zůstávají ve štolách a jeskyních celoročně.

Proč si vůbec letouni mírného pásma osvojili strategii hibernace, kdy značnou část svého života prospí? Může napadnout zvědavého čtenáře. Odpovědí je jejich potravní specializace. U nás žijící netopýři se živí převážně různými druhy hmyzu, ale také pavouky, sekáči nebo stonožkami. Jelikož

tato potrava je v zimě téměř nedostupná, tak část našich netopýrů odlétá na jih jako ptáci. Jde především o druhy ze stromových dutin. Tato cesta je namáhavá a stojí netopýry mnoho energie a navíc jsou vystaveni během tahu útokům predátorů. Tudíž většina druhů našich letounů riskuje, že vydrží s nahromaděnými energetickými zásobami do jara, kdy bude opět možné ulovit šťavnatou housenku nebo schroupat křupavého střevlíka. Pravda i do klimaticky stabilní štol může během zimy zavítat kuna nebo jezevec a pak není každé místo v zimovišti úplně bezpečné.

Než se vrápenci a netopýři zavěsí k zimnímu spánku, tak se musí během podzimu řádně vykrmit. Potřebné energetické látky ukládají v tělese tak zvané hnědé tukové tkáně na zádech. Ve stejném období dochází také k páření letounů. Samice však ihned nezabřezne, ale nastává fáze utajeného oplození. Výživa plodu během zimy by byla energeticky příliš náročná. A tak uzrálé vajíčko samička uvolní až na jaře po ukončení hibernace, kdy dojde ke vzniku nového zárodku. V čase zimního spánku šetří netopýři energii i jinak. Některé životní funkce výrazně omezí (dýchání, tepová frekvence, celkový metabolismus) či dokonce zastaví (produkce látek imunitního systému). Když je v zimovišti nikdo zbytečně neruší a dočkají se jara, tak většina



Netopýr vousatý (Myotis mystacinus).

zvířat podzemní úkryty opouští. Samice se stěhují do míst, kde vytváří letní kolonie a rodí zde obvykle v červnu jedno mládě. U druhů stromových dutin to mohou být i dvojčata. Malí netopýři se vyvíjí velmi rychle a ve věku 6 až 8 týdnů dosahují velikosti svých rodičů. Mamky o ně pečují ještě další 3 až 4 týdny, ale potom postupně kolonii opouštějí a stěhují se do přechodných úkrytů, kde jsou již očekávány samci. Ti strávili léto individuálně nebo v menších kolektivech pánských klubů a o výchovu mláďat se nijak nestarali. Následným vykrmením na zimu se životní cyklus letounů uzavírá.

Netopýři a vrápenci ve Flascharově dolu

Kdy se objevili první netopýři a vrápenci v podzemních prostorách Flascharova dolu není úplně jasné. V nepoužívaných částech dolu mohli zimovat již za jeho provozu, jak je to známo z jiných lokalit v Oderských vrších. Když byla v roce 2017 znovu otevřena štola „E“ na Veselském kopci, která nebyla přístupná několik desítek let, tak již v prosinci stejného roku v ní byli nalezeni hibernující 2 vrápenci malí a 1 jeden netopýr velký. Což svědčí o velké schopnosti letounů vyhledávat vhodné úkryty.

První písemná zmínka o netopýrech ve štolách na Veselském kopci, podložená i fotografií dobové kvality (zachycuje patrně netopýra velkého), je ve vzpomínkách Adolfa Kremla otištěných v časopise Heimatbrief der Stadt Odrau und Umgebung. Autor uvádí, jak v první polovině 40. let 20. století chlapci z Oder podnikali dobrodružné výpravy do opuštěných štol nad městem. A jako odměnu si v kapsách odnášeli netopýry, kterými pak děsili děvčata na tancovačkách.

To první ryze ochranářský projev zájmu o letouny ve štolách na Novém Světě je podchycen v náleзовé databázi ochrany přírody ze zimy 1990–1991. Tehdy se na orientační průzkum do štoly „Nový Svět B“ (Johann) vydal pan Květoslav Wiltsch a jeho kolegové, kteří zjistili výskyt 4 druhů letounů. Jako hojně tehdy hodnotili vrápence malé a netopýry velké a jako ojedinělé netopýra vousatého a netopýra ušatého. Na základě jejich podnětu se štolám na Veselském kopci začali věnovat speleologové ze skupiny ORCUS Bohumín, kteří se pod vedením Josefa Wagnera zabývají monitoringem zimovišť letounů dlouhodobě. Pravidelné sčítání štoly „Nový Svět B“ bylo zahájeno v roce 2002 a následně byly do sledování zahrnuty také štoly „Nový Svět C (Hortensie)“ a „Nový Svět A“.

V těchto třech štolách bylo zatím nalezeno 8 druhů letounů. Mimo již výše uvedených to jsou ještě netopýr vodní, netopýr brvitý, netopýr severní a netopýr černý. Nejhojnějšími zimními spáči jsou netopýři brvití, netopýři velcí a vrápenci malí. To svědčí o skutečnosti, že systém Flascharova dolu je spíše teplejším zimovištěm. Nejvíce zimních hostů obsazuje pravidelně svá stanoviště ve štolě „Johann“, která je členitější a nabízí tak více možností.

Naproti tomu ze štoly „Hortensie“ je znám výskyt všech 8 zatím zjištěných druhů. To je dáno kombinací dlouhých přímých chodeb a velké komory se spojovacím komínem do štoly „Johann“. Dlouhé chodby s protahujícím vzduchem více vyhovují chladnomilnějším druhům, jako jsou netopýr severní, netopýr černý či netopýr ušatý. Velká komora s navazujícími relativně teplejšími prostory více svědčí druhům teplomilnějším, jako jsou vrápenec malý a netopýr brvitý.



Netopýr severní (Eptesicus nilssonii).

Zpřístupnění Flascharova dolu

Po dlouholetých přípravách byl v létě 2020 dokončen unikátní projekt zpřístupnění Flascharova dolu. Kdy návštěvníci vstoupí do podzemí a projdou prakticky celou štolou „Hortensie“. Po zhlédnutí jedinečné břidlicové vrásy ve velké těžební komoře a vystoupení žebřikovým schodištěm opouští systém část štoly „Johann“. Při této cestě se dovědí mnoho zajímavého o geologii území, těžbě břidlice na Odersku, ale také o oživení podzemí. Otevřením Flascharova dolu získal navržený národní geopark „Krajina břidlice“ další černou perlu do svého pomyslného náhrdelníku. Investorem celé akce bylo, za podpory dalších institucí, město Odry. Je potěšitelné, že i když poslední sčítání letounů v zimě 2019–2020 probíhalo prakticky na „staveništi“, tak výsledky nevykazují pokles počtu zimních hostů v hotelu Flascharův důl.

A zde je na místě připomenout, že při příležitosti slavnostního otevření Flascharova dolu pro veřejnost byla Českou společností pro ochranu netopýrů městu Odry předána čestná plaketa „Náš soused



Předání čestné plakety „Náš soused je netopýr“ (Foto Roman Lehotský).

je netopýr“. Ocenění bylo uděleno především za vstřícnost vůči letounům při zpřístupnění této podzemní lokality, která je zároveň jejich významným zimovištěm. Hlavní práce při úpravách interiéru dolu byly prováděny mimo zimní období. Stejně tak při provozování štol se počítá s návštěvní sezónou, která nezasáhne do hibernace letounů (květen až

říjen). Při nové úpravě vstupů do obou štol se myslelo i na zachování vhodných vletových otvorů pro zimní hosty.

Zpřístupnění Flascharova dolu se tak stalo ukázkovým příkladem skloubení rozvoje turistického ruchu udržitelným způsobem, při respektování zájmů ochrany přírody zachováním stanoviště silně a kriticky ohrožených druhů živočichů.

Další fotografie – viz barevná příloha.

RNDr. Jiří Šafář

Narozen v roce 1962 ve Dvoře Králové nad Labem. Vystudoval systematickou biologii a ekologii na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. V současné době pracuje jako zoolog v Agentuře ochrany přírody a krajiny České republiky, regionální pracoviště Olomoucko v Olomouci, kde se odborně zaměřuje na zoologii obratlovců, zejména savců a environmentální výchovu. Jako člen České společnosti pro ochranu netopýrů se více než 25 let věnuje výzkumu a praktické ochraně letounů.

Mezi hlavní koníčky patří cestování, fotografování zvířat a filatelie.

Kontakt: jiri.safar@nature.cz

Rozlivy v CHKO Poodří přírodovědným pohledem (1. část)

Radim Jarošek

V roce 2020 došlo k v Poodří po několika letech k rozlivům – „Odra vylela“, jak se také říká. Nic mimořádného, říkají pamětníci, dříve k ní docházelo i vícekrát do roka.

Dnes, možná i pod vlivem médií, vnímáme situaci, kdy voda vystoupí ze svého koryta a zaplaví okolí, jako něco nepatřičného. Ale jde o jev, který k říční dynamice patří, stejně jako bouřka k létu nebo silný mraz k zimě.

Není ovšem velká voda jako velká voda a čeština je umí rozlišit – například slovy rozliv a povodeň. Už na první poslech intuitivně vnímáme rozdíl ve velikosti. Zkusme si jej vymezit konkrétněji.

Při rozlivu se voda rozlévá do nezastavěných částí nivy – luk, lužních lesů, tůní. Nepřelévá se přes silnice a rybníční hráze a nezpůsobuje hospodářské škody. Hydrologicky mu odpovídá přibližně tzv. jednoletá až dvouletá voda (max. pětiletá) s dovětkem, že uvedené je nutno brát s určitou rezervou. Řeka není potrubí s jednotným profilem, ale členitým prostředím, někde již vybřeží a kousek dále ani zdaleka ne.

K rozlivům může docházet kdykoliv, neboť na Odře ani jejích přítocích není vybudována žádná přehrada, která by mohla ovlivnit průtoky a ty jsou

pak závislé pouze na distribuci a vydatnosti srážek v povodí, případně na tání sněhu.

Při vyšších průtocích než pětileté vodě dochází již k jejímu přetékání přes komunikace, dostává se také přes některé hráze do rybníků, místy jsou zaplaveny jednotlivé objekty na okrajích intravilánů obcí či samoty, pod vodou je velká část říční nivy a vznikají hospodářské škody zaplavením nebo působením vodního proudu. Povodeň přichází samozřejmě méně často než rozliv a i když způsobuje problémy, i ona patří k životu řeky.

Hranice mezi rozlivem a povodní je, jak je zřejmé, neostrá a závisí na místě, které sledujeme, ale snad si můžeme dovolit uvedené zjednodušení, že rozliv se pohybuje od jednoleté do pětileté vody a povodeň je vše nad tím.

V dalším textu se budeme věnovat pouze rozlivům.

Z údajů Českého hydrometeorologického ústavu průtocích v Odře v období 1976–2020 v profilu Ostrava-Svinov vyplývá několik skutečností.

Za toto 45leté období došlo k rozlivům 29krát, tedy v průměru dvakrát ročně. Nejvícekrát to bylo v roce 1996 a 2009 (třikrát), naopak vyskytly se i několikaletá období, kdy k nim nedošlo vůbec (naposledy v l. 2014–2016). Nejčastěji dochází k rozlivům

v červnu a květnu, v závěsu za nimi jsou měsíce březen, duben a září. V lednu pak nedošlo k žádnému, to byl však jediný měsíc, kdy nebyl ve sledovaném období rozliv zaznamenán.

V závislosti na velikosti rozlivu voda obvykle v řádu dnů až prvních týdnů odečte a zasáhne. Dochází k provlhlčení půdního profilu, terénní sníženiny na loukách i v lesích jsou různou měrou naplněny, povrch půdy kryje tenký nános bahnitých usazenin (a bohužel místy i různorodých odpadků). V tocích dochází k břehové erozi a akumulaci a také posunům říčního dřeva.

Otázkou je, jak je tomu s biotou? Pro mnohé pozorovatele může zaplavení působit na první

pohled dosti destruktivně... Opět to není jednoznačné, závisí nejen na velikosti rozlivu, ale i na tom, kdy k němu dochází, v jaké roční době a samozřejmě na tom, o jaké druhy rostlin či živočichů jde.

Pokusme se dát alespoň rámcovou odpověď na zmíněnou otázku, a protože svým náhledem na rozlivy v CHKO Poodří přispělo několik přírodovědců různých specializací, bylo by možná vhodné mírně pozměnit název příspěvku na „Rozlivy v CHKO Poodří pohledem přírodovědců“.

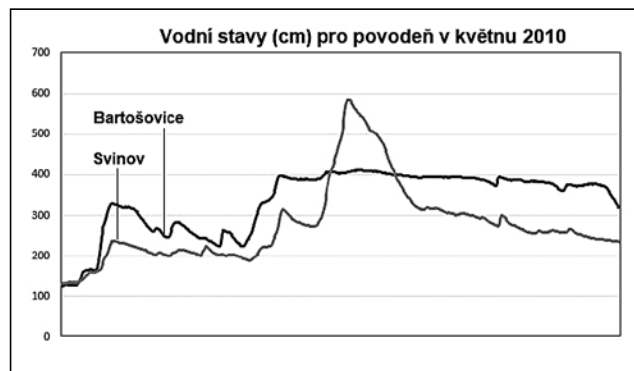
V první části – v příspěvku Jana Unucky – se však zaměříme celou říční nivou a její význam z pohledu hydrologického.

Hydrologický a vodohospodářský význam říční nivy a přístupy k jeho stanovení

Jan Unucka

Říční niva má krom svého nesporného ekologického významu také nezanedbatelný význam hydrologický. Jedním z nejdůležitějších je význam protipovodňový, kdy dochází k transformaci povodňových vln rozlivem povodňových vod do záplavových (inundačních) území. Pro říční proudění platí tzv. rovnice kontinuity, kdy je pro daný průtok součin plochy a rychlosti v daném úseku konstantní, pakliže nedochází k odběru vod nebo tento úsek není dotován bočním přítokem. Pak je zjevné, že rozlivem povodňových vod do inundačních území dochází k nárůstu průtočné plochy, a tedy poklesu rychlosti proudění vody. To ve svém důsledku vede ke snížení kulminačních průtoků a přirozené retenci (zadržování) vody v krajině. Tyto masy vod jsou přitom nezanedbatelné, například v oblasti CHKO Litovelské Pomoraví se jedná o desítky milionů kubických metrů zadržené vody, což analyzoval O. Štěrbá a kolektiv 2014. Tato transformace se odehrává díky zachování pestrého reliéfu v lužních lesích s terénními depresemi, slepými rameny a bočním koryty a náhony, v CHKO Poodří k tomu ještě přistupuje efekt rybníční soustavy. Další vliv má retence v půdě, která má oproti zemědělské více volných pórů, a tedy větší infiltrační kapacitu. Následuje pak vliv samotného lužního lesa, který nezanedbatelně kubatury vody zadrží intercepcí či odčerpá evapotranspirací. Nelze v této souvislosti zapomenout také na přirozené mokré louky v inundačních územích, které mají rovněž nezanedbatelný význam (viz Benstead a kol. 2001), zejména v příkladech, kdy je zachována pestrost mikoreliéfu s terénními depresemi, ve kterých se voda zadržuje. Stejně tak ve srovnání se zemědělsky obdělávanou půdou disponuje půdní profil těžkou mechanizací nekosených luk větším objemem půdních pórů, do kterých voda ze srážek nebo říčních rozlivů infiltruje. Retenční vodní kapacita těchto půd je

dalším důležitým faktorem pro snížení velikosti a dopadů povodní v krajině, což se v roce 2020 projevilo např. v povodí Opavy na příkladu Kozmických ptačích luk během říjnových povodní. Je tedy zjevné, že říční niva má z hydrologického a vodohospodářského hlediska doslova obrovský význam, mimo jiné díky tomu, že se zde uplatňuje synergie abiotických (mikoreliéf, slepá ramena, půdní profil ad.) a biotických (vegetace) faktorů hned v několika etážích. Transformaci povodňových vln na příkladu stanic Bartošovice a Svinov na Odře ilustruje graf na obrázku níže.



Pakliže si chceme zodpovědět otázku, jak říční nivou a její inundační území identifikovat a potažmo kvantifikovat jejich hydrologický efekt či význam, můžeme zaujmout několik různých přístupů, přičemž se nejlépe osvědčuje jejich kombinace. Jedním z nejjednodušších přístupů jsou analýzy sklonu a křivosti digitálního modelu reliéfu či terénu v tzv. geografických informačních systémech (dále jen GIS). V současné době, kdy disponujeme přesnými digitálními modely reliéfu, které byly pořízeny z dat leteckého laserového snímkování a detekce (pro ČR je zejména digitální model reliéfu páté generace Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního



neboli DMR 5G), jsou vstupní data pro tyto analýzy natolik kvalitní, že míra nejistoty či chyby je minimální. Pokud přijmeme kritérium, že říční niva má převládající sklon terénu do 2 stupňů, lze toto kritérium aplikovat jako filtr na rastr sklonů terénu. Další analýzy křivosti pak umožní identifikovat slepá ramena, náhony a další terénní tvary, ať již přírodního nebo antropogenního původu. Stejným přístupem lze identifikovat i vodní plochy, v případě CHKO Poodří rybníky.

Další přístupy jsou založeny na identifikaci půdního pokryvu a geologického podloží. Niva je tvořena z hlediska půdní typologie tzv. fluvizeměmi, které jsou ve starší pedologické literatuře přiléhavě označovány jako nivní půdy. Pokud se tedy zaměříme na půdní mapy Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půdy, lze opět v prostředí GIS vybrat rozsah těchto fluvizemí, pro identifikaci nivních oblastí v konkrétním území. Stejně tak je podloží nivy převážně tvořeno kvartérními (tzn. čtvrtohorními) nezpevněnými fluviálními (říčními) a lakustrinními (jezerními) sedimenty či jejich kombinacemi posledního geologického období. Ten nazýváme holocén a je to období trvající zhruba 12 tisíc let – po odeznění poslední doby ledové (tzv. würmského či viselského glaciálu). Právě v tomto období dostaly řeky prostor pro modelaci svého okolí a zároveň se nejen v nivních oblastech začal projevovat vliv člověka a kulturní krajiny, což se mimo jiné projevilo i zrychlenou erozí, která našla odezvu v rychlejší akumulaci fluviálních sedimentů.

Poslední z přístupů, které jsou používány i na Českém hydrometeorologickém ústavu (ČHMÚ) v Ostravě, je kombinace měření a terénního průzkumu, prostorových analýz území v GIS

a hydrologických matematických modelů. Měření sestává z měření průtoků na povrchových vodních útvarech ve státní pozorovací síti. Objekt této sítě se v literatuře nazývá nejčastěji jako limnigrafická stanice díky po dlouhou dobu dominujícímu zařízení stanice, a sice limnigrafu. Ten zaznamenával změny polohy plováku v šachtici, která byla propojena s vodním tokem, na papír navinutý na válec, kterým otáčel hodinový strojek. Toto zařízení je ještě k vidění v některých stanicích ČHMÚ, ale je to již v mnoha ohledech zastaralá a dosluhující technologie. V současnosti jsou tyto stanice vybaveny tlakovými čidly nebo tzv. bubbler, které automaticky a ve zvoleném intervalu (nejčastěji 10 min.) kontinuálně sledují změny hladiny a tzv. vodního stavu. Tyto hodnoty se rovněž automatizovaně převádějí pomocí tzv. měrné křivky průtoků na hodnoty průtoků ve zvolených profilech a ty jsou spolu s hydrologickými předpověďmi dostupné na stránkách Hlásné a předpovědní povodňové služby ČR (<http://hydro.chmi.cz/hpps/>). Proto je žádoucí měřit průtoky co nejčastěji, aby tyto měrné křivky průtoků byly co nejpřesnější a nejaktuálnější. Dalšími objekty jsou pak mělké vrty a hydropedologické (půdní) sondy, které nám poskytují informace o změnách hladin podzemních vod, mimo jiné v návaznosti na změny hladin ve vodních tocích. To, že řeka je propojena se svým okolím na povrchu i pod povrchem, definoval mimo jiné O. Štěrba konceptem hyporeálu (viz Štěrba a kol. 2008), což je slovní spojení řeckých slov hypo (pod) a rhea (plynutí). Jinými slovy, řeka teče nejen na povrchu, ale i v podzemí a výměna vody, látek a organismů v nivě probíhá hned v několika úrovních či etážích.



Odra u Polanky nad Odrou 15. října 2020 – říční koryto je naplněno a místy dochází k vybřežování vody a rozlivu do luk (Foto Zbyněk Sovík).

V tuto chvíli už je zjevné, že říční niva představuje i z hydrologického hlediska natolik komplexní systém, že je nutné jeho dynamiku a další vývoj v čase analyzovat pomocí adekvátních nástrojů a metod. Toto umožňují právě matematické hydrologické modely, které jsou schopny simulovat a také predikovat chování komplexních hydrologických systémů v prostoru a čase. Tyto nástroje rovněž vypočítávají rozsah záplavových území (i pro dosud neměřené nebo nepozorované extrémy), půdní vláhu nebo hladiny podzemních vod a jejich komunikaci s hladinami ve vodních tocích. Zřejmě nejčastěji používaným typem jsou modely srážkooodtokové, sloužící zejména pro hydrologickou prognózu, které jsou schopny simulovat a předpovídat změny průtoků v závislosti na srážkách. Druhou, rovněž často používanou skupinou hydrologických modelů, jsou modely hydraulické či hydrodynamické, které simulují a predikují tok vody v říčních korytech a mimo ně, včetně vlivu technických objektů, jako jsou mosty, propustky, jezy, rybníky či větší vodní nádrže. Tato skupina modelů rovněž vypočítává rozsah záplavových území, které lze najít na internetových stránkách povodňového informačního systému POVIS (http://www.povis.cz/html/index.html?povis_dpp.htm).

Jakým způsobem se tedy záplavová území vypočítávají? Základem pro co nejpřesnější výpočet jsou přesná data v co nejdelších časových řadách.

Z těchto řad lze odvodit základní hydrologické charakteristiky, jako jsou tzv. N-leté vody, přičemž mediálně známým termínem je zejména stoletá voda či povodeň. Pokud v dané oblasti neexistuje stoletá datová řada, tyto hodnoty se odvozují z dostupných dat statistickými přístupy (např. z méně extrémních hodnot průtoků nebo ze srážkových dat). Pak jsme krom reálně změřených povodňových vln schopni vytvářet i teoretické povodňové vlny, a to až do extrémní a těžko představitelné hodnoty desetitisícileté vody, na kterou jsou v povodí Odry v současnosti dimenzovány bezpečnostní přelivy velkých vodních děl. Krom tohoto lze tyto extrémní průtokové hodnoty importovat do hydraulických modelů, které lapidárně řečeno vypočítají, jaká část průtoků se „vejde“ ještě do říčních koryt a jaká část do inundačních území, tedy do říční nivy. Samozřejmě nikoliv jako statické hodnoty, ale dynamicky včetně procesů v nivě před kulminací a po kulminaci, kdy voda rozlita v inundačních územích se navrácí zpět do koryt nebo dotuje hladiny podzemních vod.

Z výše uvedených řádků je snad alespoň zčásti patrné, jaký význam v krajině říční niva má. Ačkoliv pro pochopení tohoto významu a všech dílčích komponent a procesů, které jej vytváří, disponujeme velkým objemem dat a sofistikovanými technologiemi, je nasnadě, že hlavní úkoly nás teprve čekají. A to jak ve vlastním studiu významu říční nivy, tak zejména v její ochraně.



U Suchdolu nad Odrou 20. října 2020 – několik dní po rozlivu zůstává voda na loukách v mělkých sníženinách a postupně zasakuje (Foto Zbyněk Sovík).

**doc. RNDr. Jan Unucka, Ph.D.**

Narozen v roce 1977 v Ostravě. Vystudoval fyzikou a environmentální geografii na PřF Ostravské univerzity. Habilitoval se v oboru geoinformatika na VŠB-TU Ostrava. Odborně se zaměřuje na hydrologii, lesnickou hydrologii, význam starých vodních děl v krajině a matematické modelování hydrologických procesů. Ve spolupráci s kolegy z ČHMÚ, VÚLHM a AOPK ČR se zabývá rovněž hydrologií a hydraulikou lesních porostů včetně lesů lužních. V současnosti pracuje jako vedoucí Oddělení hydrologie na Českém hydrometeorologickém ústavu

v Ostravě. Je ženatý, má dvě dcery. Mezi hlavní koníčky patří kynologie, fotografování zvířat a přírody, literatura a hudba.

Použitá literatura

- BENSTEAD et al. (2001): *Mokré lúky. Príručka ochrany a manažmentu aluviálnych a prímorských mokrých lúk*. Daphné, Bratislava. 172 s., ISBN 80-968495-2-2.
- KOŽANÁ, B., ŠTĚRBA, O., UNUCKA, J. et al. (2014): Příspěvek k možnostem stanovení vlivu lužního lesa na tlumení povodňových vln s využitím 1D a 2D hydraulických modelů a GIS. In *Zprávy lesnického výzkumu 2/2014*. Výzkumný ústav lesního hospodářství a myslivosti, s. 96–103 Praha, ISSN 0322-9688.
- ŠTĚRBA, O. et al. (2008): *Říční krajina a její ekosystémy*. Olomouc, Univerzita Palackého. 392 s., ISBN 978-80-244-2203-9.

Břidlicový a Bludný vodopád u Johnova lomu u Jestřabí

Petr Dobeš

Břidlicový vodopád

Břidlicový vodopád leží přímo na Jestřabském potoce na okraji lokality Johnův lom, asi 1150m východně od Jestřabí. Je příkladem vodopádu, který byl vytvořen lidskou rukou. V souvislosti s těžbou břidlice byla pro usnadnění přístupu do lokality místo mostku navržena přes vodní tok zídka z břidlicových kamenů, které se nehodily k dalšímu využití. Potůček pramení v polích, jen asi 350 metrů nad tímto místem a tak je zřejmé, že mnoho vody nikdy nemíval. Vodě tak stačilo protékat skulinami mezi kameny. Občasné zvýšené množství vody po přívalových nebo déletrvajících deštích pak přetéka po povrchu zídky, kterou však narušovalo jen pozvolna. Dnes je zídka po desítkách let v místě povodňového koryta mírně narušená a právě tudy protéká voda a vytváří tak umělý vodopád. Překážka v korytě tvořená nezpevněnou kamennou zídou dosahuje zhruba dvoumetrové výšky a asi 30° sklonu. Pokud je více vody, pak vzniká pod vodopádem ve vytěžené prohlubenině menší jezírko. Taky jeho hráz je tvořená haldou hlušiny, kterou protíná upravená cesta. Odtékající voda protéká někde mezi kameny a objevuje se asi o 40 metrů



Celkový pohled na jižní část lomu s občasným jezírkem při úpatí skály. V pravé části snímku je patrná zídka z břidlice tvořící Břidlicový vodopád. (Foto autor)

dále znovu v korytě potoka. I v něm můžeme ještě na několika místech pozorovat, jak voda náhle mizí mezi kamennou sutí. Připomíná to tak trochu ponorné toky v krasových oblastech.

Bludný vodopád

Levý svah údolí Jestřabského potoka je členěn řadou strží a roklinek. V jedné z nich, asi 350 metrů jihovýchodně od Johnova lomu, protéká alespoň ve vlhčích obdobích roku slabý potůček. Na dvou místech tam překonává skalnatou překážku. Horní stupeň je vysoký pouze 1 m, zato je však téměř svislý – dosahuje sklonu 80°. Těsně nad jeho horní hranou se nachází malý bludný balvan. Půjdeme-li pak okolo rokly ještě o několik desítek metrů níže, povšimneme si malého vodopádu. Je vysoký 3,8m a sklon činí asi 35°. Dal jsem mu jméno Bludný vodopád a to nejen pro přítomnost onoho bludného kamene. Také pro jeho trochu skrytou a nenápadnou polohu. Nejednou jsem v okolním členitém terénu bloudil desítky minut při jeho hledání.

Mgr. Petr Dobeš

Kontakt: dobes.petr@centrum.cz



Břidlicový vodopád tvořený přetékáním vodního toku přes uměle vybudovanou zídku. (Foto Radim Jarošek)



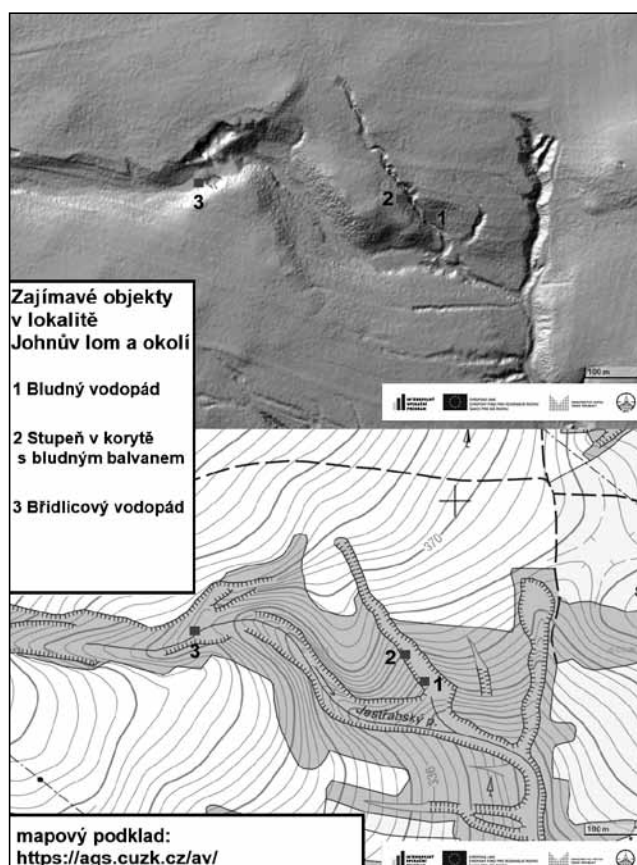
Bludný vodopád (Foto autor).



Kamenný stupeň ve strži nad Bludným vodopádem (Foto autor).



Bludný balvan nad horní hranou kamenného stupně (Foto autor).



Poloha zmiňovaných objektů znázorněná na Digitálním modelu České republiky 5. generace (DMR5G), který vznikl jako výstup leteckého laserového skenování a zobrazuje povrch zemského povrchu, ať již přirozeného, nebo upraveného lidskou činností. Zároveň je jejich lokalizace zakreslena do Základní mapy ČR. Mapy připravil autor.

Dřívější těžba štěrku v řečišti Odry u Studénky

Radim Jarošek, Lotar Kudla

Písek a štěrk, sbíraný v korytech řek i potoků, lidé využívali k různým účelům nejspíš od pradávna. Materiál byl snadno dostupný, vodní proud jej stále přinášel a poměrně snadno se vybíral i bez mechanizace. Valouny štěrku sloužily ke štětování dvorků,

okolí domů, ke zpevnění prашných cest a jiným stavebním účelům.

Nejinak tomu bylo i v Poodří. V literatuře se dočteme zmínky o tom, že „se svolením obce těží štěrk v řečišti Odry jednotlivci po celé délce toku“.



Bylo tomu například ve Vražném pod silničním mostem na Mankovice, kde roční těžba dosahovala cca 300 m³ (úsek spadal pod Regulační správu Odry a nájemcem byl J. Blažek).¹

Podobně jednotlivci pro místní potřebu těžili říční sedimenty v Pustějově v Odře, v Hladkých Životících z Husího potoka, v Petřvaldíku, kde „se občas v řečišti Odry vybírá štěrk podřadné jakosti v nepatrném množství“, v Albrechticích se „v Odře 150m od brodu u obecního pastviska občas v malém množství těží slabě hlinitý štěrk na štěrkování polních cest“, v Košatce z Lubiny² a není důvod se domnívat, že by tomu jinde mělo být jinak.³

Méně je známa skutečnost, že ve Studénce byla před 80 lety prováděna strojní těžba říčního materiálu pomocí plovoucího bagru.

Dejme nejprve „slovo“ literárním a archivním pramenům.

V soupise lomů v okrese Nový Jičín L. Frejkové najdeme i lokalitu „Studénka – těžba říčního štěrku z Odry“.

V jejím popise se uvádí následující:

Butovské louky u mostu na silnici Butovice – Bartošovice

Jméno a adresa majitele: Regulační správa Odry, nájemce Pavel Demanko, Butovice 307

Komunikační poměry: 40m nad mostem Butovice–Bartošovice

Těžený materiál: slabě písčité říční štěrk bez hlinité příměsi. Různorodý materiál (křída, kulm), nedokonale oválený, plochý, převažuje velikost do 5cm.

Využití materiálu: stavební štěrk betonářský pro širší okolí

Místo těžby: nad mostem v korytě Odry v délce 1 km

Způsob těžby: strojně, bagr na člunu vlastní konstrukce na Dieselův motor (4 až 6 HP)

Průměrná roční těžba: 600 m³

Doba provozování: 1940 až 1949

Že zájem o těžbu říčního materiálu v těchto místech byl, svědčí i dopis ze 7. března 1934 uložený ve Státním okresním archivu v Novém Jičíně. Žadatelem byl František Dolejší a dopis v plné účtě adresoval Okresnímu úřadu (říční policii) v Moravské Ostravě. V něm se uvádí (doslovný přepis): *Podepsaný František Dolejší, Studénka č. 46 žádá tímto laskavě o povolení ku vybírání šterku (písku) a ledu z neregulované řeky Odry ve Studénce na dobu šesti let a sice od mostu Studénsko-Štramberské dráhy až po obec Bartošovlce.*

¹ FREJKOVÁ, L. (s. 45).

² FREJKOVÁ, L. (s. 40, 42, 53, 55).

³ Dnes tomu tak již není a odtěžování štěrkopísčitých náplavů provádí pouze správce toku, aby zajistil dostatečnou kapacitu koryta pro průchod větších vod, především v zástavbě nebo v okolí mostů.



Letecký snímek z roku 1937 úseku Odry u Sladké díry (1), kde se těžil říční materiál – od mostu až po tzv. „čtvrtý vinkl“ (2), kam se chodili s oblibou koupat obyvatelé Butovic. U mostu, na levém břehu, stálo dřevěné molo, kde se štěrk a písek vysypával z lodí a nakládal na vozy (3). Vojenský topografický ústav v Dobrušce, foto AOPK ČR.

Ku svoji žádosti a větší délky řeky uvádí, že v řece se místy až na 500m délky buď žádného písku nenachází, neb hloubka Odry v některých místech bez moderního zařízení znemožňuje vybírání tohoto.

Jelikož jsem bez zaměstnání a nemám žádné jiné možnosti ku výživě 3 členné rodiny při dnešní tak těžké době, doufám, že žádost moje bude co nejdříve příznivě vyřízena a zůstávám v plné účtě.

Doba, kdy se těžil říční materiál z koryta Odry, je sice je vzdálenější, ale ne zase tak moc, aby se nenašli pamětníci. Prvním byl pan Jiří Němec, který ve své vzpomínkové knize na dětství ve Studénce v kapitole Susloch píše:

Jednou jsme se vypravili k oderskému mostu u Sladké díry. Říkali jsme mu Susloch. Byl celý z masivního betonu. Po obou stranách měl betonové, asi čtyřicet centimetrů široké zábradlí. Aby na něm nezůstávala voda, byl v horní části mírně do stříšky. Abychom vyzkoušeli svou odvahu, přecházeli jsme most po tomto zábradlí. Starší chlapci neměli strach, ale pro nás to bylo riskantní, obzvlášť pro ty, kteří měli závratě a strach z výšek. Pohled na hladinu řeky ze zábradlí mostu nebyl moc příjemný. Vpravo od mostu



bylo přístavní molo pro korečkový bagr. Plovoucí bagr mohl plout a bagrovat štěrk pouze proti proudu řeky směrem k Bartošovicím. Na druhou stranu ke splavu nemohl, protože nedokázal pod mostem proplout. Bagr se po naplnění štěrkem vrátil, otočil se proti proudu vody, zakotvil a bagrista štěrk vyházel lopatou na přístavní molo, které bylo celé ze dřeva. Loď byla také celá ze dřeva, typu pramice. Motor byl jednoválcový diesel, který poháněl lodní šroub a naběračky korečkového rypadla. Když byl člun zakotven a nikdo nikde nebyl, hráli jsme si na něm na námořníky a piráty. Komu člun s bagrem patřil, jsem nikdy nezjistil.

Betonový most přes Odru byl 2. května 1945 vyhozen německými ženisty při ústupu do povětří.

Druhým pamětníkem je spoluautor článku, pan Lotar Kudla z Butovic. Jako kluka ho dění u Odry také přitahovalo a není se co divit. Jeho vzpomínky doplňují výše uvedené: Chodívali jsme se koupat jako mnozí Butovjané na Odru do „čtvrtého vinklu“, tedy čtvrtého meandru nad mostem. Díky těžbě šterku a písku, který se tam hodně usazoval, tam byla místa s větší hloubkou. Tenkrát, kolem roku 1940, byl korečkový mechanismus, kterým

se bagrovalo ze dna řeky, na ruční pohon, na kliku. Teprve později si jej majitel opatřil motorem. Byl umístěný na dřevěné pramici z fošen asi 5 m dlouhé. Z lodi nahoru vyčnívala kovová roura, kde se pohybovala korečka bagru, který byl nejspíš předělán z mlátičky. Voda odtékala pryč a materiál se sypal na loď. Po jejím naplnění se štěrk a písek přeházel na dřevěnou rampu na levém břehu Odry hned nad mostem. Rampa byla tak vysoká, aby se při další překládce na koňské povozy na ně nemusel materiál vyhazovat. Sedláci si pak štěrk odváželi.

Dnes už je výše zmíněné dění minulostí, koryto Odry bylo při stavbě nového mostu změněno, říční bagr tam nepluje a ke koupání slouží bazény a koupaliště.

Zdroje

Soka, fond: Okresní úřad Bílovec, číslo pomůcky: 759, inv. č.: 632.

FREJKOVÁ, Libuše (1951): *Soupis lomů list Nový Jičín (4160)*. Svazek 45. Přírodovědecké vydavatelství, Praha. 138 s.

NĚMEC, Jiří (2017): *Vzpomínka na dvouhrbý velbloudy a mé dětství ve Studénce v letech 1944–1945 a pár let potom*. Vydalo město Studénka. 99 s.

Bývalý hostinec ve Sladké díře ve Studénce

Ludvík Kudla, Lotar Kudla, Radim Jarošek

Cestou ze železničního nádraží ve Studénce směrem na Novou Horku se po pravé straně u křižovatky s frekventovanou silnicí Bílovec – Příbor nachází osamocený dům. Objekt a jeho okolí má zvláštní pomístní jméno – Sladká díra.

Místo, které leží uprostřed pomyslného trojúhelníku, jehož vrcholy tvoří Studénka, Butovice a Nová Horka, je nezvyklé nejen svým názvem, má i zajímavou historii. Připomeňme si ji, jak jsme ji posbírali z vyprávění pamětníků, z map, kronikářských záznamů a archivních dokumentů.

Svou cestu do historie začneme původem tohoto nezvyklého názvu. O něm se zmiňují jen pověsti. První z nich nás zavádí až do 17. století, do třicetileté války.

Sladká díra, místními nazývaná Sladká důra, se nalézá v místech, kudy kdysi vedla obchodní cesta do Polska. Obchodníci touto cestou jezdili s různým zbožím, obchodovali se solí, cukrem a také s vápencem, který se těžil ve Štramberku. Tehdy za třicetileté války byly cesty špatně sjízdné, často rozjezděné, plné bahna z nedaleké Odry a mokřin okolo ní. Jednou tudy projížděl vůz plně naložený cukrem, a protože bylo zrovna to období dešťů a velmi špatného počasí, vozk ztratil orientaci a vůz i s celým nákladem se převrhnul. Lidé z okolí se seběhli, nabrali, co mohli a pelášili domů s plnými náručemi cukru. Od těch dob se tomu místu říká Sladká důra.

Obdobnou variantu pověsti najdeme zaznamenanou v 1. díle kroniky Studénky.

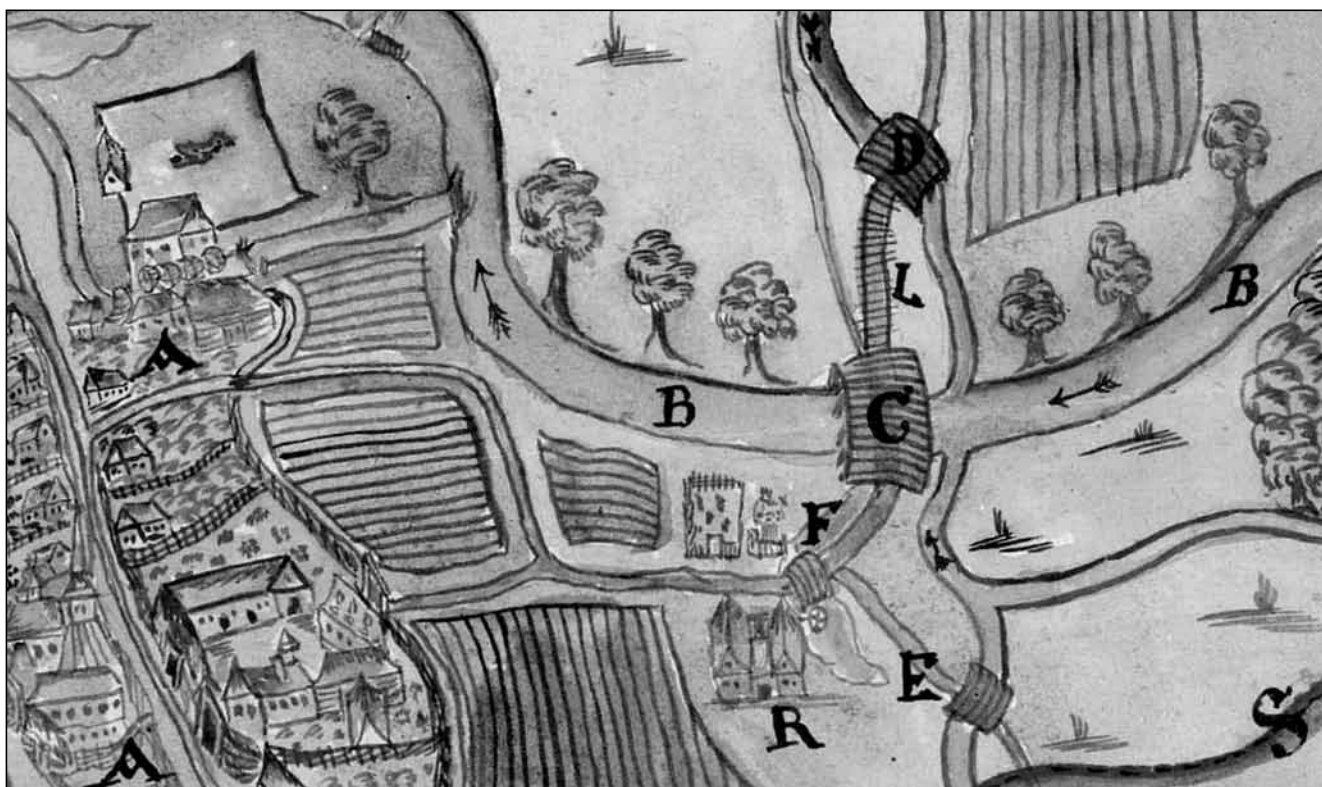
Dle místního podání vznikl název Sladká díra následovně: Za jakési války vezli tam na voze vojáci sirup, který nešťastnou náhodou na špatné cestě převrhli. Dlouho prý tam létaly v létě včely na sladkou šťávu.

Se Sladkou dírou jsou spojeni i známí zbojníci Ondráš a Juráš, jak uvádí méně známá pověst z časopisu Bílovecko.

Prostý venkovský lid měl své zbojníky z valašských hor rád a dokonce je nazývali Ondráškem a Juráškem, ale jednou se jim jejich zboj nepovedla. Pohůnci a pacholci zámožných obchodníků vnikli zadním vchodem mezi hodující zbojníky v zájezdním hostinci ve Sladké důře a pouhými biči je přinutili k útěku. Byla to obrovská ostuda, a tak příště se dali lapkové do hodování až v Suchdole a v Jeseníku.

Opusťme faktograficky nejisté vody pověstí a přiblížme si skutečnou podobu hostince, neboť především tím dům ve Sladké díře v minulosti býval.

Už na první pohled působí umístění stavby poněkud zvláštně, je „utopená“ pod nájezdem a komunikací. Dříve tomu tak samozřejmě nebylo – křižovatka silnic ležela v úrovni budov a terénu, a rovněž potoky tekly jinudy než dnes.



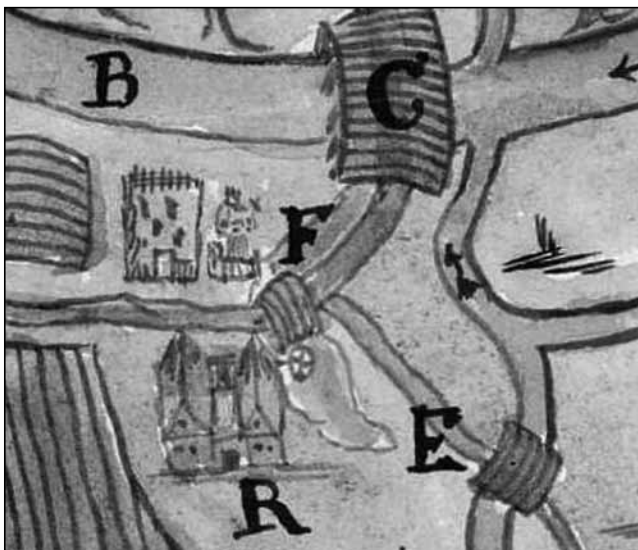
Plán Studénky z roku 1737

A – ves Stauding/Studénka, B – řeka Odry, C – most přes Odru (15 sáhů dlouhý), D – most přes Sedlnici, E – most přes Butovický potok, F – most přes nikdy nevysychající bahno, které se při záplavách Odry shromažďuje v příkopech, L – cesta do Nové Horky, Příbora, Bartošovic, Nového Jičína a dále do Uher, R – Oderská „Krätschamb“. Termín Krätschamb by měl označovat krčmu nebo hospodu, buďto vrchnostenskou nebo poddanskou, která byla většinou součástí selské usedlosti, prostě grunt s nálevnou, S – moravská hranice.

Zdroj: Zemský archiv v Opavě.

O nejstarší podobě jsou zmínky jen velmi kusé, jednou z nich je i krátká pasáž v kronice Studénky (dodatek, s. 59–60), kde se uvádí, že: *K panským hospodám patřil také hostinec ve Sladké díře (Oderschank). Vzniknul v době, kdy se kácely lesy kol Odry k Bartošovicím, o něž byl spor skoro sto let.* V zápise je zmínka, že se na hostinci moc nevýdělávalo, neboť asi 200m od něj na moravské straně (za Odrou) byla také hospoda,¹ a tak svou hospodu brzy panstvo prodalo.

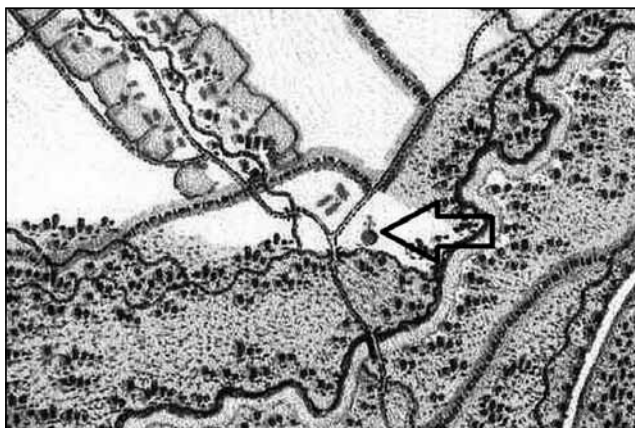
¹ Šlo pravděpodobně o hospodu „Kmínek“.



Cenným zdrojem je **plán Studénky a okolí z roku 1737**, výřez okolí Sladké díry z něj uvádíme. Plán má opačnou orientaci k jihu.

Z plánu je tedy zřejmé, že v roce 1737 zde již hostinec byl a rovněž u něj v té době již stála socha sv. Jana Nepomuckého, neboť je zachycena kresbou, což je patrné při zvětšení (viz detail vlevo dole). Otázkou je, co znamená kresba připomínající oplocení s brankou a několika objekty uvnitř...

Do šedesátých let 18. století nás „zavádí“ mapy **1. vojenského mapování** (viz níže). Jejich přesnost není srovnatelná se soudobými mapami a závisela do značné míry na osobě mapovatele, nicméně v případě Sladké díry se jeví jako poměrně



vypovídající. Ve výřezu je zachycena zástavba dolní části Butovic s křižovatkou silnic, dnešní Sladkou dírou. Severně od křižovatky jsou tři stavby a šipkou je vyznačen sakrální objekt. O jaký šlo, není jisté, pravděpodobně to mohla být socha sv. Jana Nepomuckého. Dále je zachycen most přes Odru a dva menší mostky – přes Pustějovský a Butovický potok.

První vojenské mapování probíhalo samostatně na Moravě a ve Slezsku, a protože se území nacházelo na hranici obou historických zemí, najdeme Sladkou díru zaznamenanou i na listu z **mapování Slezska**. Nabízí srovnatelnou situaci – jižní (dolní) část Butovic, komunikace, vodoteče a mosty přes ně, zákres tří staveb ve tvaru písmene U a sakrální objekt. Oproti moravské mapě jsou zde navíc písmena W.H., která značí panský hostinec, a také německý název pro Sladkou díru – Oderloch.



O několik desetiletí později, v letech 1836–40, bylo na Moravě a ve Slezsku provedeno **druhé vojenské mapování**.

Mapku neuvádíme, neboť se od předchozích nijak zásadně neliší. Objevuje se však další německý název Süsseloch a mapovatelům tentokrát neunikl jez na Odře pod odbočením náhonu Mlýnka.

A konečně jaký stav nabízí **třetí vojenské mapování** z konce 19. století? U nádraží byl vybudován cukrovar² a vápenka; ve Sladké díře je křížem vyznačen sakrální objekt. Mostů přes vodní toky vidíme hned několik s tím, že odlišnou

² O cukrovaru viz POODŘÍ 2/2005.



značkou je vyznačen pravděpodobně inundační(?) most.

Poměrně podrobně je lokalita zachycena na **císařském otisku** otisku z 20. až 30. let 19. století. Domy s číslem 182 v Süsseloch, jak je Sladká díra označena, mají odlišnou orientaci, než u předšlých map, jsou vyvedeny v originále žlutou barvou, jsou tedy nezděné (tedy spalné – roubené, dřevěné) a jsou obklopeny ovocnou zahradou. Vidíme křižovátku silnic a tři dřevěné mosty: přes Butovický a Pustějovský potok a řeku Odru.



Dalším mapovým podkladem je **katastrální mapa evidenční**, která zachycuje situaci přibližně v poslední čtvrti 19. století.

Na východ od hostince přes cestu vidíme kuželnu (pravděpodobně tenkrát se dvěma dráhami).

Z mapy lze vyčíst i poměrně složitou situaci s vedením komunikací a vodotečí.

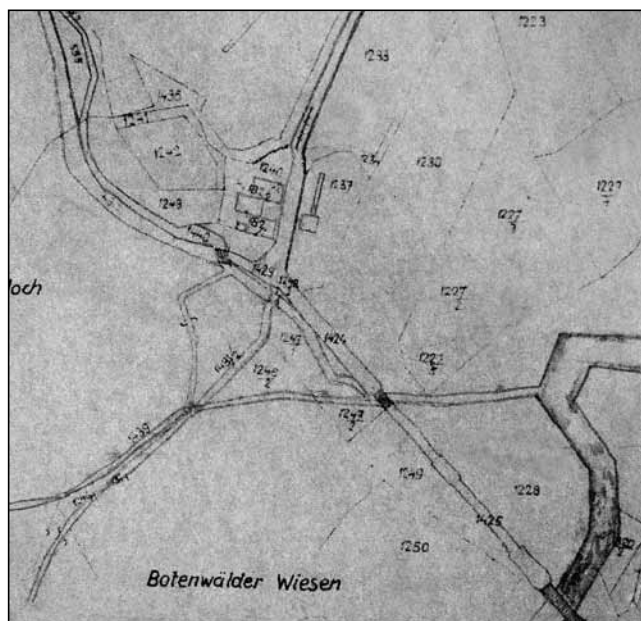
Butovický potok tekl od Butovic bezprostředně vedle silnice a u Sladké díry (Süsseloch) jí podcházal (most). Dále pokračoval souběžně se silnicí po její druhé straně, ústil do Pustějovského potoka, který následně protékal pod mostem na polní cestě. Pustějovský potok pak tekl souběžně s hlavní komunikací, protékal pod mostem a ústil do Odry.

Dole je pak zaznačen most přes Odru na hlavní silnici. U Sladké díry bylo tenkrát tedy celkem pět různých mostů.

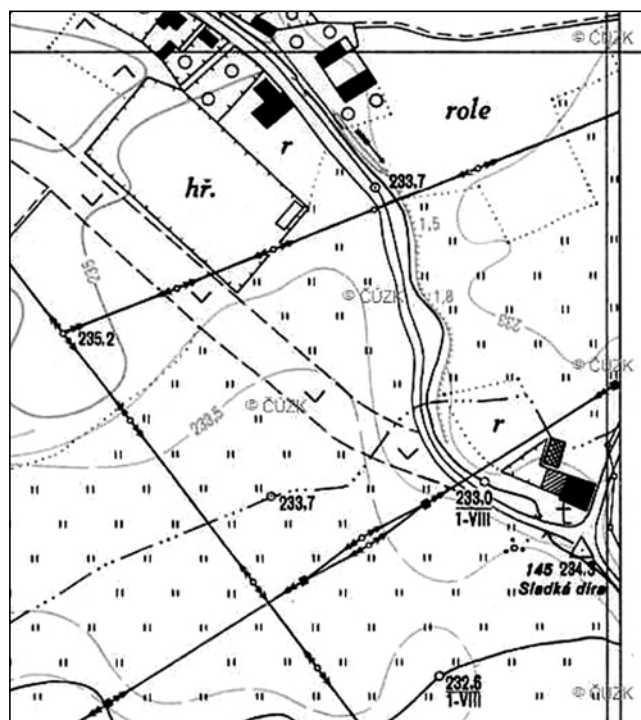
Na mapě je rovněž patrné tehdejší zaústění Sedlnice nad silničním mostem.



Německá mapa dle indicí z počátku 20. století zachycuje kuželnu (s jednou dráhou), jinak je stav obdobný (viz s. 21).

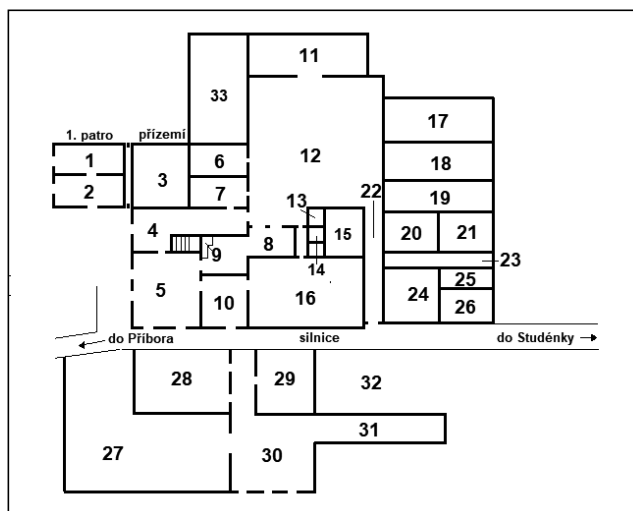


A vraťme se ještě pohledem **mapy 1 : 5 000** do roku 1959 (ČÚZK), na níž je patrná ze směru od Butovic stopa připravované (dnešní) komunikace a nechybí zakres sochy sv. J. Nepomuckého u Sladké díry mezi starou silnicí a budovami.

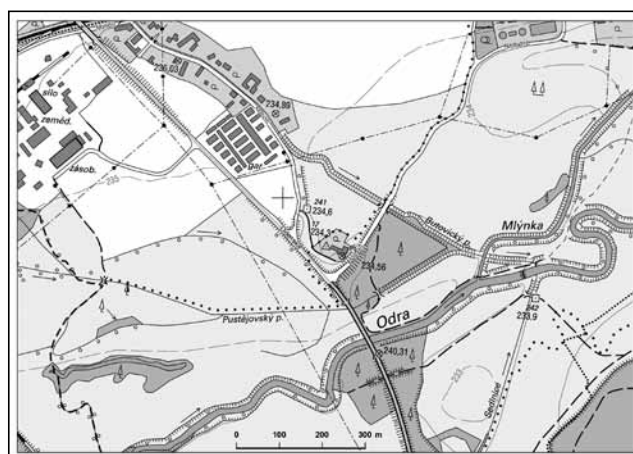


Zajímavým archivním dokumentem je schematický **plán hostince** ve Sladké díře od majitele Emila Krišchkeho z roku 1906, který nám poskytuje představu o jednotlivých částech objektu (viz pravý sloupec nahoře).

Dnes je mnohé jinak – na místě kuželny, venkovního posezení i fotbalového hřiště je lesík, Butovický potok byl přeložen dále směrem k nádraží, podobně Pustějovský potok, který spolu se Sedlnicí ústí do Odry až pod jezem, byl vybudován vysoký násep nové silnice, změny doznala i samotná stavení ve Sladké díře.



1., 2. cizinecké(?) hostinské pokoje (v orig. *Fremdenzimmer*), byly v patře, 3. obývací pokoj, 4. předsiň, 5. pohostinství, 6., 7. komory, 8. kuchyň, 9. kamna, 10. předpokoj, 11. přístřešek pro vozy, 12. dvůr, 13., 14. WC, 15. prádelna, 16. pohostinství, 17. maštal pro koně ubytovaných hostů, 18. maštal – koně, 19. chlév – krávy, 20. komora, 21. chlívek či kůlna, 22. chodba, 23. předsiň, 24. výměnek, 25. kuchyň, 26. pokoj, 27. ovocná zahrada, sad, 28. venkovní posezení hostince, 29. ledovna – sklep s ledem, 30. altán kuželny, 31. kuželná dráha, 32. ovocná zahrada, sad, 33. stodola.



Stav na současných základních mapě.

Mapy poskytují informace o celkové situaci, jak to ve Sladké díře ale vypadalo dříve, mohou přiblížit odpovědi jen výpovědi pamětníků nebo fotografie. Dejme prostor nejprve vzpomínkám pamětníků a pokusme se alespoň v přibližných rysech zachytit podobu, někdy mezi 1. a 2. světovou válkou, kdy se tam točilo pivo, tancovalo a hrálo v kuželny.

V hostinci se také každoročně konaly vánoční večírky s divadelními představeními.

V budově byla v přízemí hospoda s výčepem a kuchyní, nad ní v poschodí pak byl byt. V přízemí vedle se nacházel také taneční sál. Naproti přes cestu byla dřevěná kuželná dráha a venkovní restaurační posezení s altánem pod vzrostlými kaštanovými stromy. Silnice, která dnes vede na vysokém travnatém náspu, dříve procházela kolem domu v jeho úrovni. Nedaleko před domem byl na ní mostek přes Butovický potok, který přitékal přes louky z Butovic.



Pivo bylo z hospody přenášeno hospodským přes cestu a později bylo čepováno i v altánu, který byl hustě porostlý divokým vínem.

Za venkovním posezením směrem k řece bylo travnaté fotbalové hřiště SK Studénka, kde se hrály soutěžní zápasy včetně derby se sousedním SK Butovice, který měl hřiště nedaleko v areálu Kmínek.

Zájezdni hostinec sloužil mimo jiné i pro formany vozící kromě dalšího sladkou melasu z blízkého cukrovaru u nádraží. Hostinec byl po 1. světové válce vyhledávaným výletišťem pro občany obce Studénky i Butovic. V neděli se tam procházely celé rodiny, v hospodě se hrála karetní hra taroky a v blízké kuželně pak i kuželky.

V nižší části budovy, kde byl hostinec, se též nacházela dílna, kde se vyráběly schody, rámy na hroby a další obdobné výrobky. Dílna zde existovala již před 2. světovou válkou a patřila budoucímu starostovi Studénky Emilu Kriskemu. V době před německou okupací se u něho scházeli Němci a kuli pikle proti republice, jak uvádí studénecká kronika. Za okupace byl E. Kriskke starostou Studénky,³ bydlel v budově ve Sladké díře a jezdil na bryčce tažené koňmi denně do svého úřadu umístěného v lokalitě starého zámku ve Studénce.

Po 2. světové válce byl objekt majiteli E. Kriskemu konfiskován a byl následně ve vlastnictví Aeroklubu Studénka-Butovice v Butovicích a druhá část patřila manželům Františkovi a Františce Vavrošovým.

Poblíž dnešní křižovatky stála socha sv. Jana Nepomuckého. Bohužel někdy mezi lety 1953 až 1961 byla poškozena a dnes se torzo sochy nachází ve skladu Městského úřadu Studénka.

Vedle domů stála stodola a další hospodářské zázemí, v okolí pak byly louky a pastviny, kde se pásli dobytek a koně.

Hospoda skončila svou činnost krátce po válce. V domě pak měl fotografický ateliér L. Petrovič. Po řadu let zde provozoval dílnu František Vavroš, který v objektu bydlel. Na dvoře vyráběl betonové výrobky na kanalizaci, překlady oken pro stavby, sloupky plotů, dlaždice a jiné výrobky. Kuželna i altán byly zbourány někdy kolem r. 1955.

Dům ve Sladké díře tak sloužil k bydlení a dále pro činnost různých spolků ve Studénce jako byli například Dobrovolný svaz lidového letectví, který byl právní nástupce bývalých leteckých spolků, dále Svazarm při Vagonce Tatra (např. kynologický klub), Karavanklub, modeláři. Od 70. let do počátku 90. let bylo místo využíváno Oddílem sportovní kynologie Sportovního klubu policie Ostrava jako cvičiště pro velká služební plemena psů. Asi v letech 1967–1990, byl v domě sklad potravin Lidového

spotřebního družstva Jednota v Novém Jičíně pro pojízdné prodejny.

Do dnešních dnů se z dřívějšího objektu dochovala bývalá hospoda, vyšší střední část, kde byl dříve taneční sál, a hospodářské zázemí.

V současnosti je objekt na Nádraží 114 (parcely 2018 a 2021, katastrální území Studénka nad Odrou) využíván k bydlení a pro letecké modeláře ze Studénky.

Nikoho by už ani nenapadlo, že tudy kdysi vozili formani cukr...



Pohled z roku 2006, v levé části byl dříve v přízemí hostinec, vlevo od okna s půlkruhovým završením se nacházel vchod do něj. V pravé části pak byl v přízemí sál (Foto Radim Jarošek).



Pohled ve směru od Butovic, v popředí bývalá silnice z obce (Foto Radim Jarošek, 2006).

Nejnázornější „paměti“ jsou staré fotografie a naštěstí se jich ze Sladké díry několik dochovalo.

Na okénkové pohlednici „Gruss aus Stauding“ datované 26. října 1898 byl zachycen Süssloch jako výstavný dům a je zřejmé, že hostinec byl ve Studénce zaznamenaníhodným místem (viz s. 23 vlevo nahoře).

Sladká díra měla i své vlastní pohlednice. Na výřezu z jedné z nich „Gruss aus Süssloch, Stauding“, odeslané 12. srpna 1902, vidíme zájezdni hostinec

³ Starostou byl v letech 1938 až 1945.



Krischke („Gast- und Einkehrhaus Krischke“) v dobové atmosféře dotvářené koňskými povozy. Mezi vyšší budovou v popředí, kde byla hospoda, a nižším, vzdálenějším objektem, byl tehdy charakteristický zděný vjezd (brána) do dvora. Dvě šikmé tmavé linie jsou závory mýtnice. Mýtné zde fungovalo do r. 1904, kdy byl objekt mýtnice zrušen při přeložce Sedlničky pod oderský most.

Pohlednice je zvláště cenná proto, že je na ní nejen vlastní hostinec. Na dalším okénku vidíme i venkovní posezení za cestou pod kaštaný – dřevěnou kuželnu, dřevěné lavice a také malý altánek. I když jde o zimní a poměrně málo kvalitní snímek, můžeme si představit, kterak zde asi tenkrát bývávalo živo (viz foto v pravém sloupci).



Poslední z historických pohlednic je rovněž více než stoletá, z dubna 1913 (níže). Objekt tehdy doznal výraznější změny oproti stavu na počátku století, neboť byla na místě původního dvora vestavěna vyšší budova (s tanečním sálem) a hostinec





a nižší část tak byly novou částí spojeny v jeden celek. Úplně vpravo za dřevěným oplocením je nejspíš vidět část kuželny. V popředí pak stojí socha sv. Jana Nepomuckého, která se nalézala poblíž mostku přes Butovický potok. Dobře je patrná křižovatka pražských cest od nádraží ve Studénce a od Butovic s typickými hlavatými vrbami. Odesílatelovo (či odesílatelčino) sdělení „Tady spím“ jen dokazuje, že se v hostinci ubytovávalo.

Další informace lze vyčíst z leteckých snímků uložených v Národním archivu leteckých měřických snímků Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního.

Na nejstarším snímku z roku 1937 je patrná kuželna a fotbalové hřiště. Šipkou je vyznačeno místo, kde stála socha sv. Jana Nepomuckého (Archiv AOPK ČR).



Jinak je tomu na ortofoto z roku 1957 – po hřišti ani kuželně není již ani památka. V levém horním rohu je patrný světlý pás nově budované silnice. (Archiv AOPK ČR).



Majitelé, příp. obyvatelé hostince čp. 114 ve Studénce od konce 18. století do r. 1945 (zpracoval Pavel Kašpar st.)

Johann Wawrosch – hostinský, majitel čp. 114 okolo roku 1811

Johann Wawrosch se narodil 19. dubna roku 1790 vrchnímu hostinskému Johannovi Wawroschovi, st. a jeho manželce Anně Hahn ve Studénce čp. 114. Hostinec čp. 114 byl již tehdy ve vlastnictví rodiny Wawrosch.

Josef Krischke – hostinský, majitel čp. 114 cca od roku 1830

Josef Krischke se narodil 27. července roku 1808 v Butovicích na usedlosti čp. 71 sedlákovi Johannovi Krischke a Anně, rozené Max. Dne 9. listopadu roku 1830 se ve 22 letech oženil s 19letou Annou, dcerou vrchního hostinského Johanna Wawrosche ve Studénce čp. 114. To byl počátek účasti rodiny Krischke na provozu a později i vlastnictví hostince čp. 114 ve Studénce.

Vincenz Krischke – hostinský, majitel hostince ve Studénce, čp. 114 od **26. 8. 1870**.

Vincenz Krischke se narodil v roce 1841 manželům Josefovi Kriskemu, hostinskému ve Studénce čp. 114 a Anně Wawrosch – dceři Johanna Wawrosche, rovněž hostinského ve Studénce čp. 114. Ve 27 letech se v roce 1868 oženil v Butovicích s 21letou Theresií (*1847), dcerou sedláka Josefa Golda z Butovic čp. 79. Vincent Krischke zemřel 2. února 1886 v domě čp. 114. Vdova Theresie Krischke (rozená Gold) se pak v roce 1887 provdala za Vincenzova bratra Eduarda Krischke (*1847).

Emil Krischke – hostinský, majitel hostince ve Studénce, čp. 114 od **12. 12. 1887**.⁴

Emil (Emilian Eduard) Krischke se narodil 5. května roku 1878 manželům Vincenzovi Krischke, hostinskému ve Studénce čp. 114 a Theresii, rozené Gold. Dne 9. června 1909 se v Butovicích oženil s Marií Ulrich (*1881), dcerou statkáře Franze Ulricha z Butovic, čp. 79. Emil Krischke byl v době protektorátu (1938 až 1945) starostou Studénky. V roce 1946 byl s rodinou vysídlen do Německa.

V hostinci čp. 114 byly celkem 3 byty.⁵ V roce 1900 obývali 1. byt manželé Eduard (*1848) a Theresie (*1847) Krischke, dcera Marie Krischke (*1881) a neteř Marie Gold (*1884). Ve 2. bytě bydlel strýc Emila Eduard Krischke a ve 3. bytě rodina Alexandra Husche – hlídače na Severní železniční dráze císaře Ferdinanda. V roce 1910 v 1. bytě byli manželé Emil (*1878) a Marie (*1881) Krischke, příbuzná

⁴ K tomuto je v pozemkové knize uvedeno: „Na základě pravomocného soudního rozhodnutí (v právní listině z 29. března 1886, č. 1998) je vloženo vlastnické právo nezletilého Emila Krischke a zaknihováno. 12. prosince 1887, č. 6147.“

⁵ V roce 1910 a 1921 jsou jmenovitě uvedeni jen obyvatelé 1. bytu s majitelem hostince čp. 114.



Margareta Gold (*1892), zaměstnaná v hostinci a služebnictvo v počtu tří osob. V dalších dvou bytech bydlela rodina Egerer a Schönich. V roce 1921 bydleli v 1. bytě manželé Emil (*1878) a Marie (*1881) Krischke a jejich děti: Kurt (*1912), Otto (*1918), Henriette (*1914) a Elisabeth (*1917). V dalších dvou bytech žilo 5 služebných (4 německé národnosti a 1 české národnosti), 2 čeledíni a 2 dělníci.

Jak již bylo řečeno, mnohé je ve Sladké díře dnes jiné, než bývalo za časů, kdy se tam zastavovali povozníci a přicházeli rodiny na vycházku v nedělním odpoledni. Bývalou hospodu s dlouhou historií zvenčí už nic nepřipomíná. Genia loci jsme místu vzali hukotem aut a měli bychom mu proto zase něco vrátit. Nabízí se ona barokní socha světce, sice poškozená, ale možná ne natolik, aby ji nebylo možné zrestaurovat. Možná se jednou dočkáme... Kde je vůle, tam je cesta.

Poděkování

Poděkování za pomoc patří: Martě Csiffariové, Rudolfu Hübscherovi, Slavomíru Sekaninovi, Kamilu Moravcovi, Danuši Gessnerové, Pavlu Kašparovi st., Květě Míčkové, Radku Henzelovi a Vladimíru Pargačovi.

Zdroje

Sčítací operáty – rok 1900, 1910, 1921: obec Studénka, čp. 114. Soka Opava. Pozemková kniha, katastr obce Studénka, čp. 114. Archiv KÚ Opava. Pozemková kniha velkostatku Bravantice, folio 461 (s. 765–769), obec Studénka, čp. 114. ZA Opava. Rodné matriky 1790–1875, obec Studénka, čp. 114 (příjmení Wawrosch a Krischke). ZA Opava. Oddací matriky 1830–1908, obec Studénka / Butovice (příjmení Wawrosch a Krischke). ZA Opava.

Kontakty: kudlovi@centrum.cz,
radim.jarosek@nature.cz



Torzo sochy sv. Jana Nepomuckého, Městský úřad Studénka (Foto Radim Jarošek, r. 2005).

Nešťastné a výjimečné události na Libavsku v dobových novinách (1850–1945), 2. část

Jana Krejčová

Barnov

Barnov byl v roce 1887 označen za zdravou obec, tehdy v něm žilo 500 obyvatel, z nichž žádný v uvedeném roce nezemřel.¹⁾ V letech 1881–1936 se v obci vyskytlo několik nešťastných událostí, tj. jedna sebevražda, úraz s následkem úmrtí, smilstvo, čtyři krádeže a vloupání, zajištěn byl jeden zloděj příslušný do Barnova a sedmkrát hořelo.

První zpráva o negativní události, pocházející z ledna 1881, informuje o okradení Isidora Klementa. Ten přišel o stříbrné hodinky s řetězem, zloděj-tulák Josef Eschig z Bratrušova na Šumpersku byl zajištěn a předán soudu.²⁾ Sebevražda se udála 12. listopadu 1890. Spáchal ji 30letý svobodný majitel usedlosti Alois Kleiber z Potštátu v lese poblíž Barnova.³⁾ Nešťastník zanechal peněžní částku asi 600 zlatých, dva dopisy rodičům a dopis nevěstě, se kterou měl mít za pět dnů svatbu. Motivem byla jeho obava, že svou budoucí manželku nebude moci uživit. V dubnu 1900 pátralo četnictvo po 28letém Josefu Morbitzerovi z Budišova, který ukradl v Barnově 376,- K.⁴⁾

V pátek 12. května 1901 měl v Barnově pohřeb 19letý Josef Adler, synovec Franze Schramma, tamního řezníka a hostinského č. 36.⁵⁾ Zabil ho blesk,

smrt ho zastihla na Wachhübelu (Strážisko), patrně v době, kdy oral. Jeho koně přišli sami domů.⁶⁾ V noci 14. února 1914 shořela stodola plná zásob obilí a slámy, náležející Wilhelmovi Rohmfeldovi. Škoda asi 14.000,- K byla kompenzována pojistnou částkou 8.990,- K.⁷⁾ Šestnáctiletý Jindřich Beránek z Barnova (české příjmení se vyskytuje ještě i v roce 1946 v č. 75) měl vícekrát opletačky s policií.⁸⁾ Pro podezření z krádeže byl 5. června 1917 zajištěn a ponechán v policejní vazbě. Pochopitelný rozruch vyvolal v obci případ dělníka Josefa Filipa z Barnova, který udržoval poměr se svou 13letou dcerou.⁹⁾ V říjnu 1926 byl zatčen a dopraven k soudu.

Následuje třetí české jméno v pořadí. Tentokrát šlo o krádež v domě Antonína Fučíka.¹⁰⁾ Zloděj hledal peníze, všechno zpřeházel, našel jen 14,- K, tak si přibral hodinky, kapesní nůž a chleba s máslem. Po mnoho let v Barnově nehořelo, až 15. března 1928 vypukl oheň ve stodole Josefa Becka. Jeho hospodářství stávalo jako třetí od kostela. Majitel tehdy uklízel slámu, k požáru došlo samovznícením. Zachránil se jen jeden stroj, zásoby a ostatní výbava shořely.¹¹⁾ O čtrnáct dnů později 29. března hořelo v horní části vsi u majitele Meierhofu Franze Seidlera.¹²⁾ Požár byl založen na dvou místech



žhářem, spáleny byly dvě stodoly, stáje a obydlí, stejně jako tři či čtyři povozy a celá zásoba krmi-va. Naštěstí byla k dispozici nejen spousta vody a panovalo bezvětří, jinak by velká část horní vesnice byla v plamenech. Potřetí ve stejném roce zazněl požární poplach 15. listopadu, kdy hořel majetek Johanna Nagela. Ten poté domek neobnovil, ale prodal ho svému sousedovi Johannu Rohmovi a přestěhoval se do Rudoltovic.¹³⁾ Série tří požárů byla zaznamenána v roce 1931. V noci 18. června 1931 vyhořel Schneckemühle (Šnečí mlýn), který byl velmi starý a celý postavený ze dřeva. Dříve v něm býval hostinec. Stavení již nebylo obnoveno, majitel Florian Losert se odstěhoval do Opavy a spálený mlýn dal do zástavy.¹⁴⁾ V červenci 1931 hořel seník u Odry, majetek Franze Seidlera z č. 1, spáleniště postupně zaniklo. A 20. října 1931 vyhořelo hospodářství Johanna Mücky, který utrpěl škodu při požáru před dvěma lety. Vše si nově vybudoval. Tento požár vznikl ve staré stodole a v důsledku silného větru se rozšířil na celou usedlost. Sprcha jisker ohrožovala i sousední domy.

Poslední zprávou z Barnova je sdělení o vloupání se do statku R. Becka. Dva mladí tuláci vnikli v srpnu 1936 dovnitř a v době, kdy byl majitel s lidmi na poli, odcizili obuv a šperky v hodnotě asi 800,- korun.¹⁵⁾

Poznámky:

- 1) Opavský Týdenník 25. 1. 1888, 7, 3.
- 2) Weisskirchen-Leipniker Local-Anzeiger 23. 1. 1881, 4, 4.
- 3) Weisskirchen-Leipniker Local-Anzeiger 22. 11. 1890, 47, 3. – Mährisches Tagblatt 21. 11. 1890, 268, 5. – Olmützer Zeitung 21. 11. 1890, 268, 3.
- 4) Moravské noviny 28. 4. 1900, 98, 9.
- 5) Pamětní knihu tehdy psal P. Wilhelm Schwarz. Pod názvem Bernhau. Barnov. Aus Gedenkbuch von Bernhau ji vydal Ernst Ambrosch, Pflaumheim 1986, údaj je na s. 16.
- 6) Našinec 15. 5. 1901, 58, 4.
- 7) Deutsche Volkszeitung 25. 2. 1914, 10, 4. – Nordmährische Gebirgs-post 28. 2. 1914, 8, 1.
- 8) Pozor 6. 6. 1917, 128, 6.
- 9) Moravský večerník 4. 10. 1926, 227, 3.
- 10) Moravský večerník 16. 8. 1927, 186, 3.
- 11) Ambrosch 1986, 28.
- 12) Ambrosch 1986, 32.
- 13) Ambrosch 1986, 32(!).
- 14) Ambrosch 1986, 36. I dále.
- 15) Moravský deník 14. 8. 1936, 189, 2.

Literatura:

Ambrosch, Ernst (ed.): *Bernhau. Barnov. Aus Gedenkbuch von Bernhau*. Pflaumheim 1986.

Noviny:

Vědecká knihovna v Olomouci <http://www.digitalniknihovna.cz/vkol>
Mährisches Tagblatt – Moravské noviny: příloha Brněnských novin – Moravský deník – Moravský večerník – Našinec – Nordmährische Gebirgs-post – Olmützer Zeitung – Pozor.

Moravskoslezská vědecká knihovna v Opavě

<http://www.digitalniknihovna.cz/svkos>
Deutsche Volkszeitung: für den Neutitscheiner Kreis – Opavský Týdenník Weisskirchen-Leipniker Local-Anzeiger: christlichen-socialen Organ für das nordöstliche Mähren.

Bělá

Rozmanité prohřešky se v Bělé vyskytovaly v průběhu let 1886–1945. Jistě nejsou podchyceny všechny, ale i tak na malou ves je to pestrá škála, zahrnující vraždu, přemlouvání vraždě, dvojnásobnou vraždu (vrahem byl muž příslušný do Bělé), žhářství, znásilnění, těžké zranění, loupež a dva požáry. Začínáme v roce 1866, kdy bylo 1. března z Domašova (nad Bystřicí) směrem na Bělou zpozorováno výrazné zarudnutí obzoru.¹⁾ Domašovští hasiči byli za půl hodiny v Bělé a pět hodin hasili hořící stáje, kůlny, dřevníky stodoly se slámou a pazdeřím, také sýpky s pící a hospodářské náradí. Majitel Augustin Hansmann utrpěl škodu v hodnotě asi čtyř tisíc zlatých. K úmyslnému zapálení se přiznal jeho 20letý syn Augustin Hansmann ml. kvůli nesrovnalostem s rodiči. Rodiče byli pojištěni, syn byl vzat do vazby.

Z Bělé pocházel žebravý tulák Habel. Ten se v lese u Světlé Hory (okr. Bruntál) dopustil strašlivého zločinu, a to dvojité vraždy na dětech. Bratry ve věku šest a osm let ubodal k smrti.²⁾ Těžké zranění utrpěl koncem května 1899 nějaký Melzer z Bělé. Při nakládání kulatiny na vůz se již druhý kmen skutálel na muže tak nešťastně, že mu obě nohy rozdrtil. Ve vážném stavu byl dopraven do nemocnice.³⁾ Znovu v Bělé hořelo 30. května 1902, oheň se vzňal v domě domkáře B. Matznera a zachvátil nejen dům, ale i zásoby píce a hospodářského náradí.⁴⁾ Škoda ve výši 1.600,- K byla částečně kompenzována pojištěním 720,- K. B. Matzner byl při hájení svého majetku ve tváři a na rukou vážně popálen. Z Bělé pocházel 42letý Ferdinand Pustějovský. Léčil se na psychiatrické klinice ve Šternberku, kde 6. října 1903 zardousil stejně starého spolupacienta.⁵⁾ Arnošt Blassinger znásilnil v září 1905 14letou služku, která u něho byla zaměstnaná jako děvečka a navíc byl ještě podezřelý ze žhářství.⁶⁾ Byl zatčen a předán soudu ve Městě Libavé. Zdá se, že v Bělé žili zvláštní lidé. Alois Mader zase najímal vraha vlastního otce, když se v květnu 1932 vracel od soudu v Olomouci, kde padlo rozhodnutí o rozdělení majetku.⁷⁾ Jelikož ho údajně otec „ožebral“, chtěl se mu pomstít a přemlouval jistého dělníka t. č. bez zaměstnání, aby otce zastřelil. Na revolver mu dal 200,- korun, ten ovšem šel na policii a Madera udal. Také loupeže se v Bělé udály, např. se v říjnu 1937 zloději vloupali oknem do obchodu J. Lichtblaua. Odcizili tam kuřivo, cukrovinky a poživatiny.⁸⁾

V sousedním Domašově nad Bystřicí, kde byla pro Bělou pošta, lékař, hasiči, měšťanka, železniční stanice apod., se v posledních dnech druhé světové války odehrávaly tragédie. Němečtí obyvatelé ze strachu před postupující sovětskou armádou páchali sebevraždy (16 osob včetně pětiletého dítěte), další občané a momentálně tam žijící lidé německé národnosti byli sovětskými vojáky krutě ztrestáni. Mezi ně patřila 61letá Veronika Hückel z Bělé, narozená



28. ledna 1884, která byla 6. května 1945 ubita. Tři muži byli zastřeleni, jeden z nich proto, že bránil před Rusy ženu. Ženatý 26letý úředník Rudolf Roller byl 18. září 1946 na základě výnosu lidového soudu v Olomouci veřejně popraven oběšením.

Poznámky:

- 1) Sternberger Volksblatt 6. 3. 1886, 10, 3 a 4. – Sternberger Volksblatt 13. 3. 1886, 11, 4.
- 2) Selské listy 4. 7. 1892, 54, 3.
- 3) Našinec 28. 5. 1899, 61, 4.
- 4) Moravské noviny 4. 6. 1902, 126, 3.
- 5) Hlas: časopis církevní 10. 10. 1903, 236, 3. – Moravské noviny 9. 10. 1903, 231, 3.
- 6) Rudé právo 10. 9. 1925, 206, 3.
- 7) Moravský večerník 28. 5. 1932, 123, 4.
- 8) Moravský večerník 22. 10. 1937, 271, 4.
- 9) Výpis z Domašovské kroniky, archiv autorky.

Noviny:

Vědecká knihovna v Olomouci <http://www.digitalniknihovna.cz/vkol>
Moravské noviny: příloha Brněnských novin – Moravský večerník – Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické – Selské listy – Sternberger Volksblatt: Organ für politische, wirtschaftliche, Gemeinde-, Schul- und Vereins-Angelegenheiten der nordwestlichen Bezirke Mährens.

Čermná na Moravě

Jak to vypadalo v letech 1885–1938 v Čermné na Moravě? Mezi obyvateli se vyskytl sebevrah a dva kriminálníci, stala se jedna smrtelná nehoda, byla spáchána dvojí vražda, zaznamenáno je devět krádeží a vloupání a jeden požár.

V roce 1885 byl c. k. zemským soudem v Opavě odsouzen teprve 16letý dělník z Čermné na Moravě Josef Bittner, a to pro zločin krádeže.¹⁾ Dostal vyměřeny dva měsíce těžkého žaláře.

Křivé nařčení českého faráře v Čermné na Moravě P. Vojtěcha Růžičky, které bylo v tisku publikováno v květnu 1888, skončilo nečekaně.²⁾ Mezi obyvateli byli odpůrci římskokatolické církve, kteří si v místě založili filiálku církve starokatolické.³⁾ Karl Braun, tamní nadučitel ve výslužbě a člen starokatolické církve, udal faráře, že se při kázání v kostele neslušně vyjádřil o ministru války, školních zákonech a osobě císařově, čímž prý se dopustil zločinu rušení veřejného řádu a urážky Veličenstva. Pře se dostala před soud v Novém Jičíně a pro urážku cti kněze skončila odsouzením K. Brauna na 14 dnů do vězení zostřeného postem.

Kuriozitou v jistém slova smyslu bylo skolení zubra („polského vola“), zatoulaného z polského území do čermenského lesa někdy na přelomu let 1891/1892.⁴⁾ Byla to nešťastná událost pro něj a šťastná pro lovce, kterým byl místní hajný (snad ze samoty Arschenwinkel č. 118). Kolosální zvíře údajně složil mistrovskou střelou.

C. k. zemským soudem v Opavě byl k trestu smrti provazem odsouzen již několikrát trestaný Josef Bartosch, 42letý nádeník z Klokočova na Vítkovsku.⁵⁾ Staří manželé, 68letý Anton Thiem

a jeho 72letá manželka Josefina, ho nechali 20. října 1895 přespat v jejich domě v Čermné. J. Bartosch je okradl a když se mu postavili na odpor, použil na ně sekeru a zcela jejich těla rozsekal. Rozsudek byl vykonán 13. ledna 1896 vídeňským katem Karlem Bellingerem a jeho pomocníky. Před popravou se odsouzenec vyzpovídal a „v poledne i odpoledne dopřál si hojně jídla a pití i dobrých doutníků, což vše zaplatil. Noc strávil v klidu, téměř neustále pokuřuje. V pondělí ráno o šesté hodině byl přítomen mši svaté a přijal Nejsvětější svátost ve vězeňské kapli. Teprve zde hnulo se mu srdce a hořce plakal. Potom se rozloučil se svou sestrou a švagrem, kteří byli k jeho přání telegraficky povoláni, i s milenkou Terezou Hirtovou, posnídal kávu a šunku a zapálil si doutník. Kouřil až do té chvíle, kdy měl býti veden na popraviště, zachováváje úplný klid“. Popravě, první od roku 1864, bylo přítomno asi osmdesát osob. Náklady činily více než sto zlatých a nesl je stát.

Kupecký příručí August Schwarz, příslušný do Čermné na Moravě, se 24. listopadu 1903 oběsil na půdě domu svého zaměstnavatele ve Dvorcích (na Moravě).⁶⁾ Příčinou sebevraždy byl strach před trestem, který očekával za spáchanou zpronevěru. Na mozkovou mrtvici zemřel bez pomoci 19. července 1900 Peter Paul Jordan, nalezen byl mrtev v lese.⁷⁾

Požár způsobený bleskem zachvátil 25. června 1916 stavení vdovy Franzisky Pfeiler č. 75 na samotě Bleiße (Bělídlo). Její synové byli tehdy na frontě.⁸⁾ Zničen byl dům a stáj, škoda činila odhadem 5.000,- K, pojištěna byla na 2.600,- K. Alkoholem notně zmožený čermenský řezník A. Stix byl okraden o 2.900,- K za jízdy z hostince v Mrsklesích domů.⁹⁾ Peníze mu byly odcizeny z náprsní tašky. Jiná krádež se udála v obci 15. října 1933, kdy se v noci neznámí zloději vloupali do skladiště hostinského J. Wagnera. Sebrali různé zboží, kuřivo a šatstvo za 2.000,- Kč.¹⁰⁾ O větší peněžní částku přišla asi obecní pokladna. Rovněž v noci, a to na 3. prosince 1934, se do obecní kanceláře vloupali kasaři a vypáčili a vyloupili ohnivzdornou pokladnu.¹¹⁾ A jak to bývá, zmizeli beze stopy. Sérii vloupání provedla 4. a 5. dubna 1936 tlupa cikánů.¹²⁾ Vnikla do stavení rolníka R. Schmittaga a odcizila tam šatstva a jiných věcí za 1.000,- Kč, následující noc vykradla trafikku J. Loserta, škody bylo na 800,- Kč a ještě po žebříku vnikla do stavení Wilheminy Schwarz a odcizila tam věcí za 7.000,- Kč. Vůdcem tlupy, která se zdržovala v hlubokých okolních lesích, byl cikán R. Horáček.

Velký požár vypukl 3. září 1936 v továrně firmy Gerhardta Adama.¹³⁾ Oheň zachvátil skladiště, tovární budovy se hasičům podařilo zachránit, škoda ale byla obrovská, činila na 100 tisíc korun. Oheň vznikl zkratem nebo byl založen.



Do Čermné na Moravě příslušel tulák, zloděj a vojenský zběh Josef Kirchner, v minulosti několikrát trestaný.¹⁴⁾ Jako vojín sloužil v 27. pěším pluku v Uherském Hradišti. Dne 4. prosince 1936 byl propuštěn z olomouckého vojenského vězení, kde si odpykal čtrnáctiměsíční žalář za svou první dezerci. Vzápětí zběhl podruhé a byl stíhán olomouckým divizním soudem, zatímco se se svou družkou Marií Olbort z Milovan potuloval, živíce se krádežemi a podvody. O pár měsíců později řídil celou tlupu, která vykrádala domy na severní Moravě. Dne 21. srpna 1937 dokonce kradli v Čermné u domkáře Aloise Dreiseitela.¹⁵⁾ Sebrali šatstvo a šperky v hodnotě 2.000,- Kč a k tomu i peřiny a prádlo. Do konce roku jen J. Kirchner a jeho společníci šestkrát trestaná Marie Olbort provedli na čtyřicet podvodů.¹⁶⁾ Stali se postrachem severní Moravy.¹⁷⁾ Podle zprávy z června 1938 ho četnictvo nezajistilo, protože ještě v té době J. Kirchner kradl.¹⁸⁾ Byl podezřelý i z krádeže jízdních kol v ceně 800,- a 600,- Kč ve Městě Libavě, kde z hostince A. Schmida byla kola zcizena úředníkům Josefu Seltenovi a Josefu Spielvogelovi.

Jiní výtečníci se nevyhýbali vykrást i fary. Neznámý zloděj navštívil kancelář farního úřadu a odcizil tam farář P. Rudolfa Harbichovi fotoaparát v ceně 560,- Kč.¹⁹⁾ Zloděj hledal peníze, ty však nenalezl. Tisícovky v peřinách a šperky pod postelí měla schované čermenská soukromnice Žofie Klímová.²⁰⁾ Zloděj skryš objevil, sebral 2.100,- Kč a šperky za asi čtyři tisíce korun a zanechal jen krabice.

Poznámky:

- 1) Opavský Týdenník 13. 6. 1885, 45, 3.
- 2) Našinec 31. 5. 1888, 64, 3. – Našinec 31. 10. 1888, 129, 3.
- 3) Starokatolická církev je křesťanská církev, která se oddělila od římskokatolické církve a právě koncem 19. století získávala na popularitě. – P. Vojtěch Růžička (1855 – 1879 – 1929).
- 4) Deutsches Volksblatt für Mähren und Schlesien 9. 1. 1892, 2, 6.
- 5) Opavský Týdenník 30. 11. 1895, 94, 4. – Národní politika 15. 1. 1896, 14, 2.
- 6) Moravské noviny 30. 11. 1903, 275, 3.
- 7) ZAO, pobočka Olomouc, Římskokatolická fara Město Libavá, inv. č. 9763, sign. Bu VI 35, Z 1873–1922, Město Libavá.
- 8) Deutsches Volksblatt für Mähren und Schlesien 1. 7. 1916, 26, 2. – Deutsches Nordmährerblatt 6. 7. 1916, 186, 2.
- 9) Moravský večerník 13. 7. 1927, 158, 3.
- 10) Moravský deník 18. 10. 1933, 244, 2.
- 11) Moravský večerník 3. 12. 1934, 277, 1.
- 12) Moravský deník 8. 4. 1936, 84, 1.
- 13) Moravský deník 4. 9. 1936, 206, 2. – Nepodařilo se s jistotou ověřit, zda se skutečně jednalo o Čermnou na Moravě.
- 14) Moravský deník 1. 1. 1937, 1, 4.
- 15) Moravský deník 25. 8. 1937, 197, 2.
- 16) Moravský deník 9. 12. 1937, 287, 3.
- 17) Moravský večerník 9. 12. 1937, 317, 5.
- 18) Moravský deník 14. 6. 1938, 138, 4.
- 19) Moravský večerník 6. 8. 1938, 214, 3. – P. Rudolf Harbich (1908 – 1934 – 1981).
- 20) Moravský večerník 12. 8. 1938, 220, 3.

Prameny:

Zemský archiv v Opavě, pobočka Olomouc

Sbírka matrik

Římskokatolická fara Město Libavá, inv. č. 9763, sign. Bu VI 35, Z 1873–1922, Město Libavá.

Noviny:

Vědecká knihovna v Olomouci <http://www.digitalniknihovna.cz/vkol>
Deutsches Nordmährerblatt – Moravské noviny: příloha Brněnských novin – Moravský deník – Moravský večerník – Národní politika – Našinec.

Moravskoslezská vědecká knihovna v Opavě

<http://www.digitalniknihovna.cz/svkos>
Opavský Týdenník

Österreichischen Nationalbibliothek

<http://anno.onb.ac.at/anno>
Deutsches Volksblatt für Mähren und Schlesien: deutsch-nationale politische Wochenschrift

Heroltovice

Obci se nevyhnul úmyslně založený požár, krádež, loupežné přepadení, zaznamenány jsou i dva těžké úrazy. To vše během čtyřiceti let, tj. v době mezi roky 1891–1931.

Patrně založený požár vypukl 7. dubna 1891, shořela blíže neurčená hospodářská budova včetně stodoly a kůlny.¹⁾ Zasahovaly dvě hasičské jednotky, tj. z Domašova (nad Bystřicí) a z Města Libavé.

Zcela výjimečně vyvažujeme nepříjemné události pozitivní zprávou. V Heroltovicích se 18. ledna 1904 konala zlatá svatba.²⁾ Jubilejní pár manželů Kutlerových, doprovázený svými dětmi a příbuznými, šel do Města Libavé do kostela, kde je čekal P. Eduard Blaha, aby odsloužil na poděkování mši svatou.³⁾ Ženich měl před padesáti lety, kdy se vzali, 25 let a nevěsta o dva roky méně.

Majitel usedlosti v Heroltovicích Engelbert Rauskolb byl 25. června 1904 zaměstnán nakládáním sena na vlakové stanici v Domašově a chystal se ho zakrýt, když ho bouřkový vítr srazil z vozu a pádem si způsobil těžké vnitřní zranění.⁴⁾ Další úraz utrpěl koncem dubna 1908 27letý dělník Karl Hiemer, pocházející z Heroltovic, v Ondrášově (Moravský Beřoun – Ondrášov) na vlakovém nádraží při posouvání nákladu.⁵⁾ Byl odvezen do nemocnice s roztrhaným prstem na jedné ruce a s druhou částečně rozdrčenou rukou. Kradly se i koně, jak se to stalo rolníku Morbitzerovi z Heroltovic.⁶⁾ Sotva co si koupil nové, sebrali mu je cikáni, jak bylo zjištěno prohlídkou. Zloději příslušní do Břidličné, tj. Rassner, Josef Beck, Franz Peter a Johann Peter byli zatčeni a postaveni před okresní soud v Rýmařově. Již za tmy se 21. října 1931 vracel domů listonoš Alois Gockert z Heroltovic.⁷⁾ V pytli nesl poštovní zásilky a větší částku peněz. Když procházel les mezi Městem Libavou a Domašovem, třesky znenadání dvě rány a A. Gockert začal krváčet. Zranění nebylo těžké, takže došel domů a oznámil případ četnictvu.

Poznámky:

- 1) Mährisches Tagblatt 11. 4. 1891, 82, 4.
- 2) Grenzpost 23. 1. 1904, 4, 4.
- 3) P. Eduard Blaha (1849 – 1875 – 1917).
- 4) Grenzpost 2. 7. 1904, 27, 4. – Nordmährische Rundschau 17. 7. 1904, 29, 6.
- 5) Mährisch-schlesische Post 2. 5. 1908, 18, 4.
- 6) Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren 2. 9. 1936, 204, 6.
- 7) Moravský večerník 23. 10. 1931, 244, 2.



Noviny:

Moravská zemská knihovna v Brně

<http://www.digitalniknihovna.cz/mzk>

Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren.

Vědecká knihovna v Olomouci <http://www.digitalniknihovna.cz/vkol>

Grenzpost: Zeitung für das christliche Volk des Schönhengster Gaues – Mährisch-schlesische Post – Mährisches Tagblatt – Moravský večerník – Nordmährische Rundschau: deutsch-politische Zeitschrift für Stadt und Land.

Heřmánky

Nepodařilo se nic vyhledat, je možné, že se v této malé obci ani nic výjimečného nestalo.

Jestřabí

O první známé nešťastné události, která se odehrála v Jestřabí, jsme již psali.¹⁾ V blízkosti Bílého kamene byl roku 1857 postaven kamenný kříž s nápisem na podstavci: *1857 / Opfer der Liebe* a na svislém břevnu kříže s modlitbou: *Modli se, poutníku zde před tímto nebes vládcem, za zakladatele tohoto kříže a poté se ubírej dál.* Dne 3. listopadu 1757 byl na tomto místě pochován jestřabský farář (od 24. září 1739) P. Johannes Mathias Felbier, který zemřel v 58 letech.²⁾ O sto let později se patrně na stejném místě rozhodli odejít z tohoto světa dva milenci.³⁾

V tisku ani v matrice nebyla zpráva o dvojité sebevraždě nalezena.



Fragment kříže z roku 1857. Foto <https://www.lubavia.cz/akce/nalez-fragmentu-krize-56a>

V obci byly během dalších let, tj. v období 1874–1938 zaznamenány nerůznější epizody.

Byla spáchána dvojité sebevražda, dvě osoby dobrovolně zvolily smrt, došlo ke třem vraždám a šesti smrtelným nehodám, dvě osoby náhle zemřely mimo domov, jedna byla nezvěstná, čtyřikrát hořelo. Byly zaznamenány čtyři krádeže, jedno znásilnění a jedno vyhrožování a drobné místní

neshody. Z Jestřabí měl pocházet, či tam měl být příslušný Josef Tögel, vyšetřovaný pro přepadení, a jedna zlodějka.

Pětašedesátiletý Josef Morbitzer z Jestřabí se v listopadu 1874 náhodně sešel s Janem Skyvou z Břuchotína, který ho na černovířských loukách přepadl, okradl ho o nejméně třiadvacet zlatých a zkopal.⁴⁾ Jelikož to nebyl Skyvův první případ, bylo mu vyměřeno dvanáct let žaláře. Další případ je ještě závažnější. V červenci 1875 v Jestřabí, údajně z neopatrnosti, zastřelil hajný z Velké Střelné mladého hostinského.⁵⁾ Jména pachatele a oběti nebyla zveřejněna.

Další zločin vykonal tulák Jan Šváb, vychovaný u náhradních rodičů v Samotíškách u Olomouce.⁶⁾ Než od nich nadobro odešel, okradl je a vydal se do Jestřabí. V zimní únorový den 1878 přepadl a oloupil na cestě 11letou Josephinu, dceru Franciskey Morbitzer z Jestřabí o třicet krejcarů, které měla pro kováře na zaplacení motyky. Zalekl se přicházející sousedky a peníze odhodil, děvče je pak posbíralo. Měl v úmyslu se ubytovat v Jestřabí, byl ale poznán a zatčen. Za své skutky dostal deset let a jeden měsíc za mřížemi.

Dne 22. listopadu 1883 vyhořel v Jestřabí dům.⁷⁾ Požár vznikl patrně nedbalostí obyvatel, jejich příjmení nebylo zveřejněno. Námezdní dělník Franz Wassner (snad má být Hausner) z Jestřabí se 29. listopadu 1888 dopustil krádeže u olomouckého obchodníka s vínem Blocha, kterému sebral 17 zlatých.⁸⁾ Ještě týž den byl zajištěn, usvědčen a poté jistě i odsouzen. Dne 24. června přišla 54letá vdova Klara Morbitzer z Jestřabí do hostince Ignatze Struschky ve Velké Bystřici, aby prodala jahody.⁹⁾ Pronajímatelé Tihelka a Dosoudil jí nalili pivo smíchané s brandy, a když ji opili, vytáhli ji do podkroví a Dosoudil na ni „udělal neslušný atentát“. A znovu hořelo. Bylo to 27. dubna 1894, když večer vypukl oheň v domku Josefa Morbitzera a za dvě hodiny zničil celou dřevěnou stavbu, stáje i mlat až do základů.¹⁰⁾ Vítr odnesl hořící slámu na stavení Ignaze Polzera a to bylo za okamžik v plamenech. Na hašení se podíleli také hasičské sbory z Varhoště, Nepřívazi a Velké Střelné. Požár údajně způsobily děti, hrající si se zápalkami. Šlo o domy č. 35 a 34, rodiny zůstaly v nových staveních až do roku 1946.¹¹⁾

Dvě smrtelné nehody se odehrály v Jestřabí krátce po sobě, 19. a 21. července 1900.¹²⁾ Dcera starosty obce Schwarze jela s čeledínem pro seno, na louce je překvapila bouřka, dívku zasáhl blesk a ta na místě zemřela. Čeledín chvíli zůstal ochromený. Další obětí nešťastné události se stal 60letý výměnkář Gröger, který jel na dřevo do lesa. Když se vracel s naloženým povozem, musel jet velmi strmou cestou. Proto chtěl vůz rozpojit, ale spadl pod kola a povoz ho přejel. Byl na místě mrtev.

V Olomouci byla zadržena 50letá dělnice Marie Mader z Jestřabí, již opakovaně usvědčená z krádeží.¹³⁾ Posledně byla v srpnu 1901 přistižena, když



sebrala v krámku v podloubí olomoucké radnice dva páry kalhot. Znovu hořelo 22. dubna 1901, požár zničil dvě stodoly.¹⁴⁾ Poškozenými byli vdova Johanna Mück a Josef Mück, sousedé stejného příjmení. Rychlou akcí se místnímu hasičskému sboru podařilo omezit rozsah požáru. Na pomoc jim přijely i kolegyně z Varhoště a Nepřívazi. K neobvyklé rozepři došlo mezi domkařkou Annou Mader a nemajetným Mathiasem Wagnerem.¹⁵⁾ Na počátku června 1901 obsadil M. Wagner místo v kostele, které si najala Anna Mader. V kostelech platil daný zasedací pořádek, na jedné straně sedávali muži, na druhé ženy, bohatí měli své místo vpředu. A. Mader přišla do kostela již v průběhu obřadu a hlasitě vyžadovala, aby jí M. Wagner místo uvolnil. Mši nějakou chvíli hlasitě narušovala, takže poté bylo proti ní zahájeno trestní vyšetřování za protiprávní jednání podle § 303 náboženského pořádku.¹⁶⁾

V Jestřabí propili svůj úlovek dva dělníci z břidlicového lomu, původem z Kerhartic (zaniklá obec u Budišova nad Budišovkou).¹⁷⁾ Takto povzbuzeni 6. července 1901 přepadli a okradli v lese u Radíkova (Olomouc-Radíkov) dělníci Annu Eisler ze Samotíšek u Olomouce. Ukradených 14,- K utratili pak cestou domů v Jestřabí. Soudní tribunál odsoudil obviněné k těžkému žaláři na dobu dvanácti let(!). Jiný dělník břidlicového lomu Alois Hausner našel v červnu 1902 mužské mrtvé tělo zavěšené na smrku, když hledal houby v lese u Boresu poblíž Velké Střelné.¹⁸⁾ V mrtvole byl poznán majitel usedlosti, 32letý Peregrin Kluger z Jestřabí. Žil řádným životem, sebevraždu patrně spáchal v náhlém pominutí smyslů. Dne 30. listopadu 1902 nečekaně zemřel jestřabský učitel ve výslužbě Adalbert Ficker, rodák z Pustých Žibřidovic.¹⁹⁾ Měl 52 let, učil plných 31 let, byl nositelem císařské rakouské válečné medaile. Pochován byl 3. prosince na hřbitově v Jestřabí.

V Jestřabí uměli ukrást i tele.²⁰⁾ Zloději byli Hausner a Wagner, kteří je sebrali řezníkovi Kvíčalovi z Mrskles. Ten koupil celkem tři telata ve Městě Libavé a cestou domů se zastavil v Jestřabí před hostincem, aby nakrmil koně. Když již odjížděl, uvědomil si, že nekontroloval telata. Jedno chybělo, spustil tedy křik a nakonec byli pachatelé přistiženi, jak za hospodou už tele stahovali. Druhého dne byli zloději dodáni k soudu do Olomouce, odsouzeni byli každý na šest týdnů do žaláře.²¹⁾ Tragicky skončila hádka v jestřabském hostinci, kterou mezi sebou vedli 19. října 1907 večer 33letý svobodný Adolf Batter a 23letý tovární dělník Emil Schwarz.²²⁾ Ten uhodil svého protivníka sklenicí piva po hlavě tak silně, že A. Batter upadl na zem. Po nějaké době se zotavil a šel domů. O den později byl ale A. Batter nalezen mrtvý. Schwarz byl zatčen a doručen k c. k. Okresnímu soudu v Olomouci.

Dne 13. března 1908 náhle zemřel další učitel, resp. ředitel školy v Hrubé Vodě Adolf Ertel.²³⁾ Pochován byl na hřbitově v Jestřabí. Hrubá Voda tehdy ještě neměla vlastní kostel, kapli a tudíž ani hřbitov

a patřila do jestřabské farnosti. Devětatřicetiletý nádeník J. Hartl, příslušný do Jestřabí, posledně bydlící na Nové Ulici (Olomouc-Nová Ulice), byl v září 1908 odsouzen za nebezpečné vyhrožování na tři měsíce těžkého žaláře.²⁴⁾ Jeho manželka se od něj odstěhovala, protože více pil než pracoval. Vyhrožoval ji nabitým revolverem, že ji zastřelí. Z nepříjemné situace jí naštěstí pomohli sousedé. Další vyhrožování je uvedeno v červnu 1910, kdy byl odsouzen 39letý Franz Tögel z Jestřabí.²⁵⁾ Ten hrozil povozníkovi, který ho vezl, že ho v lese v Bělkovicích (Bělkovice-Lašťany na Olomoucku) zabije.

Neštěstí, jehož obětí byl vozká Felix Mück z Jestřabí, se stalo 21. prosince 1911 u nemilanského mostu.²⁶⁾ F. Mück jezdil prodávat dříví do Slavonína (Olomouc-Slavonín) a Nemilan (Olomouc-Nemilany). Most byl porouchaný, musel tedy s povozem jet vodou a netušil, že v řece Moravě je prohlubeň, v níž bohužel utonul.

Na počátku léta 1912 byli mezi Hodolanami a Pavlovičkami (nyní oboje Olomouc) třemi muži přepadeni obchodníci se smíšeným zbožím Josef a Eduard Newimovi.²⁷⁾ Josef Tögel z Jestřabí, jeden z násilníků, byl převezen k okresnímu soudu. Další případ je zcela jiného charakteru. Dne 15. ledna 1914 odešel z domu v Jestřabí 28letý montér Wilhelm Schimon, nalezen byl mrtev až 20. ledna v poli u Tovačova.²⁸⁾ Soudní pitvou bylo zjištěno, že Schimon se otrávil sírou, příčina sebevraždy nebyla zjištěna.

V roce 1933 hořel větrný mlýn Josefa Becka.²⁹⁾ Ve stejném roce byl 25. května 1933 smrtelně zraněn obchodník Blum, jedoucí na motocyklu do Města Libavé.³⁰⁾ Jeho dva spolujezdci Eduard Schwanzer a J. Morbitzer, jedoucí v přívěsném vozíku, měli jen lehká zranění. K neštěstí došlo na silnici mezi Jestřabím a Velkou Střelnou.

Na Libavsku se 24. dubna 1935 za jedno odpoledne vystřídal osm velkých bouřek.³¹⁾ V Jestřabí udeřil blesk do jedné hospodářské usedlosti a zničil ji v krátké době do základů. Blesk také zasáhl dřevěný větrný mlýn, který se nevžnal. Bouří bylo poškozeno elektrické vedení, takže v řadě obcí nastala úplná tma. Také ovocné stromy byly zničeny a z několika stavení odnesl vítr střechy.³²⁾

Sled události skončíme záhadným zmizením 19leté Marie Konečné. Byla nezvěstná od 16. května 1938.³³⁾ Četnictvo zveřejnilo její popis a zahájilo po ní pátrání. Jeho výsledek již nebyl v tisku oznámen.

Poznámky:

- 1) Viz též Bohuš 2017, 3, 4 a 5. I dále.
- 2) ZAO, pobočka Olomouc, Římskokatolická fara Jestřabí, inv. č. 8219, sign. VB VII 1, N 1712–1770, Z 1712–1770, O 1712–1770, Jestřabí, Varhošť, Nepřívazy, Velká Střelná, Čermná, Auf der Bleiss (os. Čermné), Nová Ves nad Odrou, Hrubá Voda, Ranošov, Kozlov, 488. – Doslova: Dne 3. zde byl pochován velectěný duchovní vysoce a veleučení pán Joannes Matthia(s) Felbier, farář zdejší, stár 58 let. O sebevraždě tedy žádná zmínka není. Za překlad děkuji Mgr. Zdeňce Mollinové. – Jeho možný příbuzný P. Mathias Felbier, bývalý děkan ve Velkém Týnci, byl od 1. července 1724 prvním děkanem ve Velké Bystřici, zemřel v roce 1734.



- 3) ZAO, pobočka Olomouc, Římskokatolická fara Jestřabí, inv. č. 8225, sign. VB VII 7, Z 1841–1899, Jestřabí, Varhošť, Nepřívazy, Hrubá Voda, 16 a 17 zápis o jejich úmrtí neobsahuje.
- 4) Olomouc–Černovír. – Našinec 6. 11. 1874, 127, 3.
- 5) Našinec 4. 7. 1875, 78, 3. – ZAO, pobočka Olomouc, Římskokatolická fara Jestřabí, sign. VB VII 7, inv. č. 8225, Z 1841–1899, Jestřabí, Varhošť, Nepřívazy, Hrubá Voda, záznam o úmrtí nenalezen.
- 6) Našinec 8. 5. 1878, 54, 3.
- 7) Mährisches Tagblatt 22. 11. 1883, 268, 6.
- 8) Mährisches Tagblatt 30. 11. 1888, 276, 5 a 6.
- 9) Die neue Zeit 30. 6. 1892, 147, 6.
- 10) Olmützer Zeitung 2. 5. 1894, 1861, 3.
- 11) Wenzel 1987, 227.
- 12) Die neue Zeit: Blätter für nationale Interessen 21. 7. 1900, 210, 2.
- 13) Mährisches Tagblatt 26. 8. 1901, 194, 7.
- 14) Die neue Zeit: Blätter für nationale Interessen 24. 4. 1901, 169, 4.
- 15) Die neue Zeit: Blätter für nationale Interessen 25. 7. 1901, 243, 5.
- 16) Tehdy byl farářem (od 22. března 1899 do září 1908) P. Arnošt Šmehlík (1859 – 1886 – 1921).
- 17) MT 25. 10. 1901, 246, 6.
- 18) Olmützer Zeitung 24. 6. 1902, 2696, 3.
- 19) Mährisches Tagblatt 3. 12. 1902, 278, 3.
- 20) Pozor 20. 12. 1905, 195, 4.
- 21) Pozor 22. 12. 1905, 196, 3.
- 22) Mährisches Tagblatt 28. 10. 1907, 247, 5.
- 23) Mährisches Tagblatt 14. 3. 1908, 62, 4.
- 24) Našinec 6. 9. 1908, 108, 5.
- 25) Mährisches Tagblatt 4. 6. 1910, 125, 6.
- 26) Našinec 28. 12. 1911, 295, 3.
- 27) Mährisches Tagblatt 28. 6. 1912, 146, 6. – Mährisches Tagblatt 2. 7. 1912, 148, 5.
- 28) Našinec 26. 1. 1914, 21, 5.
- 29) Krejčová 2010, 2, 47.
- 30) Moravský deník 28. 5. 1933, 125, 2.
- 31) Moravský deník 27. 4. 1935, 99, 3.
- 32) Výkvvům počasí v minulosti na Libavsku se budeme věnovat v některém z příštích příspěvků.
- 33) Mährisches Tagblatt 18. 5. 1938, 115, 4.

Prameny:

Zemský archiv v Opavě, pobočka Olomouc

Sbírka matrik

Římskokatolická fara Jestřabí, inv. č. 8219, sign. VB VII 1, N 1712–1770, Z 1712–1770, O 1712–1770, Jestřabí, Varhošť, Nepřívazy, Velká Střelná, Čermná, Auf der Bleiss (os. Čermné), Nová Ves nad Odrou, Hrubá Voda, Ranošov, Kozlov, 488.

Římskokatolická fara Jestřabí, inv. č. 8225, sign. VB VII 7, Z 1841–1899, Jestřabí, Varhošť, Nepřívazy, Hrubá Voda, 16 a 17.

Literatura:

Bohuš, Marek: *Nevstoupíš dvakrát do téže Odry*. In: Zpravodaj obce Hlubčocky 2017, 3, 4 a 5.

Krejčová, Jana: *Jestřabí (Habicht). Historie farního kostela Nejsvětější Trojice a drobných církevních objektů*. In: POODŘÍ, časopis obyvatel horní Odry, roč. 2010/13, č. 2, s. 47 – 61.

Noviny:

Vědecká knihovna v Olomouci <http://www.digitalniknihovna.cz/vkol>
Die neue Zeit: Blätter für nationale Interessen – Mährisches Tagblatt – Moravský deník – Našinec – Olmützer Zeitung – Pozor.

Keprtovice

O Keprtovicích máme informace jen o vážných událostech, a to jen z let 1900–1938. Došlo ke čtyřem vraždám a jednomu pokusu o vraždu, dvěma zraněním s následkem smrti, jeden člověk se utopil, pětkrát hořelo a jednou byla v ohrožení pokladna (patrně obecní).

Ve Městě Libavě se 8. dubna 1900 utopil 53letý rolník Tandler, příslušný do Keprtovic, tam narozený

14. září 1846. Pohřben byl ve Městě Libavě 10. září P. Dominikem Němčickým, z čehož se dá usuzovat na to, že nešlo o sebevraždu, ale o nešťastnou náhodu.¹⁾

Vražda a pokus o vraždu, které se odehrály v Keprtovicích, zajímalo několik novin. Hostinská z Nové Vésy Anna Stanz přišla 13. července 1901 večer k manželům Klementovým a požádala je o nocleh.²⁾ V noci přepadla Klementovou ve spánku a zasadila jí několik ran nožem do hlavy, načež ji ještě škrtila. Klementu se také pokusila zavraždit, což se jí nepodařilo. Rozhořčení vesničané vražednici spoutali a uvázali k plotu, kde zůstala až do příchodu četnictva. Byla souzena, vyneseny rozsudek – trest smrti – byl posléze změněn na doživotní žalář (ve Valašském Meziříčí).³⁾

Oheň vypukl ráno 14. dubna 1903 ve stodole domkaře Engelberta Loserta a zachvátil i vedlejší obytné a hospodářské budovy s krmivem a zemědělskými stroji.⁴⁾ Zničeno bylo vše, poškození bylo odhadnuto na asi 1.500,- K, pojištění činilo 1.340,- K. Majitel byl jako podezřelý zatčen a dopraven k soudu do Města Libavé.

Dne 26. dubna 1908 vezl 36letý čeledín Amand Losert, příslušný do Keprtovic a zaměstnaný u Dreiseitla v Sedmi Dvorech (Moravský Beroun-Sedm Dvorů), sůl pro dobytek ze železniční stanice Ondrášov (Moravský Beroun-Ondrášov).⁵⁾ Na zpáteční cestě se koně splašili a vláčeli čeledína, který se je snažil zastavit. Na těžká vnitřní zranění nakonec zemřel, ale kněz mu ještě stihl podat svátost umírajících.

Smrt střídal požár. Další vypukl 23. října 1910 v domě Johanna Gockerta, škoda byla vysoká, tj. 6.000,- K, pojistná částka 2.800,- K.⁶⁾ Koncem října 1911 v olomoucké zemské nemocnici podlehl zranění tříletý Franz Schmied, syn hostinského v Keprtovicích. Postřelil ho jeho starší bratr.⁷⁾

Před 22. dubnem 1915 bylo v Libavském potoce, tekoucím z Města Libavé do Keprtovic, nalezeno tělo ještě nevyvinutého dítěte.⁸⁾ Soudilo se, že jeho matkou byla žena, která před několika dny za zvláštních okolností zemřela.

A zase hořelo, usedlost nejmenovaného majitele zachránili vojáci prvního polního praporu 6. pěšího pluku „Hanáckého“, kteří měli zrovna v noci z 30. června na 1. července cvičení ve Velké Střelné.⁹⁾ Keprtovičtí byli vojákům vděční, že se při silném větru oheň nerozšířil na více usedlostí a případně nezničil celou vesnici.

Domkař Adolf Klein 9. září 1930 zastřelil svého nevlastního pětiletého syna Adolfa Seidlera.¹⁰⁾ Tvrdil, že si se synkem hrál na střelce, namířil na něho a v tom vyšla rána. A. Klein byl zatčen pro důvodné podezření, že ho chtěl zastřelit, jelikož mezi manželi panovaly o chlapce spory. Neštěstí se odehrálo za obcí v údolí nazývaném Harta. Otčím byl dopraven do vazby okresního soudu v Městě Libavě. Následující požár, vzniklý v prosinci 1931, byl



Rekonstrukce vraždy A. Seidlera v Keprtovcích. Foto archiv Jindřich Machala.

založen úmyslně neznámou osobou, hořelo u rolnice Anny Polzer.¹¹⁾ Po žháří bylo zahájeno pátrání.

Manželé Alfred a Marie Maderovi 26. března 1933 nastlali pod dvě kozy a dvě krávy suchou slámu a tu pak zapálili.¹²⁾ Za tehdy panujícího velkého větru rozšířil se oheň nejen na celé stavení, ale i na veškeré hospodářské budovy a chlévy. Čin provedli pro pojistku, která byla uzavřena na vyšší cenu, než obydlí mělo. Škoda činila více než 120.000,- Kč. Manželé udali, že jim shořelo i zařízení a šatstvo, to bylo ale nelezeno u jejich známého Adolfa Filipa v Budišově nad Budišovkou a ten se tedy stal spoluviníkem. Všichni tři byli předáni soudu ve Městě Libavě. Při požáru málem přišel o život asi 80letý výměnkář Josef Schwarz, jehož výměnek byl součástí statku.

Četníci v Keprtovcích dopadli a zatkli nebezpečného zločince a vykradače pokladen při činu.¹³⁾ Byl jím 45letý Augustin Hausler ze Samotíšek u Olomouce. Zvláštního prohřešku se dopustil keprtovický tulák Johann Tögel, který ničil vyžebnané drobné mince ocelovým průbojníkem.¹⁴⁾ Byl přistižen, když z 98,15Kč, které vyžebroval, znehodnotil tímto způsobem 94 drobných mincí v hodnotě 15,40Kč. Za tuto svou činnost byl postaven před soud.

Nějakého Alfreda Madera Keprtovičtí podezírali, že spolupracuje s českými úřady.¹⁵⁾ Dne 22. září 1938, kdy se z Města Libavé vracel za tmy do svého bydliště, počkala si na něj osmičlenná skupina, odvěkla ho do blízkého lomu, kde ho nelidsky zohavila a vhodila do zatopené štolky. Sedm z nich se nakonec nedožilo vyššího věku, především padli na frontě. Zůstal jen jeden, Adolf Schramm, který byl 15. ledna 1946 odsouzen mimořádným lidovým soudem v Olomouci k trestu smrti. Rozsudek byl téhož dne vykonán.

Poznámky:

- 1) ZAO, pobočka Olomouc, Římskokatolická fara Město Libavá, inv. č. 9763, sign. Bu VI 35, Z 1873–1922, Město Libavá. – P. Dominik Němčický (1875 – 1897 – 1941).
- 2) Moravské noviny 15. 7. 1901, 159, 3. – Deutsche Volkszeitung: für den Neutitscheiner Kreis 17. 7. 1901, 57, 3. – Mährisches Tagblatt 17. 7. 1901, 161, 6. – Deutsche Wacht für die Bezirke Hohenstadt, Müglitz und Schildberg 19. 7. 1901, 11, 2. – Moravské noviny: příloha Brněnských novin 3. 9. 1901, 201, 3. – Křestní jména neznáme, příslušná matrika je nepřístupná.
- 3) Mährisches Tagblatt 9. 5. 1902, 106, 6. – Die neue Zeitinteressen 9. 5. 1902, 106, 7.
- 4) Olmützer Zeitung 21. 4. 1903, 2782, 2.
- 5) Deutsche Volkszeitung 2. 5. 1908, 35, 3. – Mährisch-schlesische Post 2. 5. 1908, 18, 4.
- 6) Deutsche Volkszeitung 26. 10. 1910, 85, 3.
- 7) Moravské noviny 24. 10. 1911, 243, 2.
- 8) Deutsches Volksblatt für Mähren und Schlesien 24. 4. 1915, 23, 3. – Dle matriky ve Městě Libavě v tu dobu žádná mladá žena nezemřela, keprtovická matrika je nepřístupná.
- 9) Moravský večerník 9. 7. 1924, 155, 2.
- 10) Moravský večerník 11. 9. 1930, 209, 2. – Více viz Machala 2015, 60.
- 11) Moravský večerník 18. 12. 1931, 290, 5.
- 12) Moravský deník 26. 3. 1933, 73, 4. – Moravský večerník 27. 3. 1933, 73, 3. – Moravský deník 30. 3. 1933, 76, 3. – Moravský večerník 30. 3. 1933, 76, 4.
- 13) Moravský deník 13. 10. 1937, 239, 2.
- 14) Moravský deník 25. 6. 1938, 148, 2.
- 15) Kohout 2005, 3, 48.

Prameny:

Římskokatolická fara Město Libavá, inv. č. 9763, sign. Bu VI 35, Z 1873–1922, Město Libavá.

Literatura:

Kohout, Štěpán: *Německý trojlístek k výročí Mnichova 1938*. In: Krok, 2005/5, 3, 48.

Machala, Jindřich: *Kronika Libavska. Páté doplněné vydání*. Město Libavá, (vl. n.) 2015.

Noviny:

Vědecká knihovna v Olomouci

<http://www.digitalnknihovna.cz/vkol>

Deutsches Volksblatt für Mähren und Schlesien: deutschnationale politische Wochenschrift – Deutsche Volkszeitung: für den Neutitscheiner Kreis – Die neue Zeit: Blätter für nationale Interessen – Mährisch-schlesische Post – Moravské noviny: příloha Brněnských novin – Moravský deník – Moravský večerník.

Kozlov a osada Kyjanice

O málokteré obci víme, kolik měla v jisté době obyvatel. V Kozlově v roce 1881 žilo 694 obyvatel, tj. 277 mužů a 317 žen.¹⁾ Jazykem českým mluvily tři osoby a 591 německým. V obci bylo 21 koní, 187 krav, 13 vepřů, 11 koz a čtyři úly.

V Kozlově sledujeme příhody v rozmezí let 1874–1948(!). Udála se jedna sebevražda a jeden pokus o sebevraždu, staly se čtyři smrtelné nehody, jedna vražda, pokus o vraždu, záchvat šílenství a šest autonehod. Jeden cyklista po pádu utrpěl úraz. Napočítáno bylo dvanáct krádeží, jeden požár a vyskytlo se i týrání zvířat.

První tragicky vypadající případ skončil, dá se říci, dobře. Jedné noci před Vánocemi se vracel J. L., příslušný do Kozlova, domů.²⁾ Seděl na voze taženým jedním koněm a usnul. Kůň si to namířil přes pole a k železnici mezi Lipníkem a Přerovem.



V době, kdy měl přejet koleje, přijel nákladní vlak a lokomotiva koně s vozem odmrštila. Kůň byl mrtvý, vozkovi se nic nestalo.

V posledních desetiletích 19. století často docházelo na císařské silnici mezi Olomoucí a Velkým Újezdem k loupežným přepadením, třebaže silnici bedlivě hlídalo četnictvo. Tato silnice pokračovala přes Kyjanici dál do Kozlova. V červenci 1874 doplatil na důvěřivost pocestný mířící do Kozlova. V lese, kde si zdřímnul, byl druhým pocestným, který ho doprovázel, obrán o stříbrné hodinky.⁸⁾ Zloděj je pak v Kozlově nabízel k prodeji.

Zbytečnou smrtí odešel 22letý Mathias Domes, syn Ignaze Domese.⁹⁾ Prohlížel pušku a zavadil s ní o nějaký předmět, načež vyšel výstřel a kulka mu proletěla hlavou. Neštěstí se stalo 25. července 1875, pochován byl o dva dny později. Dům č. 24, odkud M. Domes pocházel, patřil tradičně rodině Domesů, např. ještě v roce 1946 ho vlastnil Anton Domes. Ve vsi bylo několik nositelů tohoto příjmení, Domesovi z č. 46 poskytli pozemek pro stavbu kostela sv. Josefa, jiní Domesovi zakoupili hlavní oltář atd.

O rok později se 6. července v lese v blízkosti stezky, která vede z Kozlova na Slavkov, oběsil jistý řeznický tovaryš z Kozlova.⁹⁾ Měl 23 let a byl odveden k vojsku. Měl štěstí, neboť byl náhodně nalezen ještě živý a po několika pokusech se ho podařilo vzkřísit. Dne 13. července 1883 odváděl četník Annu Losert, narozenou v Kozlově někdy kolem roku 1863, do Velkého Újezda, kde před časem sloužila na statku.⁶⁾ Když otěhotněla, odešla do Středolesí, tam porodila, dítě zakopala a opět šla sloužit jinam. Nicméně psi hrobeček našli a dítě ohryzali. Anna byla souzena v Novém Jičíně spolu se svou matkou.

Ne vždy se objevují zprávy dobré. Pro zpestření uvádíme, že 20. ledna 1888 se dožila stará chudá žena Anna Maria Langer stých narozenin.⁷⁾ V té době již žila na Nové Ulici (Olomouc-Nová Ulice), dříve v Kozlově v č. 41.

Politováníhodné neštěstí se událo 21. března 1899 u Kozlova.⁸⁾ Himmerův čeledín jel domů s nákladem dřeva, před Kozlovem se vůz vyvrátil do příkopu, přičemž se čeledín dostal pod něj. Byl smrtelně zraněn.

Neštěstím je svým způsobem i to, že již v roce 1900 bylo konstatováno, že již delší dobu vysychá hlavní pramen řeky Odry.⁹⁾ Dle novin „by bylo záhodno, aby se úředním šetřením příčina toho zjistila a možno-li ještě zabránilo se dalšímu vysychání řečiště“.

Vlak 22. července 1902 usmrtil 82letou ženu J. Schwarz, příslušnou do Kozlova, která podléžala závory.¹⁰⁾ Neštěstí se stalo na prostějovské trati na Nových Sadech (Olomouc-Nové Sady). Obyvatelé Nových Sadů byli německy mluvící, vysoké procento z nich pocházelo z Libavska, jak dokumentují novosadské matriky.

Adolf Domes, příslušný do Kozlova, vykládal před domem č. 41 v Olomouci-Bělidlech (nyní Sokolská ulice) náklad dřeva z auta, přičemž mu pomáhali čtyři chlapci.¹¹⁾ Přitom mu odcizili peněženku se 113,- korunami. Byli dopadeni u Kláštera Hradiska, nejmladší neměl ani 14 let, někteří již byli trestaní. Příhoda dokumentuje i to, že z Libavska, v tomto případě z Kozlova, se vozilo dřevo na otop až do Olomouce.

Jednoho dubnového dne roku 1908 zase bylo na císařské silnici živo.¹²⁾ Libavští usedlíci, směřující do města na trh, museli část cesty vykonat ještě za tmy. Tentokrát byl obětí obchodník s masem Franz Nowak z Kozlova, kterému bylo z povozu ukradeno prase, když si na chvíli zdřímnul.

Dne 16. června 1913 vtrhl neznámý pachatel do obývacího pokoje obchodního příručího Schönweitz v Kozlově a ukradl nové zelené kalhoty s vestou v hodnotě 40,- K, černý kožený visitkovník s 20,- K a dalšími šesti korunami ve stříbře.¹³⁾ Téhož dne se ještě vloupal do bytu hospodáře Josefa Schwarze, kde ukradl kapesní hodinky v hodnotě desíti korun. Podezřelým z krádeže se stal mlynářský syn Adolf Schwarz, kterého blíže poznáme v části věnované Rudoltovicím. Jiný Schwarz, tentokrát Josef, čeledín z Kozlova, odcizil svému zaměstnavateli Josefu Benýškovi kožich.¹⁴⁾ Byl však druhý den i s kožichem dopaden ve Velkém Újezdě. Neznámý pachatel přelezl plot domkaře Domese, vešel do chléva, kde vysadil dveře a vnikl do zadní chodby domu. Tam sebral sekeru, pomocí které se pak dostal do dalších místností.¹⁵⁾ Našel však pouze tři rakouské dvoukoruny. Tento 25letý zloděj byl po pěti letech dopaden a zatčen.¹⁶⁾

Těžce zraněn byl 1. února 1931 Antonín Calábek z Kozlova, který v obchodním zájmu jel osobním autem jako spolujezdec do Zlína.¹⁷⁾ Byl převezen do přerovské nemocnice. Ve vážném stavu byla do nemocnice dopravena i 59letá soukromnice Amalie Hausner.¹⁸⁾ Sekala na špalku slámu a při záchvatu se sekla třikrát do levé ruky tak, že jí visela pouze na kůži.

Zloději nechodili jen v noci, ale i za bílého dne. Josefa Domes, obchodnice se dřevem, odešla z domu a neznámý pachatel drátem vypáčil okno a sebral peníze na hotovosti, šatstvo a prádlo, škoda byla vyčíslena kolem 2.500,- Kč.¹⁹⁾ Jiný lup se uskutečnil s pomocí automobilu. Jeho řidič odcizil ze dvora obchodníka J. Loserta v Kozlově sud se 113 kg(!) benzínu.²⁰⁾ V souvislosti s touto krádeží byl zatčen J. Gregor z Doloplas u Olomouce. V noci z 19. na 20. dubna 1935 si zoufal nezaměstnaný malířský dělník 21letý E. Schwarz z Kozlova a v noclehárně v Olomouci-Chvalkovicích vypil láhev lysolu.²¹⁾ Přivodil si smrtelné popáleniny vnitřností, takže byl v beznadějném stavu převezen do zemské nemocnice.

Lupiči, patrně cikánská tlupa, řádila v létě 1938 na Hranicku. Vloupali se i do školy v Kozlově,



kde úplně vykradli byt řídícího učitele Franze Zipse a způsobili škodu asi 12.000,- Kč.²³⁾ Následující zpráva referuje o zranění Oswalda Bittnera z Kozlova, který jel na kole a do cesty mu vběhlo děvče.²³⁾ Aby zabránil střetu, strhl kolo na stranu, upadl a zlomil si ruku. Musel být dopraven do olomoucké nemocnice. K automobilové havárii došlo patrně v poslední listopadový den roku 1939. Vůz s pražskou značkou jel s tlumenými světly a za Přáslavicemi se potkal s koňským povozem řízeným obchodníkem se dřevem Ignazem Braunerem z Kozlova.²⁴⁾ Ten byl rovněž nedostatečně osvětlený, lampu na oji stínila záda koně. Šofér chtěl zabrzdít, dostal smyk a bokem narazil na povoz. Nárazem se kůň polekal, spláhl se a vběhl i s povozem do příkopu. Auto se zaklínilo do povozu, Brauner upadl na zem a těžce se zranil. Šofér, kterému se nic nestalo a jehož automobil byl značně poškozen ale pojízdný, odvezl zraněného do olomoucké nemocnice.

Trestný čin někdy na začátku prosince 1939 spáchala 19letá Růžena Nerušilová z Kozlova, posluhovačka sloužící u úředníka R. Weisse v olomoucké vilové čtvrti na Mozartově ulici.²⁵⁾ Zaměstnavatel oznámil policii ztrátu alba poštovních známek v hodnotě 3.000,- Kč. R. Nerušilová krádež popřela, ale brzy mu album vrátila s vysvětlením. Nevěděla, že poštovní známky mají takovou cenu. Přesto byla zatčena.

Kyjanice

Když šel večer 31. listopadu 1902 kolem lesa směrem domů Franz Losert ml., syn majitele kyjanické parní pily, mlýna, hostince a obchodu, střílel na něj neznámý muž. Fr. Losert měl u sebe tržbu ve výši 1.000,- Kč.²⁶⁾ V podezření byl bývalý a propuštěný zaměstnanec pily, který byl vzat do vazby. Jmenovaný Fr. Losert ml. byl známý svou nesnášenlivostí k Čechům (v Kyjanici bylo zaměstnáno několik Čechů z Velkého Újezdu).²⁷⁾

Po 15. srpnu 1912, kdy byla v Kyjanici před Losertovým domem odhalena za velké účasti lidu a spolků ze širokého okolí socha Josefa II., referoval o této události německý tisk.²⁸⁾ Nicméně i nadále byl Fr. Losert považován za nacionálního zuřivce a provokatéra. Např. v říjnu 1922 jel svým automobilem po olomouckém Masarykově náměstí (nyní Horní náměstí) vysokou rychlostí a ohrožoval trhovce.²⁹⁾ Když byl zastaven strážníky, choval se drze a musel být odveden na strážnici. O rok později na silnici mezi Velkým Újezdem a Lipníkem sjel jeho automobil do příkopu a byl zcela demolován.³⁰⁾ Šoferovi se nic nestalo, manželka Fr. Loserta byla vyhozena na zorané pole a mimo škrábnutí na nose byla v pořádku. Následující neštěstí je rovněž spojeno s autem. V prosinci 1927 se na silnici u Velké Bystřice za jízdy vzňalo nákladní auto Otty Loserta z č. 57, majitele hostince a mlýna.³¹⁾ Šofér s auta seskočil a v zápětí vybuchla nádrž, ve které bylo

sto litrů benzinu. Auto mělo cenu 180.000,- Kč, pojištěno bylo na 60.000,- Kč.

Další neštěstí se odehrálo kolem půlnoci 9. května 1931. Tehdy nedaleko Velkého Újezdu narazilo velké nákladní auto litovelského pivovaru do dvojspréžného koňského povozu firmy Otto Losert, parní pila v Kyjanicích u Lipníku, jedoucího před ním.³²⁾ Řídil jej vozač Adolf Klement. Srážka byla tak prudká, že automobil se převrátil do příkopu a všechny tři osoby uvnitř byly zraněny, vozač byl sražen pod vůz, ale nic se mu nestalo. Oba koně v ceně 14.000,- Kč byli na místě usmrceni, auto bylo značně poškozeno. A. Klement žil v Kyjanici č. 82, zemřel až v roce 1943, pochován byl 9. ledna na olomouckém hřbitově.³³⁾ Další karambol spojený se jménem Losert, se stal 19. listopadu 1932 u Velké Bystřice.³⁴⁾ Na Losertovo auto najel jiný automobil, Losert byl těžce zraněn a jeho vůz rozbit. Dne 31. července 1933 zase Ottu Loserta překvapili kasaři, kteří navrtali ohnivzdornou pokladnu, odcizili z ní 10.150,- Kč a beze stopy zmizeli.³⁵⁾ Lupiči-odborníci pracovali v rukavičkách a přesto, že Losert měl několik statných hlídacích psů, nepozorovali domácí nic podezřelého. Pát-rání se zúčastnila i novojičínská pátrací stanice a četnictvo z Velkého Újezdu. Osada Kyjanice je obklopena lesy, které lupičům uprchnutí usnadnily.

Počátkem května 1937 poslal rolník Jan Kutra z Přáslavic u Olomouce svou služebnou J. Senovou(!) s dvouspréžným povozem a nákladem 20 centů cementu do Hluboček.³⁶⁾ U obce Mrsklesy koně nemohli vytáhnout náklad do kopce. Vtom zastavilo u spréžení auto a šofér Franz Pfafner z Kyjanice se služebné nabídl, že jí pomůže. Nato popadl bič a počal jeho násadou bít jednoho koně tak, že bič přelomil a druhého koně těžce zranil na oku. Samozřejmě bylo na něho podáno trestní oznámení. Eduard Krones, šofér téže firmy, jel 25. října 1938 z Olomouce, kde se opil, do Přerova.³⁷⁾ Neuvedomil si, že již přešel hranice a že je v Československu. Jel tudíž po pravé straně silnice, namísto po levé, jak se jezdilo v Říši. Na křižovatce v Holici (nyní Olomouc-Holice) srazil cyklistu-vojína Aloise Spunara, který krátce nato zemřel. E. Krones byl samozřejmě zatčen.

Poznámky:

- 1) Našinec 16. 2. 1881, 20, 3.
- 2) Našinec 6. 1. 1874, 2, 3.
- 3) Našinec 24. 7. 1874, 83, 2.
- 4) Našinec 6. 8. 1875, 92, 3. – ZAO, pobočka Olomouc, Římskokatolická fara Velký Újezd, sign. L XVII 15, inv. č. 6970, Z 1784–1876, Kozlov.
- 5) Našinec 9. 7. 1876, 79, 3.
- 6) Našinec 18. 4. 1883, 44, 3.
- 7) Mährisches Tagblatt 19. 1. 1888, 15, 5. – ZAO, pobočka Olomouc, Římskokatolická fara Velký Újezd, sign. L XVII 5, inv. č. 6960, N 1784–1848, Kozlov.
- 8) Našinec 25. 3. 1899, 35 – 36, 5.
- 9) Našinec 31. 8. 1900, 98, 2.
- 10) Našinec 23. 7. 1902, 84, 3.
- 11) Mährisches Tagblatt 7. 3. 1908, 56, 5.
- 12) Mährisch-schlesische Post 25. 4. 1908, 17, 3.
- 13) Mährisches Tagblatt 18. 6. 1913, 138, 4.
- 14) Moravský večerník 15. 2. 1927, 38, 2.



- 15) Moravský večerník 22. 6. 1927, 143, 2.
- 16) Moravský večerník 8. 10. 1932, 232, 4.
- 17) Moravský večerník 3. 2. 1931, 28, 3.
- 18) Moravský večerník 12. 7. 1933, 156, 3.
- 19) Moravský večerník 10. 8. 1934, 181, 4.
- 20) Moravský večerník 23. 1. 1935, 19, 4. – Moravský večerník 30. 1. 1935, 25, 2. – Moravský večerník 30. 5. 1935, 25, 2.
- 21) Moravský deník 21. 4. 1935, 95, 3.
- 22) Moravský večerník 28. 8. 1938, 235, 1.
- 23) Moravský večerník 8. 9. 1938, 276, 3.
- 24) Moravský večerník 1. 12. 1939, 330, 5.
- 25) Moravský deník 4. 1. 1940, 3, 2. – Moravský večerník 4. 1. 1940, 3, 4.
- 26) Mährisches Tagblatt 4. 11. 1902, 253, 5.
- 27) Pozor 23. 8. 1906, 165, 2.
- 28) Deutsche Volkszeitung 21. 8. 1912, 67, 5. – Sochu vytvořil šternberský kameník Hans Scholz podle předlohy významného trutnovského sochaře a učitele v hořické kamenické škole Josefa Zeipelta. Ten sochu císaře dodal např. do Velké Úpy. Po vzniku republiky byl tento symbol Rakousko-uherské monarchie z úředního nařízení odstraněn, a to nejen v Kyjanicích.
- 29) Pozor 21. 10. 1922, 289, 3.
- 30) Pozor 2. 10. 1923, 229, 6.
- 31) Moravský večerník 16. 12. 1927, 287. 2. – Severomoravský kraj 23. 12. 1927, 51, 5.
- 32) Lidové noviny 11. 5. 1931, 236, 3. – Právo 16. 5. 1931, 20, 6.

- 33) Moravský večerník 10. 1. 1943, 4, 4.
- 34) Moravský večerník 21. 11. 1932, 267, 4.
- 35) Obzor 4. 8. 1933, 175, 3.
- 36) Moravský deník 5. 5. 1937, 104, 2.
- 37) Moravský deník 26. 10. 1938, 252, 3.

Prameny:**Zemský archiv v Opavě, pobočka Olomouc***Sbírka matrik*

Římskokatolická fara Velký Újezd, sign. L XVII 5, inv. č. 6960, N 1784–1848, Kozlov.

Římskokatolická fara Velký Újezd, sign. L XVII 15, inv. č. 6970, Z 1784–1876, Kozlov.

Noviny:**Vědecká knihovna v Olomouci** <http://www.digitalniknihovna.cz/vkol>

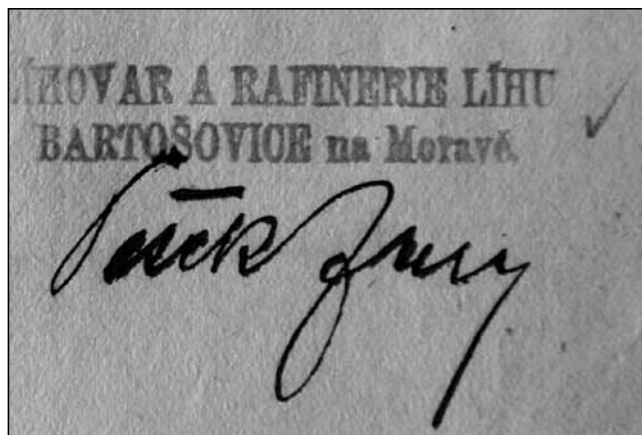
Deutsche Volkszeitung: für den Neutitscheiner Kreis – Lidové noviny – Mährisch-schlesische Post – Mährisches Tagblatt – Moravský deník – Moravský večerník – Našinec – Obzor – Pozor – Právo: týdeník československé strany lidové pro kraje: přerovský, kojetínský, lipnický a hranický – Severomoravský kraj.

Jana Krejčová**Kontakt:** janakrejцова.atelier@seznam.cz

Bývalý lihovar a rafinerie lihu v Bartošovicích po 2. světové válce

Jan Šádek, Radim Jarošek

Bartošovický lihovar jsme v minulém čísle opustili po 2. světové válce. Jeho další osudy si krátce připomeneme na následujících řádcích a připojíme i fotodokumentaci areálu z roku 2019 (viz barevná příloha).



Razítko lihovaru (Státní okresní archiv Nový Jičín).

Koncem 2. světové války byl lihovar poškozen – rektifikační a destilační přístroje byly prostříleny, nádrže byly těžce poškozeny požárem, skladiště lihu lehlo popelem a byl vyhozen do povětří i železniční most na vlečce. Ve skladišti bylo uloženo cca 3 000 metrických centů cukru pro zpracování na líc, z nichž něco přes 2 000 centů odvezla Rudá armáda, zbytek údajně shořel.¹

¹ Dle Revizní zprávy z 21. října 1948.

V květnu 1945 dosadil místní národní výbor v Bartošovicích do podniku svého plnomocníka Viléma Kozlíka ze Studénky, bývalého destilátéra závodu.

Výměrem Okresního národního výboru v Novém Jičíně ze dne 27. srpna 1945² pak byl národním správcem firmy jmenován Josef Pešek.³ V prosinci 1945 tento výměr Ministerstvo výživy zrušilo s odůvodněním, že se jedná o podnik s celostátní působností, v němž zavádí národní správu resortně příslušné ministerstvo, samo zavedlo národní správu a dosavadního prozatimního národního správce J. Peška ustanovilo národním správcem. Koncem roku 1945 v závodě pracovalo 27 dělníků.

Podnik byl následně k 1. lednu 1946 znárodněn vyhláškou č. 26 z roku 1946 a podle archivních materiálů začleněn do Slezských závodů lihovarských a potravinářských, národní podnik Opava.

Jak přesně to se znárodněním bylo, je ale poněkud nejasné, neboť v dopise Josefa Peška ze dne 8. ledna 1948 adresovanému dr. Arthuru Czechowiczowski se mimo jiné uvádí: „Snad se poměry skonsolidují tak, že všichni budeme moci pracovat na započatém díle k všestranné spokojenosti. Mám za to, že jste sice informován o lihovare panem

² Na velkostatek Bartošovice byla národní správa zavedena Zemským národním výborem, expositurou Ostrava dne 21. července 1945 (dle sdělení ONV v Novém Jičíně ze dne 20. prosince 1950).

³ Josef Pešek (narozen 14. října 1903) pracoval v letech 1933 až 1936 v bartošovickém lihovaru jako provozní a skladní úředník.



*Válkem,⁴ přesto však bych Vám chtěl sdělit některé zajímavosti. Lihovar také v kampani 1947–48 nebude v provozu, neboť katastrofální neúroda způsobila, že téměř všechny lihovary budou letos v nečinnosti, snad až na 3–4, které mají potašárny. Čeká na nás tudíž další rok zahálky a jelikož jsme byli zvyklí pod Vaším vedením intenzivní práci, je tato situace pro celé osazenstvo nepříjemná a čekáme tudíž všichni netrpělivě na zahájení provozu.*⁵

V roce 1948⁶ byl podnik změněn na Slezský lihovarský a nápojový průmysl, n. p., Opava. V roce 1950⁷ se pak stal bývalý lihovar v Bartošovicích součástí národního podniku Benzinol.

V roce 1969 začalo zpevňování terénu na nádvoří, v roce 1973 byla provedena rekonstrukce a dostavba výškové budovy, v roce 1983 byly postaveny podzemní odlučovače ropných látek.

Distribuční sklad pohonných hmot byl využíván pro příjem, uskladnění, výdej a prodej pohonných hmot a maziv. Skladovala se zde především motorová nafta, lehký topný olej a mazací oleje. Podružně byly skladovány a distribuovány petroleje a výrobky v originálním balení (v roce 1992 částečně i benzin). Bylo prováděno rovněž stáčení

motorové nafty, lehkých topných olejů, motorového oleje a petroleje na železniční vlečce.

Prakticky všechny objekty byly v době svého provozu v provizorním až havarijním stavu a nevyhovovaly po stránce technologické, stavební, vodohospodářské ani bezpečnostní. Rozhodnutím Okresního úřadu, referátu životního prostředí v Novém Jičíně bylo uloženo Benzině – divize IV Morava-sever zrušit provoz stáčení ropných látek do autocisteren a sudů do 31. 12. 1993, stáčení ropných látek z železničních cisteren ukončit k 1. 1. 1994. V roce 1995 bylo ukončeno skladování motorové nafty, lehkého topného oleje a olejů, skladovací nádrže byly vyčištěny, bylo ukončeno stáčení a provoz na železniční vlečce. Koncem roku 1996 byla zlikvidována venkovní technologie skladu (plnicí lávky, potrubní rozvody, čerpadlový domek, konstrukce vany vlečky). Částečně byla z místa nezastřešeného stáčiště odvezena kontaminovaná zemina.

V letech 1995 až 1998 byl areál provozován jako Distribuční sklad pohonných hmot společnosti Benzina (nástupce n. p. Benzinol) a sloužil pouze ke skladování olejů, maziv a autokosmetiky v drobných obalech. V průběhu činnosti skladu byly prováděny různé úpravy, areál byl přizpůsobován ke skladování a výdeji různých pohonných hmot a surovin ropného charakteru, postupně se rovněž zvyšovala kapacita skladu.

4 Jan Válek – ředitel a národní správce velkostatku v Bartošovicích.

5 Jde o citaci, text je proto ponechán v originální podobě a není gramaticky upravován.

6 V jiných dokumentech je uveden rok 1949.

7 Je uváděn i rok 1951.



Lihovar na starší fotografii (Foto poskytnul Jan Šádek).



Provoz Distribučního skladu byl ukončen v roce 1998 a následně byl nabídnut k odprodeji.

Objekt budovy lihovaru číslo popisné 217 je v majetku UNIPETROL RPA s.r.o. z Litvínova.

Sanační práce

Po desítkách let provozu byl celý areál Distribučního skladu s rozlohou 17.412 m² různou měrou kontaminován ropnými látkami. Proto se přistoupilo ke zpracování realizačního projektu sanace. V rámci sanačních prací byla provedena demolice některých převážně silně kontaminovaných objektů – z nadzemních je to komplex jednopodlažních, konstrukčně na sebe navazujících dílčích staveb (garáže,

skladové haly, stáčírny a venkovní kryté rampy s přístavkem) a dále venkových záchytných van. Rovněž byly odstraněny některé podzemní objekty jako jímky a také sloupy osvětlení. Součástí sanace je i řešení znečištěných zemin, navážek a podzemní vody včetně následného monitoringu lokality.

Zdroj:

Akce „Sanace DS PHM Bartošovice společností UNIPETROL RPA, s. r. o.“ – Realizační projekt sanace, EUROGAS a. s., Ostrava, 2018.

Poděkování patří obci Bartošovice za umožnění pořízení fotodokumentace, jmenovitě panu Zdeňku Havlákovu, který nás lihovarem provedl.

Zámek v Bartošovicích v 1. polovině 20. století

Radim Jarošek, Jan Šádek

Hanna Kunz, dcera (spolu)majitele bartošovického velkostatku a zámku Arthura Czechowiczky, zanechala množství dokumentů americkému archivu The Leo Baeck Institute, New York. Tyto materiály jsou hlavním podkladem pro příspěvek, ve kterém se pokusíme nastínit podobu zámku v období před 2. světovou válkou.

Dr. Arthur Czechowiczka a další členové jeho rodiny¹ vlastnili v Bartošovicích poměrně rozsáhlý majetek. Kromě pozemků byl jeho nejvýznamnější součástí zámek, dále čtyři dvory a lihovar. Všechny objekty se dochovaly, byť doznaly v průběhu let řady změn. Bylo tomu tak i v případě bartošovického zámku, který dodnes tvoří jednu z dominant obce.

Zámek byl od roku 1858 ve vlastnictví Emmy (roz. Fattonové)² a Josefa Maria Aresina,³ kteří užívali společné jméno Fatton-Aresin.⁴ Ti provedli v letech 1869 až 1877 přestavbu zámku v historizujícím slohu, směsi pseudorenesance a pseudobaroka. Přestavbou bylo změněno dřívější arkádové nádvoří a byly upraveny interiéry – např. dřevěné schodiště, kazetové stropy, okenice, nábytek a další mobiliář.

J. M. Aresin 5. září 1899 zemřel, panství bylo zadlužené a Jan (Hans), nejstarší potomek Josefa a Emmy Fatton-Aresin, proto bartošovické panství⁵ prodal 15. června 1900 makléři a obchodníkovi

Salomonu Czechowiczkovi⁶ z Vídně za obnos 670 000 fl.

Salomon Czechowiczka na začátku 20. století ve Vídni upravoval zařízení zámku. Bylo přestavěno schodiště a později další části zámeckého interiéru.

Při pozemkové reformě po 1. světové válce byl majiteli ze záboru propuštěn zámek a k němu příslušející zbytkový statek.

Po smrti S. Czechowiczky přebírá velkostatek jeho syn Dr. phil. Arthur Czechowiczka, který pokračoval v úpravách interiéru a jeho modernizaci v souladu s dobou – modernizováno bylo vodovodní potrubí, elektřina a vytápění.

S nástupem nacismu v Německu hrozilo židovské rodině Czechowiczkových smrtelné nebezpečí, a proto odešli z Československa do ciziny a zpět se již nevrátili. Po 2. světové válce požadoval dr. A. Czechowiczka vrácení zámku, který byl během války v rukou nacistické organizace Lebensborn,⁷ a dalšího majetku včetně proplacení válečných škod. Vzhledem k poválečným změnám po roce 1948 však k navrácení nedošlo.⁸ Rovněž jeho dcera Hanna Kunzová po roce 1989 usilovala o vrácení majetku v restituci, ani k tomu však nedošlo.⁹

Zmíněné nároky bylo nutno v řízeních úřadům dokladovat a dochovaly se proto materiály, které slovně zachycují podobu zámku v době před 2. světovou válkou. Mají charakter různých protokolů, záznamů, dokladů, náčrtů a osobní i úřední korespondence, z nichž mnohé jsou založeny

1 Více k nejbližší rodině A. Czechowiczky – viz POODŘÍ 1/2020, s. 29 (poznámka pod čarou).

2 Emma Maria Fattonová (1849–1912), dcera švýcarských podnikatelů.

3 Josef Maria Aresin (1829–1899), rodák z Místku, důstojník, pobočník arcivévody Albrechta Habsburského.

4 Svatba se konala v roce 1866, měli čtyři děti: Hans, Adelheid, Jindřiška, Alfréd. Jejich manželství se rozpadlo.

5 Dalšími významnými hospodářskými objekty v Bartošovicích, které byly součástí velkostatku, byly dvory: Zámecký, Prostřední, Velký (s vedlejším lihovarem) a Luční u Odry.

6 Salomon Czechowiczka (18. září 1847 Strážnice – 12. březen 1937 Vídeň), manželka Jenny (Jeanette) (11. květen 1854, Pohořelice – 25. srpen 1930, Baden, Rakousko). Měli šest dětí: Arthura, Oskara, Edwina, Alici, Viktora a Ellu.

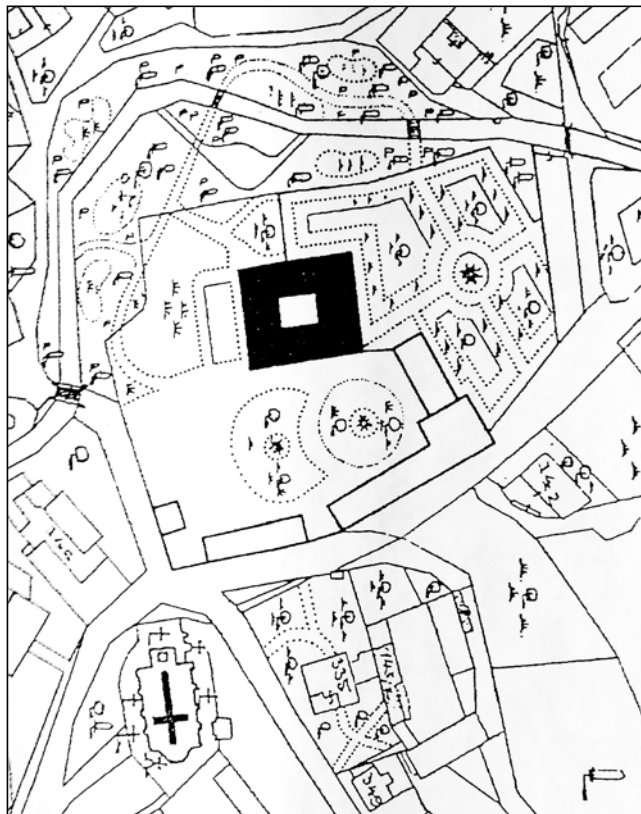
7 Okolnosti získání zámku nacistickým spolkem Lebensborn jsou popsány v knize V. Koopa (viz literatura).

8 Od ledna 1951 v zámku zřídilo ministerstvo státních statků učiliště pro zemědělský dorost.

9 Podrobněji o tomto restitučním řízení v POODŘÍ 1/2020 v článku o lihovaru.

na vzpomínkách majitele a jeho rodiny a spolupracovníků. Tyto materiály zanechala Hanna Kunzová výše uvedenému americkému archivu.¹⁰

Z uvedených podkladů tak můžeme usuzovat na to, jak byl zámek zařízen s dovětkem, že sdělení jednotlivých osob se někdy liší a je obtížné dnes posoudit, která informace je věrohodná.



Výřez z mapy stabilního katastru z roku 1836, který zachycuje zámek (černě) s nejbližším okolím (Plaček, 2005).

Retrospektivní pohled na bartošovický zámek, který má charakter neúplné mozaiky vzpomínek, můžeme začít začtením do dopisu Oscara Czechowiczky, kde mimo jiné uvádí:¹¹

Já, dr. Oscar Czechowiczka, v současné době v Londýně, 58 Northways, College Crescent, vím, že předložení falešného čestného prohlášení je trestné, tímto čestně prohlašuji:

V roce 1942 jsem byl deportován do Terezína a po osvobození jsem šel do Prahy. Jsem bratr dr. Arthura Czechowiczky, bývalého majitele velkostatku a zámku Bartošovice. Můj bratr, který v té době žil v Londýně, mě zmocnil, abych ho zastupoval. Byl jsem v Bartošovicích několikrát, poprvé v červenci 1945. V následujících letech jsem tam šel několikrát posoudit finanční situaci, protože můj bratr chtěl požadovat restituci nebo náhradu za jeho majetek.

Mým prvním úkolem bylo zjistit, co zbylo. Při mé první návštěvě jsem si všiml, že zámek byl prakticky

prázdný. Byly tam jen izolované, víceméně bezcenné, těžce poškozené kusy nábytku a podobně.

Znal jsem zámek a jeho vybavení velmi dobře. Zámek měl asi 40 pokojů. 15 z nich byly přijímací a reprezentační místnosti v prvním patře. Byl kompletně zařízený. Zařízení bylo velmi cenné. Většina nábytku byla z 19. století. Velmi hodnotné koberce byly také z 19. století.

Vím, že na zámku se bavilo jako loveckých hostů až 60 lidí a k dispozici pro ně bylo množství nádobí z porcelánu, stříbra, skla atd. Konaly se recepce.

V přijímacích místnostech v prvním patře byly cenné obrazy. Zámek měl také velmi velkou knihovnu s více než 3 000 svazky. Knihy byly velmi staré a cenné. Velká část pocházela od předchozích majitelů, jmenovitě od profesora Meinerta, majora von Aresina a od mého otce. Jednalo se o starší tisky a rytiny a první vydání z 19. století.

Zajímal jsem se, kde se nachází vybavení zámku, a dotazoval se např. bývalého komorníka Jaroslava Rajnocha a jeho manželka Rosy Rajnochové, kteří oba během války pobývali v Bartošovicích, a také bývalého úředníka Edmunda Thiena, který byl během okupace také v obci.

Během války byl zámek v majetku Lebensbornu, kterážto organizace jej měla vlastnictvím zapsáno do katastru nemovitostí.

Dle zpráv výše uvedených byla většina zámeckého zařízení, nábytku, obrazů, perských koberců, prádla a knihovny naložena do 11 železničních vozů a odeslána do Mnichova.

Jídelna, která patřila mé neteři Hanně Kunzové, a klavír byly poslány matce domů do Wiesbadenu a druhé piano šlo esesákovi Dr. Tescherovi v Mnichově.¹²



Interiér knihovny na fotografii z 30. let 20. století (Plaček, 2005).

Popis zařízení zámku najdeme i v dopise jeho bratra Edwina Czechowiczky (Londýn, 1961):

V prvním patře bylo 14 nádherně zařízených pokojů či přijímacích místností s vícero orientálními koberci vynikající kvality. Část nábytku byla starožitná. Ve vitrinách

¹⁰ The Leo Baeck Institute, New York.

¹¹ V příspěvku nejsou dopisy uvedeny v plném rozsahu – jde o výběr důležitějších informací, které se týkají předmětu textu.

¹² V dopise uvádí i další jména těch, kteří se podíleli na převzetí v té či oné podobě, například: Ferdinand Schröder z Mnichova, Max Sollmann z organizace Lebensborn v Mnichově, Standartenführer Guntram Pflaum a Oswald Pohl.



a na jiných vhodných místech byl starý porcelán, výrobky ze slonové kosti, skla, řezbářské práce a textilie atd. Nejsem schopen individuálně vyjmenovat z paměti kousky, které jsem naposledy viděl asi před čtvrt stoletím. Že tomu tak bylo, je však patrné nejen ze svědeckých výpovědí, ale také ze sdělení zajatého anglického pilota, který v roce 1943 pracoval v Bartošovicích a informoval o zámku.

V roce 1937 byl nově zařízen byt Hanny Kunz a bylo za něj podle potvrzení vyplaceno 50 000 až 60 000 Kč architektovi Weissovi.

Ve druhém patře bylo 16 dobře vybavených obývacích pokojů a ložnic, které byly používány pro hosty při příležitosti lovu apod.

Místnosti v přízemí nejsou do výše uvedeného zahrnuty, jmenovitě místnost zařízená starožitným selským nábytkem a často používaná na občerstvení, rozlehlá, plně vybavená kuchyň, některé zařízené pokoje služebnictva a zařízené pomocné místnosti pro správu zámku.

V prvním patře se nacházelo asi 60 olejomalb. Jejich autory byli rakouští mistři 19. a 20. století. Dále tam bylo osm velkých rodinných portrétů od Clemense von Pausingera, profesora Riedla a dalších mistrů. Nechyběly ani dva portréty mužů od Ferdinanda Waldmüllera, krajina Augusta von Pettenkofena, dále krajiny, lovecké scény a žánrové obrazy Eugena Jettela, Friedricha Gauermanna, Petera Fendiho, Karla Schucha a Friedricha von Amerlinga. Kromě toho byli zastoupeni různí další mistři 19. a 20. století.

Knihovna v prvním patře byla architektonicky jedinečná. V roce 1938 to bylo asi 3 000 svazků. Řada z nich byla rané tisky s dřevoryty (pravděpodobně získané, když byla majitelkou hraběnka Pachtová) a díla s cenými rytinami. Nepamatuji si jména autorů a tiskařů. Zbývající svazky pocházely z 19. století, často bohatě ilustrované edice historických, geografických, přírodopisných a beletrických knih anglických, francouzských a německých autorů. V knihovně bylo také 20 až 30 velkých hebrejských folií ve starých kožených vazbách, které byly součástí starého rodinného majetku.

Stříbro, porcelán a sklo – dle vzpomínek jich v roce 1938 byly čtyři tucty. Stříbro bylo zakoupeno od známé společnosti Klinkosch, Vídeň I, Schäflergasse, sklo od Lobmeyr, Vídeň I, Kärntnerstrasse.

Značkový porcelán byl získán na různých aukcích, výletech a jiných příležitostech.

Po skončení války z celého zařízení zbyly jen fragmenty. Cenné vybavení v prvním patře úplně zmizelo. Malá část druhého patra byla zachována a byla rozmístěna po zámku.

Jak dle archivních zdrojů vypadalo zařízení zámku?

Přízemí

V přízemí byla kuchyň (cca 40 m²), spížírna, pokoj zaměstnanců, prádelna a v návaznosti na park tzv.

rolnický (sedlácký) pokoj pro asi 12 osob se starým malovaným selským nábytkem.

Přijímací místnosti a salonky byly v prvním patře – např. velká jídelna o ploše cca 100 m², salon (cca 80 m²), dále knihovna, hrával se kulečník. Tyto místnosti byly zařízeny honosněji, neboť v nich probíhaly recepce, schůzky s významnými hosty i hostiny po lovech, kterých se mohlo zúčastnit až 60 osob.

Ve druhém a třetím patře byly většinou pokoje (ložnice a pokoje pro hosty), které byly zařízeny jednodušeji.

1. patro

Koberce

Šlo o cenné perské a jiné orientální koberce vynikající kvality, které byly získány Salomonem a Arthurem Czeczowiczkou. Uvádí se, že některé pocházely z majetku císaře Františka Josefa I. (resp. Kateřiny Schrattové).

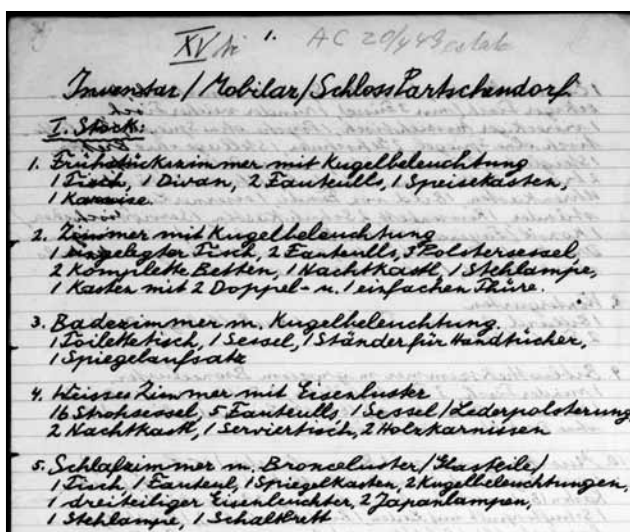
Nábytek

Většina nábytku byla získána v 19. století. Součástí nábytku v prvním patře byly cenné starožitné kusy. Salomon Czechowiczka nechal většinu kusů vyrobiť z prvotřídních materiáľů od vynikajúcich truhlárů ve Vídni podle návrhů Bernharda Ludwiga.

Nábytek byl vyroben z dubu, ořechu nebo mahagonu, velmi dobře čalouněný a potažený sametem, brokátem nebo nábytkovou látkou.

V zámku byly dva klavíry od Sebastiana Erharda, 15 divanů, 40 velkých křesel, 20 skříní, 18 stolů, 60 křesel, skříně, komody, 15 velkých křišťálových nebo bronzových lustrů, 12 stojacích lamp, 4 krbové sady, bronzové hodiny, svícny, zrcadla, lovecké pušky, kulečnickový stůl, rádio, gramofon.

Ve vitrínách byl starý porcelán, sklo a dřevorezby orientálního nebo evropského původu.



Ukázka z podrobného seznamu mobiliáře zámku. Ten má osm stran a jako autoři jsou uvedeni Ludwig König a Arthur Czechowiczka (7. duben 1946).



Obrazy

Zastoupeny byly téměř výhradně malby rakouských mistrů 19. a 20. století, konkrétně asi 60 obrazů, včetně 8 velkých rodinných portrétů.

Vášnivou sběratelkou umění byla především Irma Czechowiczová. Na zámku tak byla během let shromážděna poměrně reprezentativní sbírka obrazů. V červnu 1938 požádala Irma Czechowiczová o povolení vývozu u Ústředního úřadu pro ochranu památek. Z uváděných pěti kreseb a pastelů, 25 olejomalb, 17 grafik, šesti akvarelů, dvou miniatur, různých bronzových figurek a porcelánových skupin, 14 koberců a dvou hedvábných koberců byly dva obrazy, a to olej na dřevě Ferdinanda Georga Waldmüllera („Porträt eines Herrn“) z roku 1826 a akvarel Augusta Xavera Carla Pettenkofena („Zigeunerlager“), z možnosti vývozu vyjmuty. Osudy sbírky obrazů nejsou známy, dochoval se však seznam obrazů, který byl přílohou dopisu Arthura Czechowiczky Federálnímu památkovému úřadu ze dne 6. března 1951. V něm jsou uvedeni tito autoři:¹³ F. G. Waldmüller, Josef Köpf, Thomas Leitner, Johann Hamza, Friedrich Guermann, A. X. C. Pettenkofen, Isidor Kaufmann, Leo Delitz, David Kohn, Wilhelm Bernatzik, Oswald Grill, Samuel Hirszenberg, Alois Raimund Hein, Joanni Maurice Perronet a další.

V seznamu jsou dále uvedena další díla a předměty: miniatura na slonovině od Richtera, zobrazující Irmu Czechowiczovou, 12 alegorických mědirytin zobrazujících 12 měsíců, anglický kožený paraván s alegoriemi čtyř ročních období, vybavení jídelny od Železného s vyřezávaným nábytkem z tmavě hnědého dubu, nábytek pro pánský pokoj s vestavěným rohem a vitrínou s rádiem a gramofonem, psacím stolem, knihovnou s intarziemi, zobrazujícími motivy jako továrna, park atd., křesla potažená modrým sametem s čalouněním z třtiny, skříň či truhla z doby Marie Terezie a další.

V dalších dokumentech jsou zmínky o dalších autorech jako Jehudo Meier Epstein, Joseph Schuster a další; řadu rodinných portrétů pořídili Clemens von Pausinger a profesor Riedl ve Vídni.

Knihovna

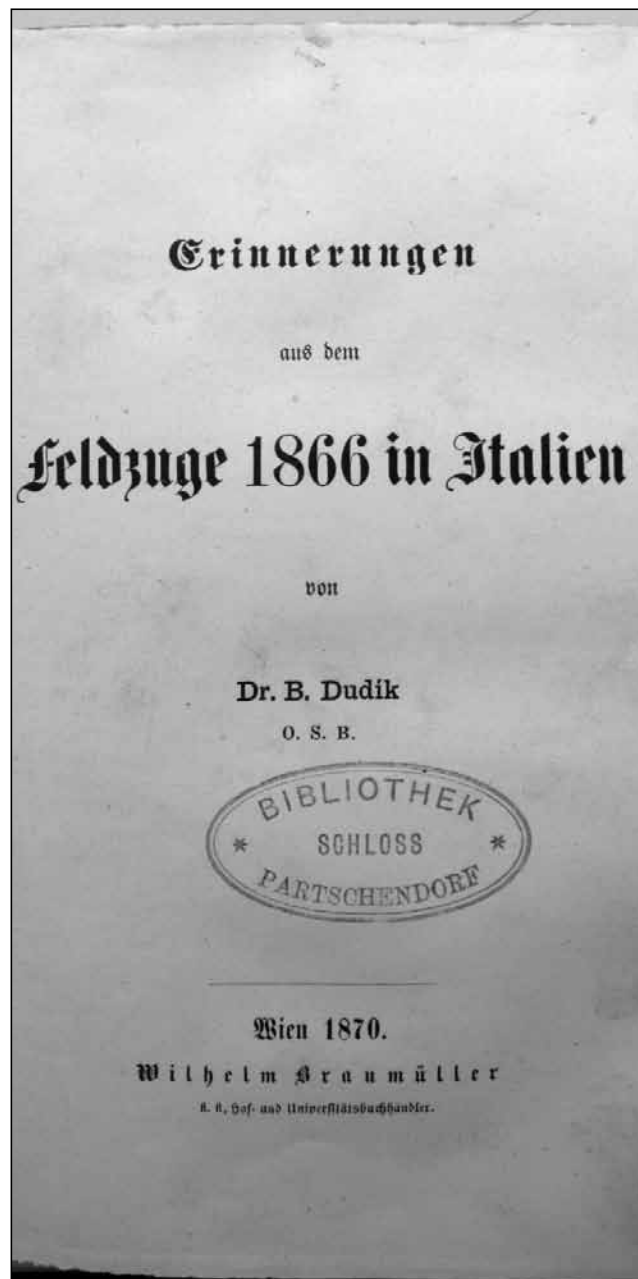
Knihovna patřila dříve bývalému majiteli J. M. Aresinovi.

V roce 1910 byly oceněny nejcennější knihy znalcem na 25 000 marek. Knihovna obsahovala přibližně 3 000 svazků. Byly v ní knihy přírodovědné, zeměpisné, historické a další. Pocházely většinou z 19. století, často šlo o bohatě ilustrovaná vydání anglického, francouzského nebo německého původu. Tehdejší majitel samozřejmě automaticky

¹³ Seznam uvádí i názvy obrazů včetně malířské techniky. Názvy obrazů však pravděpodobně nejsou oficiální a jejich překlad do češtiny je pak problematický.

získal některá z pozdějších vzácných prvních vydání slavných děl 19. století v angličtině a francouzštině. Ve starém koženém vázání ze starého rodinného majetku bylo 20 až 30 židovských knih v hebrejštině.

Byly zde i prvotisky v němčině a latině.



Razítka s textem „BIBLIOTHEK SCHLOSS PARTSCHENDORF“. (PROVENIO, Virtuální rekonstrukce knižních celků, Národní muzeum, Národní knihovna, Národní památkový ústav).

Stříbro, porcelán a sklo

Stříbrná jídelní souprava obsahovala všechny druhy nožů, vidliček, lžic, příborů pro ryby a steaky, servírovacích příborů, servírovacích šálek, misek atd.

Křišťálové sklenice na různá vína, šampaňské či vodu, dále karafy a kompotové mísy.



Porcelán byl značkový porcelán se všemi druhy talířů a misek, šálků čaje a šálků kávy různých velikostí. Vše bylo pro 48 osob.

Prádlo a oblečení

Stolní prádlo ze lnu, damašku nebo krajky pro 48 osob. Záclyny pro přibližně 80 oken. Veškeré osobní prádlo a oblečení majitelů.

2. a 3. patro

V těchto patrech bylo asi 16 zařízení pokojů. Většinou to byly ložnice s postelemi, nočními stolky, stropním osvětlením, lampami, skříňkami, křesly, pohovkami, hodinami apod.

Po skončení války byl k dispozici pouze zlomek celého vybavení paláce. Cenné vybavení v prvním patře úplně zmizelo. Malá část méně hodnotného vybavení v horních patrech tam zůstala a byla rozmístěna po celém zámku.

Další informace najdeme v dopise Edmunda Thiena z 10. srpna 1952, který byl dlouholetým zaměstnancem Arthura Czczowiczky, a který proto zámek dobře znal.¹⁴ Nicméně během války nebyl přímým účastníkem dění.

Z dopisu vybíráme:

Zámek a stejně tak lihovar, které vlastnil Dr. Arthur Czczowiczka a jeho rodina, byl v roce 1939 rozhodnutím gestapa v Opavě přidělen jako nepřátelský židovský majetek sdružení SS Lebensborn se sídlem v Mnichově. Během následujících let, jak si dobře pamatuji, byla většina zámeckého zařízení přesunuta do Mnichova a Wiesbadenu. Bylo vypraveno celkem 10 nebo 11 železničních vozů s nábytkem, velké množství perských koberců, dva velké klavíry z hudebního salonu zámku, celá knihovna, která obsahovala mnoho vzácných knih (některé z nich byly prvotisky) a také spousta děl anglické a francouzské literatury z druhé poloviny minulého století, cenné obrazy, gobelíny, prádlo, oblečení majitele a jeho rodina, sklo, porcelán, křišťál, stříbro, přibory atd.

E. Thien vedl z důvodů poskytnutí údajů pro právní spory o majetek poměrně čilou korespondenci jak s A. Czczowiczkou, tak později s Hannou Kunz, a v jednom ze svých četných dopisů z 28. září 1960 kromě další skutečnosti uvádí:

Zámek byl zrekonstruován a zmodernizován majitelem v letech 1935 až 1937. Zámek měl 2 poschodí s asi 40 pokoji a dále místnosti pro zaměstnance v přízemí. Dr. Czczowiczka bydlel v prvním patře, ve druhém patře měla svůj nově zařízený byt dcera Dr. A. Czczowiczky. Recepční místnosti majitele byly v prvním patře. Byly vybaveny hodnotným nábytkem, byly tam cenné koberce a velká knihovna s mnoha tisíci knih; mnoho knih pocházelo od předchozího majitele.

¹⁴ Edmund Thien byl zaměstnán v lihovaru a na velkostatků A. Czczowiczky od 1. června 1918 do 31. prosince 1940. V Bartošovicích pobýval do března 1941.

Když Lebensborn zámek převzal, byl kompletně vybaven. Já jsem byl propuštěn ze služby k 31. prosinci 1940 a nesměl jsem pak zámek navštívit.

V červnu 1945 jsem se vrátil do Bartošovic. Většina nábytku ze zámku byla pryč, zbylo jen několik kusů nábytku.

Podle toho, co jsem slyšel, byl nábytek odvážen nákladními automobily na železniční nádraží ve Studénce, možná byla část odvezena i po vlečce lihovaru.

Lebensborn spravoval velkostatek a zámek řádně, vládl pořádek a disciplína, a proto považuji za nemožné, aby předměty větší hodnoty mohly být odcizeny nebo odneseny neoprávněnými osobami. Odstranění lze proto provést pouze na oficiální pokyn.

V pozdějších letech byl hrad předán z Lebensbornu zemědělskému výzkumnému ústavu, který si na zámku zřídil školu. Před jejím zřízením muselo být vybavení odstraněno.

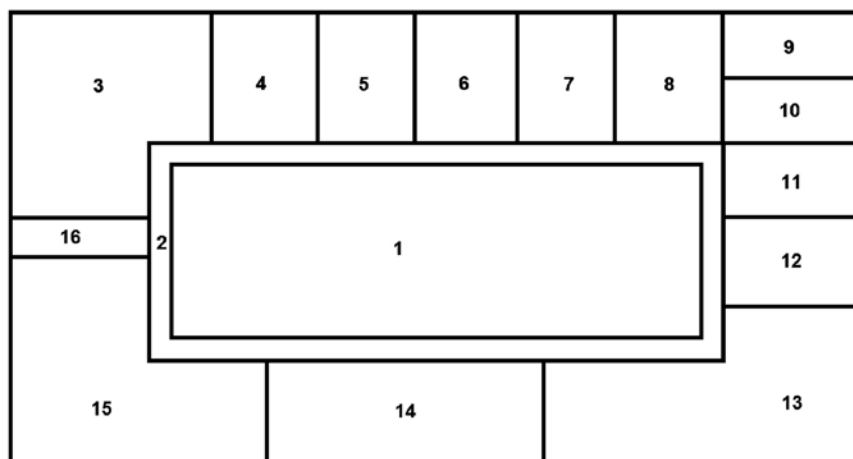
O dění na zámku a osudech jeho vybavení píše ve svém dopise z 27. května 1959 dr. Karlu Hrubému Max Sollmann z mnichovského Lebensbornu:

Zámek a velkostatek Bartošovice byl předán registrovanému neziskovému sdružení Lebensborn, zastoupenému jeho tehdejšími řediteli Guntramem Pflaumem, na podzim roku 1939 na základě rozhodnutí o konfiskaci. Toto sdružení bylo zapsáno jako vlastník do katastru nemovitostí. Podle mých zjištění, podpořených zprávami odborníků, nebyl objekt v Bartošovicích vhodný pro zřízení domu Lebensbornu zejména proto, že se v této oblasti vyskytovalo velké množství komárů. Výsledkem je, že předseda správní rady Lebensbornu rozhodl, že celý majetek by měl být předán vedoucímu ekonomické správy. Předání proběhlo v roce 1940 nebo 1941. Bylo rozhodnuto otevřít v Bartošovicích zemědělskou školu, a zámek byl proto vyklizen. Zařízení obdržel částečně hlavní úřad ekonomické správy v Berlíně a částečně bylo dovezeno do Mnichova a odtamtud rozmístěno do různých domů Lebensbornu.

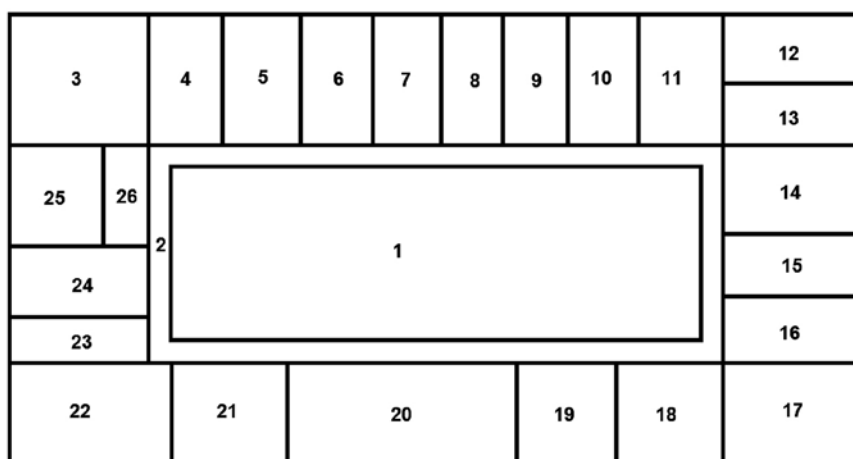
Mezi archivními dokumenty paní H. Kunz najdeme vícero ručně vyhotovených plánků zámku. Na straně 42 uvádíme jeden z nejpodrobnějších od Ed. Thiena. Dalším je například seznam mobiliáře, který vyhotovil v roce 1946 Ludwig König, kde je uváděn odlišný počet místností – v přízemí 24 prostor, v 1. patře 24 a ve 2. patře 20. Někde je autor více členil na různé dílčí prostory apod.

Poněkud odlišně jsou jednotlivé místnosti zachyceny i na jiném plánu, který je součástí archivních dokumentů. Vyhotovila ho Hanna Kunz a je datovaný 2. dubnem 1961. A konečně mírně odlišně je i na dalším dispozičním plánu, jehož autor není znám.

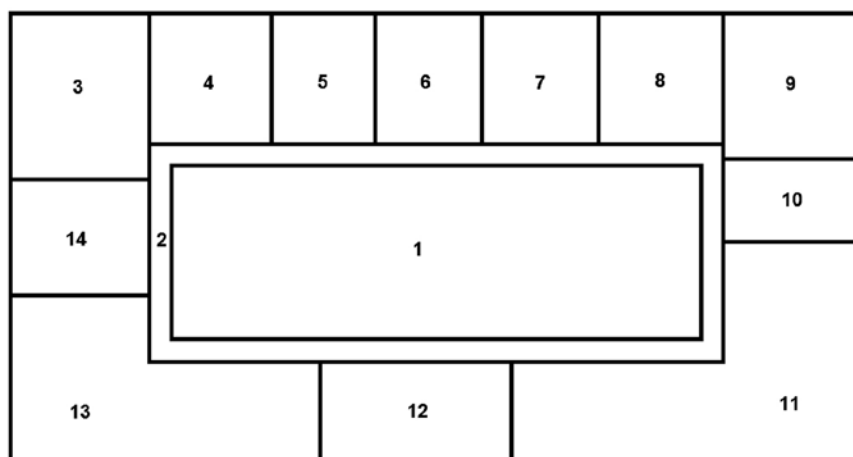
Důvodem těchto odlišností mohly být stavební úpravy a změny ve využití zámeckých prostor v průběhu let, nelze vyloučit ani nepřesnosti dané prostým zapomenutím autorů.

*Plán zámku (vypracoval Edmund Thien)***Přízemí (vč. sklepa)**

1. nádvoří, 2. chodba, 3. velká panská kuchyně, 4. byt kuchařky, 5. pokoj, 6. kuchyň, byt zámeckého sluhy, 7. pokoj, 8. pokoj, 9. koupelna, 10. komora, 11. vchod, 12. komora, 13. různé, vzájemně oddělené skladovací prostory (koks, uhlí, dřevo atd.), 14. schodiště do prvního a druhého patra, 15. ústřední topení (zahloubené do sklepa), 16. vchod pro služebnictvo.

**První patro**

1. nádvoří, 2. chodba, 3. ložnice, 4. budoár, 5. pokoj, 6. pokoj pro hosty s tekoucí vodou, 7. pracovna, 8. pokoj (malá jídelna), 9. koupelna, 10. ložnice, 11. ložnice, 12. pokoj s arkýřem, 13. ložnice pokojské, 14. umývárna, 15. předsíň, hala, 16. pokoj (styl biedermeier), 17. knihovna, 18. červený salon, 19. hudební salon, 20. velká jídelna nad vchodem (zámeckým portálem), 21. salon, 22. zimní zahrada, 23. šatna, 24. ložnice, 25. salon, 26. koupelna. Část pokojů v tomto patře byla součástí bytu Hanny Kunz.

**Druhé patro**

1. nádvoří, 2. chodba, 3. komora, 4. pokoj, 5. pokoj, kuchyň, 6. pokoj s koupelnou, 7. pokoj, 8. pokoj, 9. pokoj s arkýřem, 10. pokoj, 11. velký sál s varhanami, 12. schodiště, 13. otevřený balkon nad zimní zahradou v 1. patře, 14. komora.



Zámecký park¹⁵

Na konci 19. století stál zámek uprostřed parku, o který se po mnoho let staral zámecký zahradník Franz Wicherek. Dcera bývalého zahradníka Josefine Freissterová (roz. Wicherek) popisovala z vlastních zkušeností park takto:

Majitelé zámků na Kravařsku rádi obklopovali svá panská sídla pěknými zahradami. Utvářeli si své vlastní zahrady kvůli radosti na pěkném místě na zemi. Jedna taková stará, parku podobná zahrada, obklopovala také bartošovický zámek. Dvěma velkými branami a dvěma nenápadnými menšími zahradními brankami bylo možné vstoupit do pečlivě oploceného ráje. Podél severozápadní strany byly čtyři skleníky s širokým skleněným průčelím jako bariérou vůči vsi. Tyto slunečné a světlé prostory nabízely nejlepší podmínky pro pěstování nádherných rostlin. V jednom byly pěstovány růže a orchideje, ve druhém exotické exempláře rostlin s okrasnými listy, jako kamélie, vějířovité palmy, phoenix-palmy, vavříny a ještě několik dalších, kteří mají svou vlast na slunném jihu. V každé roční době bylo možné obdivovat kvetoucí rostliny v květináči. Během léta byly skleníkové rostliny přesazeny do parku, v zimě byla k tomu zřízena v zámku zimní zahrada. Pro mladé panstvo zde bylo místo pro tenis, ve stínu velmi starých stromů se mohlo v klidu odpočívat. Byly zde smrky, buky, borovice, bělolistý javor, jilm (Schirm Ulm), ve kterém hnízdily hrdličky.

Mnoho druhů okrasných keřů, mezi nimi také magnolie, bylo řazeno v celém zámeckém parku

ve smysluplném pořádku. Tři velké kobercové rostlinné záhony s trvalkami a kruhový s růžemi vytvářely společně se stromy a keři ráj, ve kterém ještě navíc zpívali slavíci. Uprostřed něho byl malý rybník, který byl napájen prostřednictvím jezu na potůčku, vytékajícího z „Demelova lesíku“. Jeho voda sloužila v době sucha k zalévání. Zámeckým parkem protékal také vesnický potok, přes který vedly tři malé mosty. Ty, stejně jako vodní brána u „Butter – Schenks“, byly při vysokém stavu vody zvednuty, aby byly chráněny před poškozením.

Až do roku 1900 býval zřizován o Božím těle pod balkonem zámku druhý oltář a provádělo se zde žehnání eucharistie. Od Velikonoc do Všech svatých byly přinášeny ze skleníků do kostela ke zdobení oltářů kvetoucí rostliny v květináči a zelené ozdobné rostliny. To mělo jedinečné kouzlo, když stoupající teplý vzduch v důsledku hořících svící způsobil, že se listy palem jemně pohybovaly.

Krátká cesta vedla z parku do velké zahrady se zeleninou a ovocem. Zde se dařilo všem druhům zeleniny a bobulovitěho ovoce, ale také jemnému stolnímu ovoci, jako broskvím, meruňkám, hroznovému vínu a melounům, dokonce i fíkům. Tyto byly pěstovány ve vlastním objektu (srubu?), který byl v zimě vyhříván. Všechny tyto pochoutky se dostávaly prostřednictvím zámecké kuchyně na panskou tabuli.

V roce 1900 změnily zámek i panství Bartošovice majitele. Nový pán byl zaměřen více komerčně a nechal nevýnosná zařízení zahrady uzavřít, takže

¹⁵ Viz kniha BURKART, Maria.



Bartošovice – zámek a park v roce 1880 (Sbírka obrazového a fotografického materiálu Státního okresního archivu Nový Jičín, sign. Bart/001, šířka x výška: 21,4 x 17 cm).



skleníky a park se stávaly stále střízlivějšími. Starého zahradníka již netěšila práce a po výzvě odešel do Sedlnice a až do své smrti tam hlídal zahradu u zámku Eichendorffů.

K zámku patřil Zámecký dvůr a kaplička sv. Antonína Paduánského, k nim se vrátíme někdy příště. Další foto – viz barevná příloha.

Poděkování za pomoc při zpracování příspěvku patří Karlu Goldovi, Květě Míčkové a Kateřině Křenkové.

Zdroje:

Korespondence Hanny Kunz a další materiály – The Leo Baeck Institute, New York, USA (mikrofilmy AR 25253 Hanna Kunz – Family collection).

BURKART, Maria (1966): *Geschichte der Gemeinde Partschendorf im Kuhländchen, Kreis Neutitschein*. 206 s.

HRABOVSKÁ, Marie; GOLDA Josef (1999): *Bartošovice – 600 let*. Obecní úřad v Bartošovicích. 116 s., plus obrazová příloha.

KOOP, Volker (2007): *Dem Führer ein Kind schenken: die SS-Organisation Lebensborn e. V.* Böhlau Verlag Köln Weimar, 306 s.

MEDEK, Josef (2009): *Partschendorf in alten Ansichten*. 177 s.

PLÁČEK, Miroslav (2005): *Zámek Bartošovice, stavebně-historický průzkum*. Deponováno Národní památkový ústav v Ostravě.

ZEZULČÍK, Jaroslav (2014): *Zámecké toulky Kravařskem*. Destinační management turistické oblasti Poodří – Moravské Kravařsko, o. p. s. 148 s.

Místní dráhy na Novojičínsku

Petr Hrudíčka

Každý už asi někdy zaslechl pojem „lokálka“, lidově užívaný pro označení vlaku, který nejedí ani rychle, ani daleko. Na Ostravsku se dokonce toto označení přeneslo i na tramvaj, což ale má svoji logiku, protože zdejší tramvaje kdysi také spojovaly různá města, stejně jako lokálové vlaky. Co jsou to tedy „lokálky“ (z německého *Lokalbahn*), či správněji místní dráhy? Co vedlo k tomu, že byla zavedena tato speciální kategorie železnic? Na to by měl odpovědět tento článek. Zároveň si klade za cíl podat obecný přehled místních drah na Novojičínsku, nastínit podmínky vzniku těchto drah a okolnosti toho, že právě v této oblasti jich vzniklo poměrně velké množství.

I když se správné členění tohoto kraje několikrát měnilo, pro tento text je zájmové území vymezeno okresem Nový Jičín v rozloze po roce 1960, s určitým přesahem do okresu Opava a Ostrava. Postupně budou v POODŘÍ vycházet další články, které podrobněji přiblíží historii a osudy jednotlivých tratí. I s ohledem na to, že některé z těchto tratí již neexistují a provoz na ostatních se značně změnil od doby jejich vzniku, stojí za to připomenout si jejich historii.

Trocha historie

Oblast Poodří, přesněji horního Poodří, se z velké části shoduje s územím dříve ovládaným rodem pánů z Kravař a podle nich nazývaným Kravařsko (Kuhländchen). Toto území na pomezí Moravy a Slezska, jehož centrem je město Nový Jičín, nemá pevně stanovené hranice. Kravařsko tak zahrnuje převážně rovinatou oblast po obou březích řeky Odry a zasahuje až do podhůří Beskyd a Nízkého Jeseníku. Tento kraj byl již odedávna poměrně silně urbanizován, leží zde řada měst, založených převážně v období tzv. „velké kolonizace“ ve 13. století. Výsledkem této kolonizační vlny bylo pestré národnostní složení s relativně silným podílem německy hovořícího obyvatelstva.

Přestože hospodářským centrem Kravařska byl Nový Jičín, nebyl centrem natolik dominantním,

aby bránil rozmachu dalších regionálních center v okolí. Díky tomu zde na relativně malém území prosperovala řada dalších měst. Pokud bereme v úvahu pouze území na sever od Moravské brány, pak to v nejbližším okolí byly Odry, Fulnek, Bílovec, Příbor a Štramberk, o něco dále také Vítkov, Klimkovice, Brušperk a Frenštát pod Radhoštěm. Taková koncentrace obcí obdařených městskými právy nebyla zcela obvyklá.

Zdejší území bylo politicky rozděleno mezi země Morava a Slezsko. Zemskou hranici z větší části tvořila řeka Odra, jejíž pravý břeh byl moravský a levý slezský. V důsledku historického vývoje ale Fulnecko, přestože na levém břehu Odry, příslušelo na Moravu. Rovněž na Bílovecku byly menší moravské enklávy, zasahující na území Slezska (např. Butovice, dnes součást Studénky). Moravská část území spadala pod politický okres Nový Jičín, ten byl ještě rozdělen na tři soudní okresy – Nový Jičín, Příbor a Fulnek. Slezská část území měla správní sídlo v Opavě, v roce 1890 byl ustaven politický okres Bílovec.

Počátek železnic v Poodří

Kravařsko mělo to štěstí, že se dočkalo železnice velice brzy. První parostrojní železnice v Rakouské monarchii, c.k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinands-Nordbahn – KFNB), protáhla cestou z Vídně Moravu od jihu k severu a přes Slezsko pokračovala směrem na Krakov. V roce 1837 společnost zprovoznila první kilometry trati u Vídně a postupně přidávala další úseky směrem k severu. Stavba se však potýkala s problémy, prodražovala se, takže trvalo dalších deset let, než trať překonala Moravskou bránu. Dne 1. května 1847 byl slavnostně otevřen nový úsek trati z Lipníka do Bohumína. Na tomto úseku byly zřízeny stanice Hranice (Weisskirchen), Polom (Pohl), Suchdol (Zauchtel), Studénka (Stauding), Svinov (Schönbrunn), Ostrava (Ostrau – na katastru obce Přívoz), Hrušov (Hruschau) a Bohumín (Oderberg). Trať KFNB byla původně jednokolejná a většina



nádraží na nové trati měla pouze tři koleje, pouze stanice Ostrava a Bohumín byly větší. Provoz na trati již po několika letech značně přesáhl původní předpoklady, zejména díky rostoucí přepravě ostravského uhlí. To vedlo společnost ke zvyšování výkonnosti trati postupnou výstavbou druhé koleje a vylepšováním vybavení stanic. V námi sledovaném úseku byla druhá kolej postavena mezi lety 1868–1870.

Přestože v počátcích budování „železných drah“ na ně mnozí hleděli s nedůvěrou a mnohde se jim přímo bránili, postupem času se stále zřetelněji projevoval pozitivní vliv železnice na hospodářský rozvoj přilehlých oblastí. Nabídkou rychlé a relativně levné dopravy umožnila železnice značně rozšířit odbytiště výrobků místních podniků i zemědělské produkce. Tím se producenti v blízkosti dráhy dostávali do výhody proti jiným, pro které doprava většího množství produktů byla problémem. Navíc železnice k sobě z uvedeného důvodu stahovala podnikatelskou aktivitu a stimulovala vznik nových podniků. Mnohdy již během několika let provozu docházelo k očividnému hospodářskému povznesení na úkor oblastí vzdálených od železnice. A reálné příklady bylo možné zaznamenat i přímo na Kravařsku. Ve Studénce majitel zdejšího panství, hrabě Blücher, nechal již v roce 1852 v těsné blízkosti nádraží postavit cukrovar, vybavený železniční vlečkou. V následujícím desetiletí vznikl u nádraží ve Studénce další významný podnik, vápenka bratří Knauerů, která zpracovávala vápenec dovážený ze Štramberka.

Pod vlivem příznivých zkušeností se železnici stále více zájemců z řad podnikatelů i zastupitelstev vyvíjelo snahy o doplnění železniční sítě. První doložené snahy z oblasti Kravařska jsou z roku 1862. Tehdy vznikl projekt trati Púchov – Vsetín – Hranice. Z popudu města Nového Jičína se však jednalo o změně trasy. V období okolo roku 1870 se objevila řada velkolepých návrhů dálkových tratí, protínajících zemi křížem krážem, téměř všechny však vyzněly do ztracena. V roce 1869 získala tzv. Akciová společnost pro vedlejší dráhy (K.k. priv. Actien-Gesellschaft für Vicinal-Eisenbahnen) povolení k provedení přípravných technických prací pro stavbu trati Nový Jičín – Příbor – Místek – Frýdek s připojením ve Frýdku na v té době projektovanou Ostravsko-frýdlantskou dráhu. V tomtéž roce se objevují i varianty této trasy s prodloužením z Frýdku do Těšína a z Nového Jičína směrem na Hustopeče – Hranice – Lipník – Olomouc. Rovněž je plánována pozměněná trasa z roku 1862 a to Nový Jičín – Valašské Meziříčí – hranice Uher. Tato trasa měla být součástí význačné transversální trati Opava – Trenčín, která se jako jediná z tehdejších projektů alespoň přiblížila realizaci. V roce 1872 se v tomto prostoru angažuje také Ostravsko-frýdlantská dráha s trasou Nový Jičín (napojení na dráhu Opava – Trenčín) – Libhošť – Příbor – Fryčovice – Místek

– Frýdek – Dobrá – Hnojník – Skočov (Skoczów) – Lhotka – Dědice (Dziedzice).

Velká hospodářská krize v roce 1873 však zasadila smrtelnou ránu všem těmto smělym plánům. Mnohé z nich jistě měly své opodstatnění, jak ostatně naznačuje to, že řada uvedených traťových úseků se později skutečně dočkala realizace, i když mnohdy pouze v podobě místních drah. Roku 1875 byl ještě nakrátko oživen projekt trati Hranice – Nový Jičín – Příbor – Místek – Těšín, ale bez výsledku. Doba již tehdy nepřála velkým železničním projektům, nadcházel čas místních drah.

Výstavba místních drah

V počátečním období výstavby železnic existovaly prostě jen dráhy – bez dalších přívlasků. Pro všechny platily stejné podmínky, na všechny byly kladeny stejné nároky. Samotný pojem místní nebo lokální tratě se v Rakousko-Uhersku rozšířil až koncem 70. let 19. století a přišel sem z Francie a Německa. V té době již byla v podstatě dokončena základní železniční síť, pokrývající nejdůležitější hospodářská centra monarchie. Budování dalších tratí za stávajících podmínek již nezaručovalo přiměřenou návratnost investic. Tento poznatek byl umocněn hospodářskou krizí v roce 1873, v jejímž důsledku se řada železničních společností dostala na pokraj krachu. Od poloviny 70. let tak výstavba nových tratí klesla na minimum. Zároveň však zůstala rozsáhlá území bez železničního spojení. Šlo o oblasti mimo hlavní dopravní trasy, obvykle v členitém terénu, kterému se stavitelé starších tratí vyhýbali, pokud to šlo. Těmto regionům tak hrozilo zaostávání, pokud nezískají výkonné dopravní spojení se světem. A takovým spojením byla tehdy jediné železnice. Bylo tedy i ve státním zájmu podpořit budování doplňující sítě drah, neboli tehdejší terminologií „železnic nižšího řádu“. U těchto tratí, procházejících chudšími regiony, nebylo možno očekávat výrazné hospodářské výnosy, zároveň ale po nich nebylo vyžadováno zvládnutí tak vysokého provozního zatížení jako u hlavních tratí. Proto také nebylo ekonomicky únosné stavět je tak nákladně, jak bylo dosud obvyklé.

Obecně se stavba a provoz železnic v Předlitavsku (rakouská část monarchie) řídily koncesním zákonem č. 238 z 27. 9. 1854 a provozním řádem č. 1/1852 z 16. 11. 1851. Koncem 70. let, kdy vystala potřeba vybudovat síť doplňujících tratí, bylo zřejmé, že zřizovat a provozovat tyto tratě podle dosud uplatňovaných požadavků by bylo neúnosně nákladné. V té době bylo postaveno několik kratších tratí, kterým byly poskytnuty určité technické a organizační úlevy, ty však byly řešeny jednotlivě případ od případu. Pro podporu dalšího budování vedlejších tratí bylo nutno nastavit jednotná pravidla. O to se postaral nový Zákon o poskytování výhod místním drahám č. 56 říšského zákoníku, vydaný 25. května 1880.

Tak zvaný „lokálový zákon“ připouštěl proti dosavadním předpisům značné úlevy v technické, právní i správní oblasti, což znamenalo citelné snížení stavebních i provozních nákladů. Zároveň ale snaha o minimalizaci nákladů podstatně poznamenala charakter těchto tratí. Bylo voleno trasování s velkými sklony a malými poloměry oblouků, omezující potřebný objem zemních prací. Používal se kolejový svršek (kolejnice, pražce) lehké stavby a také tloušťka šterkového lože pod kolejí byla nižší než u hlavních tratí. Rovněž rozsah a vybavení stanic bylo omezeno na nejnужnější míru. Nádraží se obvykle stavěla jen tam, kde to bylo nezbytné z provozních důvodů, jinde muselo postačit nákladíště s manipulační kolejí pro nakládku a vykládku vozů. Tento způsob budování sice umožnil postavit tratě i tam, kam by se dříve jen těžko dostaly, zároveň ale výrazně omezoval jejich provozní výkonnost. Rychlost byla obvykle omezena na 25 km/h a maximální nápravový tlak na 12 t, někdy i méně.

Výstavbu lokálek obvykle iniciovaly samosprávné orgány a drobní podnikatelé, sdružující se do výboru nebo konsorcia podporujícího výstavbu konkrétní místní dráhy. Těm se buď podařilo přesvědčit ke stavbě trati některou zavedenou železniční společností, nebo mohli stavět svépomocí. V tom případě se sdružení interesentů (výbor, konsorcium) mohlo stát na dobu trvání koncese akciovou společností. V čele společnosti stála správní rada, v níž měli zastoupení hlavní akcionáři. Tyto snahy mohly být finančně podpořeny státem nebo zemí, pokud ty měly zájem na rozvoji daného regionu. Pokud dráha získala garance, pak ve správní radě zasedl rovněž zástupce státu, či samosprávné země, podle toho, odkud byly garance zajištěny. Koncese byla udělena na dobu 90 let. Po této době měla dráha přejít do vlastnictví státu. K postátnění soukromých železnic se přistoupilo v několika vlnách v období let 1885, 1895 a 1906–1909, obvykle však šlo o společnosti, které se potýkaly s ekonomickými problémy nebo tratě, které byly pro stát strategicky významné. V meziválečném období existovalo v ČSR ještě několik desítek soukromých společností, i když to mnohdy nebylo příliš zjevné, protože na většině z nich zajišťovaly provoz státní dráhy. K hromadnému zestátnění došlo až po druhé světové válce.

Obecné charakteristiky místních drah na Novojičínsku

Místní dráhy rozhodně nevznikaly zčistajasna nějakým náhlým vnuknutím osvětleného starosty nebo podnikatele. I když budovatelské nadšení stálo u zrodu většiny drah, samo o sobě nestačilo. Tyto dráhy potřebovaly pro svůj vznik vhodné prostředí a podmínky. První a zásadní podmínkou pro vznik železnice je dostatečně vysoká poptávka po přepravě, která může ospravedlnit značné prostředky

vynaložené na vybudování a provozování železniční trati. Pro vznik místní dráhy – lokálky je nutno splnit ještě jednu podmínku. V dosažitelné vzdálenosti musí existovat dálková trať, na niž se místní dráha může připojit. Teprve v návaznosti na hlavní trať získává lokálka smysl své existence, teprve ve spojení s ní otevírá cestu do světa svým cestujícím i výrobkům místního průmyslu a zemědělství. V oblasti Poodří byly obě uvedené podmínky splněny. Branou do světa se stala Severní dráha císaře Ferdinanda a poptávka po kapacitní dopravě v jednotlivých městech byla také dostatečně velká, aby podnítila vznik nových tratí. Velká hustota městských sídel přispěla k tomu, že v průběhu tří desetiletí na přelomu 19. a 20. století vzniklo zde hned osm tratí charakteru místních drah.

Vzhledem ke strategickému významu KFNB pro celý stát se nebraly při její výstavbě v úvahu místní zájmy a volila se trasa co nejméně technicky náročná v co nejvýhodnějším terénu. Po překonání svého nejvyššího bodu na evropském rozvodí proto trať vedla málo členitou krajinou od Moravské brány k severovýchodu údolní nivou řeky Odry. Toto území však mělo vyloženě venkovský charakter s poměrně řídkým osídlením. Nádraží postavená v Suchdole a Studénce na trati KFNB zde byla zřízena především z provozních důvodů, nikoliv proto, že by tato místa byla nějakým přirozeným dopravním uzlem. K tomu došlo až později následkem rozvoje železnice. Z historických důvodů se tehdejší hospodářská centra v této oblasti soustřeďovala podél tradičních kupeckých cest. To byla zejména trasa Hranice – Nový Jičín – Příbor – Místek – Frýdek – Těšín, která byla v té době říšskou (lidově zvanou „císařskou“) silnicí. Další významnou spojnici byla trasa Běloutín – Odry – Fulnek – Bílovec – Klimkovice s návazností na Hlučín a pruské Slezsko. Poněkud stranou těchto hlavních tras ležela ještě města Vítkov, Brušperk, Štramberk a Frenštát. Všechna tato města měla ze zprovoznění KFNB jen omezený prospěch, neboť její trasa je v menší či větší vzdálenosti minula.

Nové právní podmínky, nastavené v roce 1880 „lokálovým zákonem“, uvolnily průchod podnikatelské aktivitě, díky níž lze osmdesátá a devadesátá léta 19. století považovat za zlatý věk výstavby místních drah v Rakousko-uherské monarchii. Z této doby také pochází většina místních drah v Poodří. Z pohledu vnějšího pozorovatele se různé lokálky od sebe příliš neliší. Ve způsobu vzniku a historickém vývoji jednotlivých místních drah lze ale najít mnohé rozdíly. Z hlediska vlastnických vztahů a způsobu zajištění provozu lze lokálky rozdělit na několik typických skupin. A každý z těchto typů má v Poodří své zástupce.

První skupinou byly tratě postavené již zavedenými velkými železničními společnostmi jako doplněk jejich hlavních tratí. Tyto společnosti pak také tyto dráhy provozovaly. V našem případě byla největším



Situaci po dokončení výstavby lokálek zobrazuje výřez železniční mapy z roku 1920. Tratě, které nás zajímají, jsou zvýrazněny čísly v pořadí, jak byly postupně uváděny do provozu. V té době dosáhla železniční síť na pomezí Moravy a Slezska svého téměř maximálního rozsahu. Později přibyla už jen lokálka do Kyjovic, záhy přeměněná na tramvaj, stejně jako klimkovická trať. Úzkorozchodná trať z Ondrášova přes Moravský Beroun do Dvorců byla již ve 30. letech zrušena, předtím ale existovaly návrhy protáhnout ji až do Budišova. Sbirka P. Hruďička.

budovatelem lokálek Severní dráha císaře Ferdinanda. Bylo to přirozené, protože KFNB byla v této části monarchie mezi železničními společnostmi naprostým hegemonem. Nicméně KFNB nestavěla

lokální tratě, alespoň zpočátku, tak úplně ze své vůle. Spíše se dá říci, že k tomu byla dotlačena okolnostmi. V roce 1886 totiž končila platnost padesátileté koncese KFNB na provozování jejích

Přehled místních drah na Novojičínsku

Poř. č.	Trať	Hlavní koncesionář	Datum otevření	Délka [km]	Počet	
					stanic	zastávek
1	Suchdol - Nový Jičín	město Nový Jičín	20.12.1880	8,382	2	2
2	Studénka - Štramberk	Gebrüder Gutmann	18.12.1881	18,545	5 (6 od r.1911)	2 (1 mezi lety 1911 - 1947)
3	Hodslavice (později Hostašovice) - Nový Jičín	KFNB	1.6.1889	10,073	2	2 + 1zn
4	Studénka - Bílovec	KFNB	1.10.1890	7,615	2	1
5	Suchdol - Budišov	KFNB	15.10.1891	38,831	6	2 + 2zn
6	Suchdol - Fulnek	KFNB	15.10.1891	9,498	2	2
7	Štramberk - Veřovice	Lindheim & Co.	25.7.1896	6,667	2	1
8	Svinov-Vítkovice - Klimkovice	město Klimkovice	8.12.1911	7,360	2	1 + 1zn
Zkratky: KFNB - Severní dráha císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)						
zn - zastávka s nákladištěm						

tratí a již s několikaletým předstihem se rozběhla jednání mezi společností a státem o jejím obnovení. První privilegium upravující podnikání KFNB bylo v roce 1836 vydáno, aniž by existovaly jakékoli zkušenosti s železničním podnikáním. Jak se ukázalo v průběhu let, byly podmínky privilegia stanoveny pro tuto společnost velmi výhodně. A ta toho dokázala bezesbýtku využít. Téměř monopolní postavení v přepravě ostravského uhlí a tarify vyšší než u většiny jiných železničních společností přinášely společnosti obrovské zisky, které ji dlouhodobě stavěly na místo nejvýnosnější železniční firmy v celé monarchii. Navíc KFNB často prosazovala své obchodní zájmy značně agresivními prostředky. Není proto divu, že postupem doby společnost proti sobě popudila jak veřejnost a místní samosprávy, tak i některé státní orgány, jež měly dojem, že KFNB přerůstá státu přes hlavu. Jednání o prodloužení koncese byla proto velmi ostře sledována veřejností i tiskem a dlouho nebylo jasné, zda se výsledek přikloní k obnovení koncese nebo k zestátnění dráhy. KFNB o obnovení koncese velmi stála a nabídla proto řadu ústupků proti stávajícímu stavu. Nakonec dosáhla svého a novou koncesi získala, ale za daleko tvrdších podmínek, než tomu bylo dříve. Součástí nové koncese byl mimo jiné závazek společnosti k výstavbě určených lokálních tratí v okruhu jejího zájmového teritoria. Několik let následujících po obnovení koncese KFNB se tak stalo nejúrodnějším obdobím výstavby místních drah na Moravě a ve Slezsku.

Na Novojičínsku postavila KFNB hned čtyři lokálky, a to Hodslavice (později Hostašovice) – Nový Jičín, Studénka – Bílovec, Suchdol – Budišov Suchdol – Fulnek. Ještě před uvedenými tratěmi postavila tato společnost v roce 1888 dálkovou vedlejší trať Kojetín – Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem – Krásno (později Valašské Meziříčí) – Frenštát – Frýdlant nad Ostravicí – Frýdek – Těšín – Bílsko (*Bialsko Biala*), zvanou také „dráha moravsko-slezských měst“. Ta, ač neměla typický charakter místní dráhy, požívala také stavebních a provozních úlev podle lokálního zákona č. 56 z roku 1880. Na tuto trať se pak některé nové lokálky také připojily.

Kromě velkých společností, které budovaly lokálky jako doplněk svých hlavních tratí, existovalo i několik menších železničních společností, které se specializovaly výhradně na stavbu a provoz místních drah. V naší oblasti se angažovala pouze jedna taková společnost, vídeňská firma Lindheim & Comp., která postavila sklonově náročnou trať Štramberská – Veřovice. Po určitou dobu společnost trať i sama provozovala, později provoz zajišťovala KFNB na účet vlastníka. Pro doplnění nutno dodat, že v pozdějším období se na výstavbě některých drah na Moravě a ve Slezsku podílel přímo stát, v Poodří a blízkém okolí však žádná taková trať postavena nebyla.

Dalším typem lokálek byly tratě svépomocné, postavené městy nebo regionálními sdruženími soukromých investorů. Těchto místních drah byl v našich zemích velký počet. Velká část těchto tratí obdržela nějakou formu státní nebo zemské podpory, nebylo to ale pravidlem. Typické svépomocné dráhy vznikly v naší oblasti dvě, a to se značným časovým odstupem. Dráha Suchdol – Nový Jičín z roku 1880 byla jednou z prvních tratí, postavených podle „lokálního“ zákona. Naproti tomu trať Svinov – Klimkovice, zprovozněná roku 1911, patřila mezi poslední lokálky postavené v našich zemích, navíc i její další osud byl poněkud atypický. Obě tyto tratě byly postaveny bez státní podpory, pouze z prostředků zúčastněných měst a místních investorů. Mezi svépomocnými drahami byly rozdíly ve způsobu, jakým byl na nich veden provoz. Na několika z nich si majitelé zajišťovali provoz vlastními silami, jedním z nemnoha těchto případů je trať Suchdol – Nový Jičín. Obvyklejší ale bylo, že provoz zajišťovala jiná železniční společnost takzvaně „na účet vlastníka“. To znamená, že pro vozidla, jež byla obvykle majetkem zřizovatele dráhy, zajistil najatý provozovatel personál a další náležitosti nutné k provozu. Účetnictví takové dráhy se vedlo odděleně od ostatních tratí provozovatele a ten každoročně vyúčtoval náklady na provoz vlastníkovu dráhy. Tento případ v naší oblasti reprezentovala dnes již zrušená dráha Svinov – Klimkovice.

Odlišným typem drah byly tratě, vybudované na ryze podnikatelské bázi, kdy železnice plnila především úlohu podpůrného prostředku jiného oboru podnikání. Takových tratí nebylo mnoho a v podstatě to ani nebyly místní dráhy v původním slova smyslu. Hlavním motivem lokálek totiž bylo zpřístupnit určitou oblast pro osobní i nákladní veřejnou dopravu a tím ji hospodářsky pozvednout. Naproti tomu tyto takřka všechny technologické dráhy stavěli především majitelé velkých průmyslových podniků a byly určeny převážně k dopravě surovin pro potřeby těchto podniků nebo jejich výrobků. Takové tratě, na rozdíl od většiny lokálek, měly obvykle zajištěn víceméně stálý přepravní tok a tedy i náležitou rentabilitu. Prvotní roli u nich vždy hrála nákladní doprava, osobní doprava na mnoha z nich ani nebyla zavedena. Tyto dráhy stály někde na půli cesty mezi veřejnou drahou a drahou průmyslovou (železniční vlečkou). Typickými představiteli těchto drah byly systémy průmyslových drah spojujících uhelné doly a průmyslové podniky na Ostravsku nebo Kladensku. Přesto i v našem regionu jedna taková dráha vznikla, a to trať Studénka – Štramberská, uvažovaná původně jako průmyslová dráha pro přepravu vápence. A jak bylo pro tento typ drah typické, i ona sloužila dříve nákladní dopravě, než dopravě osob.

Ze statistického hlediska je zajímavé, že všechny tratě, které jsou objektem našeho zájmu, byly



postaveny soukromým kapitálem, bez přímé finanční podpory státu nebo zemí. Svědčí to o tom, že Kravařsko bylo koncem 19. století již natolik ekonomicky rozvinuté, že správní orgány nepovažovaly za nutné podporovat zdejší hospodářství mimořádnými prostředky z veřejných zdrojů. Tato podpora zůstala vyhrazena pro zaostalejší regiony. K zestátnění došlo pouze u tratí postavených Severní dráhou, a to v roce 1906, společně s celou sítí této společnosti. Naopak z drah postavených jinými soukromými subjekty nebo městy, nebyla za Rakouska ani za první Československé republiky zestátněna ani jedna. Na některých (Štramberk – Veřovice, Svinov – Klimkovice) sice vedly provoz státní dráhy, tyto společnosti ale nadále byly samostatnými právními subjekty a byly také vlastníky trati, budov, vybavení i vozidel.

Dalo by se říci, že hlavním smyslem budování místních drah bylo pozvednout jejich prostřednictvím hospodářsky slabší regiony k vyšší prosperitě. To bylo často nadřazeno i ryze ekonomickým hlediskům. V pozadí těchto snah stála víra, že zlepšení dopravní obslužnosti povzbudí hospodářství dané oblasti k vyšší aktivitě. To se ovšem ne vždy podařilo, v některých případech se ukázalo, že pokud určitý region neskýtá dostatečný ekonomický potenciál, samotná železnice tento nedostatek dlouhodobě nahradit nemůže. I proto také velká část lokálek hospodařila se ztrátou, při jejich budování se prostě hledělo na jiné priority. Přesto je nepochybné, že ve své době lokálky znamenaly pro své okolí značný

přínos. Zároveň však už v sobě ukrývaly zárodek budoucích problémů. Technické parametry, s nimiž byly tyto tratě postaveny, je prakticky zakonzervovaly v době jejich vzniku, bez možnosti přiměřeně zvyšovat jejich provozní výkonnost. Zpočátku to nikomu nevadilo, každá obec byla ráda, že železnici vůbec má, ale postupem let se tento handicap projevoval stále výrazněji. Zejména poté, co železnici vyrostla konkurence v silniční dopravě.

Je nepochybné, že doba rozkvětu místních drah je již dávno za námi. Poslední lokálky byly postaveny před více než sto lety, některé v průběhu doby podlely ekonomickému tlaku a zanikly. Většina jich však dosud žije, a přestože v nákladní dopravě již většinou svůj význam ztratily, v osobní dopravě hraje řada z nich stále nezanedbatelnou roli. O tom ostatně svědčí i bouřlivé reakce veřejnosti na mnoha místech v případě, že se objeví úvahy o možném zrušení „jejich“ dráhy.

Ing. Petr Hrudíčka

Kontakt: hrudicka@m-zone.cz

Prameny

Archivní fondy: Archiv ČD Cervenka: fondy jednotlivých místních tratí

Literatura

- BARTOŇ, L.: *Kronika železničních tratí okresu Novojičtínského*. Rukopis.
HONS, J. (1990): Hons a kol.: *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Nadas, Praha.
PAVLÍČEK, S. (2002): *Naše lokálky*. Nakladatelství Dokořán, Praha.
ZÁŘICKÝ, A. (2005): *Rothschildové a ti druzí*. Filozofická fakulta Ostravské univerzity, Ostrava.

Trať Studénka – Bílovec

Petr Hrudíčka, Mojmír Leštinský

Prvotní snahy a stavba trati

Historie Bílovce sahá až do 14. století a postupem času se město stalo přirozeným centrem široké spádové oblasti. Zřejmě společně s městem vznikla opevněná tvrz, přestavěná v 16. století na zámek, později ještě několikrát upravovaný. V několika posledních letech prošel zámek náročnou rekonstrukcí a dnes láká návštěvníky na nové expozice. Význam města ještě vzrostl v polovině 19. století, když zde byl roku 1850 zřízen okresní soud. V roce 1896 se Bílovec stal okresním městem – sídlem politického okresu (byl jím až do roku 1960). Byl rovněž městem s významnou tradicí soukenické a plátenické výroby. V polovině 19. století se objemem výroby řadil mezi deset největších producentů sukna na Moravě a ve Slezsku.

V této době, kdy docházelo k postupné koncentraci výroby a přechodu na tovární způsob produkce, se postupně projevovalo, jakou výhodou je železniční spojení pro rozvoj průmyslu. V Bílovci, stejně jako na mnoha jiných místech bez železničního spojení, si toho byli vědomi a měli snahu tuto

situaci napravit. Stavba a provozování železniční tratě je však záležitost velmi náročná, kterou Bílovec nebyl schopen zajistit vlastními silami. Byly tedy vyvíjeny snahy ovlivnit jiné železniční záměry tak, aby vyhověly zájmům Bílovce a jeho obyvatel. Takových příležitostí však nebylo mnoho – velké projekty se tomuto kraji vyhýbaly.

Když se počátkem 70. let zpracovával projekt magistralní trati Opava – Trenčín, byla trasa mezi Skřipovem a Suchdolem řešena v několika variantách. Jedna z nich měla vést právě přes Bílovec, či spíše v jeho blízkosti. Byl dokonce zpracován projekt, který však prokázal, že tato varianta trasy je proti jiným delší a také stavebně daleko náročnější. Členitý terén by si vyžádal vybudovat množství umělých staveb včetně tunelů. Náklady na stavbu by se tím zvýšily nad únosnou mez, takže tato trasa byla již ve fázi projektu zavržena. Stavba této dráhy byla nakonec projektována ve směru Opava – Skřipov – Fulnek – Suchdol a dál směr Nový Jičín, tedy mimo Bílovec. V roce 1874 je celá stavba zastavena pro finanční potíže investora, společnosti



Moravsko-slezská centrální dráha (MSCB), a zůstala nedokončená.

Další šance domoci se železničního spojení svitla v roce 1882. Tehdy město Klimkovic, které bylo z dopravního hlediska ve stejné situaci jako Bílovec, usilovalo o výstavbu lokální tratě ze Svinova přes Porubu do Klimkovic. Aby posílili své šance, spojili se Klimkovičtí s Bílovcem v návrhu prodloužit plánovanou trať až do Bílovce. Obce Svinov ani Poruba však o toto spojení neměly zájem a ze stavby sešlo. Nakonec se i Klimkovic dočkaly své dráhy, ale o mnoho let později než v Bílovci.

Bíloveckým tedy nezbyvalo, než se soustředit na pokud možno nejkratší spojení s hlavní tratí, tedy do Studénky. To ovšem znamenalo, že v této snaze nemohlo město očekávat pomoc žádných spojenců a muselo spoléhat jen na vlastní síly a vyjednávací schopnosti svých zástupců. Bylo proto ustaveno konsorcium pro výstavbu místní dráhy Studénka – Bílovec, v němž byla zastoupena většina místních podnikatelů a samozřejmě městská správa. Výrazně se v konsorciu angažoval zejména Ferdinand Salcher, majitel továrny na kovové zboží. Tento vídeňský podnikatel zřídil v roce 1863 v Bílovci pobočku firmy Mathias Salcher & synové (MASSAG), kterou vlastnil se svým otcem a dvěma bratry. Během několika let se tato továrna stala nejen největším podnikem v Bílovci, ale také největším závodem celého průmyslového impéria rodiny Salcherů – další podniky měli Salcherové ve Vídni a v okolí St. Pölten v Dolním Rakousku.

Bíloveckým nakonec pomohla zdánlivě nesouvisející záležitost – obnovení koncese pro Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB). Součástí nové koncese z roku 1886 byl mimo jiné závazek Severní dráhy k výstavbě několika lokálních tratí v oblasti její působnosti. A jednou z těchto tratí byla i trať Studénka – Bílovec. Koncese č. 138 říšského zákoníku pro trať Studénka – Bílovec byla vydána 23. června 1889 a následně byl zahájen výkup pozemků a přípravy ke stavbě. Stavba pokračovala i během následujícího roku, ale do jejího průběhu zasáhly dělnické nepokoje v dubnu 1890. V Bílovci vypukla stávk, již se zúčastnilo na 1300 dělníků zdejších továren a připojili se i někteří dělníci na stavbě dráhy. Když nepokoje přerostly ve zdemolování několika hostinců, bylo k jejich potlačení povoláno vojsko. Stávka se mezitím rozšířila i do okolních měst a obcí, takže vojsko zasahovalo i na dalších místech, např. v Lukavci a Novém Jičíně a trvalo několik dní, než se situace uklidnila. I přes uvedené problémy stavba pokračovala. Dne 29. srpna proběhla komisionální prohlídka stavby a koncem září 1890 byla trať připravena k zahájení provozu.

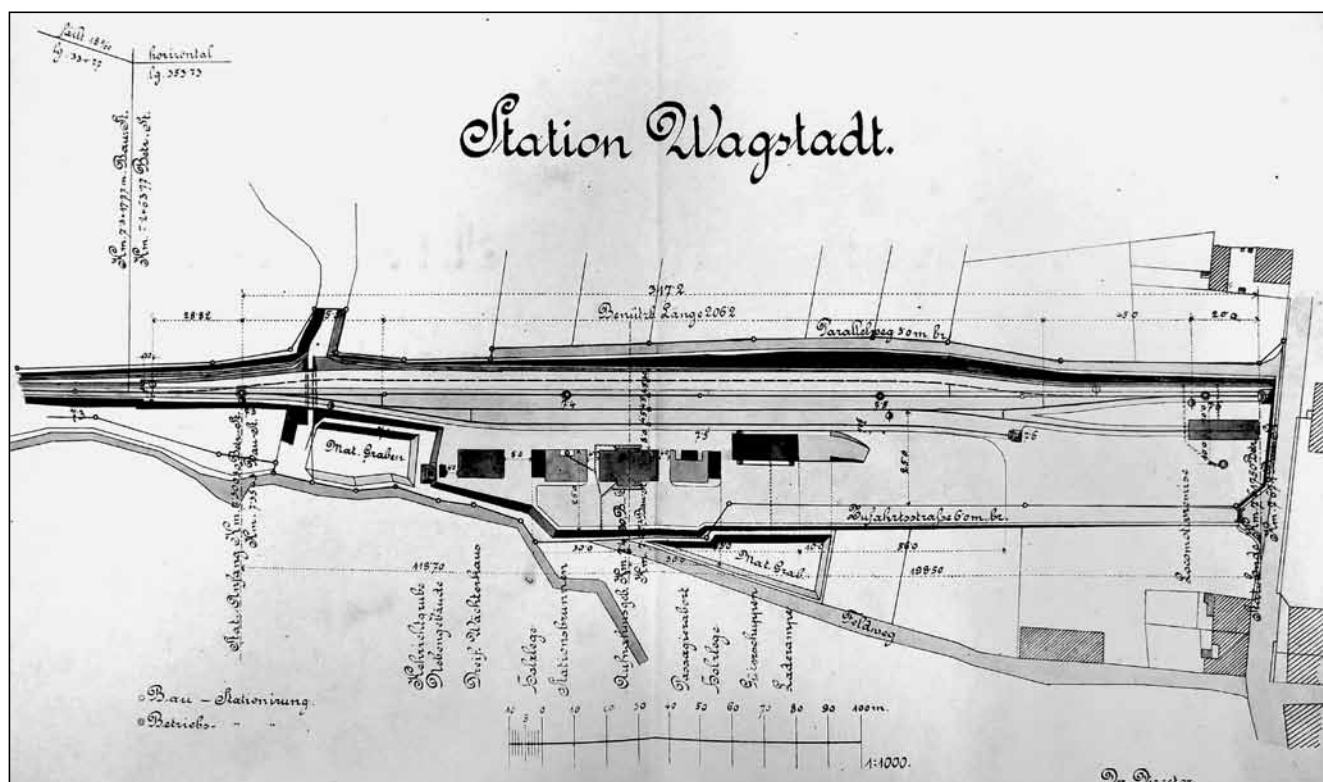
Místní dráha vycházela ze stanice Studénka na hlavní trati KFNB (vzdálené asi 3 km od centra obce) a vedla okolo obce Studénka a Velkých Albrechtic do Bílovce. Zastávky měly být původně zřízeny ve Studénce a ve Velkých Albrechticích, ale

postavila se pouze ve Velkých Albrechticích. Obec Studénka se odmítla finančně podílet na výstavbě místní dráhy, a tudíž nežádala zřízení zastávky v blízkosti obce. Studénka již své nádraží stejného názvu měla i s daleko širší nabídkou vlakových spojů, než se dalo očekávat od místní dráhy. Přestože nádraží nebylo přímo v obci, byla docházková vzdálenost okolo 3 km tehdy považována za přiměřenou. Ve výsledku byla tedy trať trasována z nádraží ve Studénce táhlým levým obloukem a dále volnou krajinou západně od obce (zastavba mezi nádražím a nynější ulicí Sjedenocení je až pozdějšího data). Tato trasa přinesla oproti původně navrhované lepší sklonové poměry, protože umožnila rovnoměrněji rozložit stoupání k vrcholovému bodu nad Velkými Albrechticemi. Odtud trať klesá k zastávce Velké Albrechtice. Ta byla zřízena v km 6,0 ve svahu nad obcí v místě, kde se trať nejvíce přibližuje k zastavbě. Poté trať dále klesá do údolí říčky Bílovky, kde bylo na jejím pravém břehu pod kopcem Labuť zřízeno nádraží Bílovec. Trať je jednokolejná o celkové délce 7,615 km.

Místní dráha byla stavěna co nejúsporněji, množství zemních prací bylo minimalizováno. Kromě většího počtu drobných propustků byla na trati jediná větší mostní stavba. Byl to klenutý kamenný nadjezd nad silnicí Bílovec – Butovice na okraji Velkých Albrechtic. V nájezdu na tento viadukt byl také postaven největší násep na celé trati. Jediný výraznější zářez byl zhruba v polovině trati před vrcholem stoupání směrem od Studénky. Všechny úrovněvé přejezdy na trati byly opatřeny výstražnými kříži.

V souvislosti s otevřením místní dráhy doznalo nádraží Severní dráhy ve Studénce podstatných změn. Pro místní dráhu bylo vybudováno samostatné dvojkolejné kolejiště na severní straně nádraží, propojené na obou zhlavích s kolejemi hlavní trati. Pro přístup cestujících od nádražní budovy k těmto kolejím bylo hlavní kolejiště přemostěno železnou lávkou, která pak byla dominantou nádraží více než sto let. V prostoru mezi kolejemi hlavní a místní dráhy byla zbudována dřevěná čekárna o půdorysu 8x5 m a u přilehlé koleje nástupiště pro vlaky do Bílovce. Mimo to byla zvětšena nádražní budova na „hlavním“ nádraží přístavbou na bohumínské straně. Přístavba si vyžádala asanaci původního skladiště kusového zboží. Místo něj bylo na opačné straně nádražní budovy (směrem k Přerovu) postaveno nové skladiště s přístavkem pro kancelář nákladní pokladny.

Koncové nádraží v Bílovci bylo tříkolejné se dvěma dopravními a jednou manipulační kolejí. Přitom byla ponechána prostorová rezerva pro případné doplnění další koleje. K tomu ale nikdy nedošlo. U manipulační koleje se nacházelo dřevěné skladiště kusového zboží s rampou. Jednopatrová výpravní budova byla postavena podle standardního typového plánu KFNB typu IIIa, určeného



Situační plán stanice Bílovec tak, jak byla postavena v roce 1890. Tmavšími odělničky vyznačené objekty jsou zleva doprava: obytný dům, kůlna, výpravní budova, záchod, další kůlna, skladiště s navazující rampou a zcela vpravo lokomotivní remíza. Manipulační kolej nejbližší výpravní budovy byla již po roce provozu prodloužena až na úroveň remízy. Čárkovaně značená čtvrtá staniční kolej ale nebyla nikdy postavena. Zdroj: Archiv ČD Červenka.

pro menší stanice. Budova měla fasádu z režného zdiva v kombinaci červených a bílých cihel a čtvrtvalbovou střechu s poměrně nízkým sklonem a dřevěným štítem. Stejně budovy stavěla KFNB koncem 19. století na řadě svých nově budovaných nádraží (např. Odry, Budišov, Fulnek, Dobrá, Hnojník, Fryštát). V přízemí výpravní budovy byla

dopravní kancelář, osobní a nákladní pokladna, čekárna 3. třídy a menší, ale lépe vybavená čekárna pro 2. třídu. V patře budovy se nacházely dva byty – větší pro přednostu stanice a menší pro úředníka. Vedle nádražní budovy byl ještě samostatný dřevěný záchod a malý sklad paliva pro otop. V sousedství byl postaven bytový dům se

21. Stauding-Wagstadt. 21.													
9 00 1 42 6 42				ab Stramberg an				12 50 6 16					
Gemischte Züge				Kilom.	Stationen				Gemischte Züge				
3217 3231 3215 3225					3226 3216 3232 3218								
II. III. Classe					II. III. Classe								
Früh	Vorm.	Nehm.	Nachts		ab	Stauding X (1)	an	Früh	Vorm.	Nehm.	Abds.		
8 00	11 40	4 10	9 20	7	ab	Gross-Olbersdorf H.	ab	7 27	10 42	2 52	8 37		
8 22	12 02	4 32	9 42	8	an	Wagstadt	an	7 09	10 24	2 34	8 19		
8 28	12 08	4 38	9 48					7 00	10 15	2 25	8 10		
Früh	Nehm.	Nehm.	Nachts					Früh	Vorm.	Nehm.	Abds.		

Jízdní řád z roku 1893 ukazuje situaci v prvních letech provozu. Denně jezdily čtyři páry smíšených vlaků – ranní, dopolední, odpolední a večerní. Vlak měly vozy 2. a 3. vozové třídy. Cesta do Bílovce trvala 28 minut, zpět to bylo o minutu méně. K označení času se tehdy ještě užíval 12hodinový systém s doplněným označením denní doby. Zdroj: Sbírka M. Leštinský.

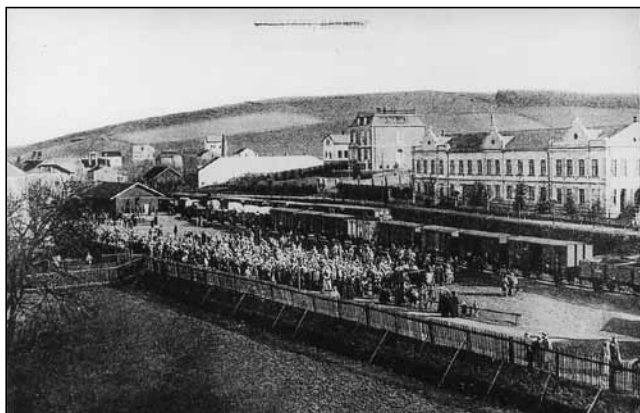
čtyřmi byty pro železniční zřízence. Výtopna byla vybudována v Bílovci, kde vlaky začínaly a končily. Zázemí pro zbrojení a údržbu lokomotiv obsahovalo jednokolejnou remízu pro dvě lokomotivy s vodárnou a zauhlovací zařízení.

V průběhu provozu se vybavení trati ani stanic dlouhá léta prakticky neměnilo. Jen počátkem 20. století byla čekárna na bíloveckém nástupišti ve Studénce nahrazena větším dřevěným přístřeškem půdorysu 24x3,6 m.

Provoz na místní dráze

Dne 1. října 1890 se Bílovec dočkal slavnostního otevření své dráhy. Pro pozvané hosty byl vypraven zvláštní vlak ze Studénky do Bílovce a zpět. V počátcích provozu byly zavedeny dva páry smíšených vlaků (tzn. s dopravou osob i nákladu) denně. Po dvou letech provozu přibýly další dva páry vlaků. V roce 1906 byla bílovecká místní dráha spolu s ostatními tratěmi Severní dráhy císaře Ferdinanda zestátněna a provoz na ní převzaly Rakouské státní dráhy (K.k.St.B.). Rozsah provozu zpočátku zůstal zachován, ale podle jízdního řádu z roku 1912 zde jezdilo již šest párů smíšených vlaků. V době první světové války provoz na trati zesílil o nepravidelné vlaky pro vojenské účely, zato pravidelných vlaků ubylo. Jízdní řád platný od 1. ledna 1918 již uvádí pouze 3 páry smíšených vlaků a tento stav trval až do konce války.

Pro zajištění provozu přidělila KFNB do Bílovce dvě lokomotivy třídy IX. Lokomotivy pro bíloveckou trať byly třinápravové tendrové, s výkonem asi 250 ks (185 kW) a maximální rychlostí 40 km/h. Lokomotivy spadaly pod výtopnu v Moravské Ostravě. Za provozu Severní dráhy byly lokomotivy označeny jménem a číslem. Po zestátnění KFNB byly tyto lokomotivy přechíslovány a jezdily s řadovým označením 197. Výtopna v Moravské Ostravě používala stejné lokomotivy řady 197 také na tratích Suchdol – Fulnek a Suchdol – Budišov. V případech, kdy byly lokomotivy řady 197 v opravě, používaly Státní dráhy (K.k.St.B.) na bílovecké trati i lokomotivy řady 51 a 178.



U starých fotografií je většinou obtížné určit datum pořízení snímku, to ale není případ tohoto obrázku. Je 1. srpna 1914, byla vyhlášena mobilizace a na bíloveckém nádraží se vojsko připravuje na odjezd ke svým bojovým jednotkám. Kolik z nich už se zpět nevrátilo? Zdroj: Sbírka M. Leštinský.

V době 1. světové války plánovala firma MASSAG výstavbu úzkorozchodné vlečky z továrny na nádraží. Projekt drážky byl zpracován v září 1915. Drážka o rozchodu 600 mm měla mít délku okolo 800 m a měla hlavní závod propojit jak s nádražím, tak s pobočným závodem poblíž nádraží. Ve stanici měla být zřízena kusá manipulační kolej směrem k Velkým Albrechticím, ta by sloužila pro překládku zboží na úzký rozchod a opačně. Provoz na úzkém rozchodu měla zajišťovat lokomotiva benzinová nebo parní „bezohňová“, tzn. lokomotiva bez topeniště, plněná párou z externího zdroje. Během válečné konjunktury však ke stavbě drážky nedošlo a v poválečném hospodářském útlumu již tento projekt pozbyl opodstatnění.

Po vyhlášení státní samostatnosti Československa byla situace zejména v okrajových oblastech nového státu značně nepřehledná. Většinu Němců připadalo nepřijatelné stát se menšinou v nově vzniklém státě. Byly zřizovány jednotky domobrany (Volkswehr), které bránily zástupcům československých orgánů převzít moc. Ve dnech 30. října. až 4. listopadu 1918 byla v Opavě ustavena Zemská vláda a vyhlášeno území Sudetenland, které se jako autonomní provincie připojilo k Německému Rakousku. Jednalo se o území s převahou německy mluvícího obyvatelstva.

Dne 1. listopadu 1918 sdělilo služebním telegramem olomoucké ředitelství státních drah podřízeným služebnám, že byl Národní radou Československou jmenován generální ředitel státních drah – vládní rada Bašta. Již 2. listopadu 1918 je však vydán oběžník, že je v Opavě zřízeno ředitelství Sudetských drah a jemu podléhají tratě ležící převážně ve Slezsku. K další změně dochází 28. listopadu 1918, kdy je telegramem sděleno, že Německo-rakouský úřad pro dopravní správu zřídil pro sudetské území nové ředitelství drah v Krnově. Pod toto ředitelství podléhají (kromě jiných tratí v Sudetech) i tratě Suchdol – Budišov, Suchdol – Fulnek, Suchdol – Nový Jičín, Hodslavice – Nový Jičín a Studénka – Bílovec. Situaci ve velké části okresů Nový Jičín a Bílovec stabilizovalo až několik zásahů dobrovolnického pohotovostního praporu čs. vojska z Příbora. Bílovec obsadila 3. setnina pohotovostního praporu ráno 1. prosince 1918 po krátkém boji s místními jednotkami Volkswehru. Bílovečtí byli zřejmě zarputilými odpůrci nového státu, protože i po obsazení města byly československé jednotky několikrát terčem střelby ze zálohy. Proto vojsko provedlo ve městě domovní prohlídky, při nichž bylo zabaveno okolo 100 pušek a množství nábojů. V prosinci byla také zrušena Zemská vláda pro Sudetenland v Opavě i ředitelství drah v Krnově. Železničáři přísahali věrnost Československé republice a ti kteří odmítli, byli propuštěni. Stanice obdržela na dobu několika měsíců vojenskou stráž, která byla pro nedostatek místností ve stanici ubytována v čekárně druhé třídy. Název stanice



a vlastně všechny názvy byly doplněny o názvy české před názvy německými. V úřední řeči platila pouze čeština, která mnohým železničářům dělala potíže, mnozí se česky nenaučili vůbec. Z toho důvodu zastávali funkci přednosty ve stanicích pouze čeští úředníci.

Trať Studénka – Bílovec patřila tak jako dříve pod ředitelství státních drah v Olomouci. Provoz zajišťovaly i nadále lokomotivy z hlavní výtopny v Moravské Ostravě-Přívoze. Původní lokomotivy řady 197, které na trati jezdily od zahájení provozu, byly postupně odstavovány do zálohy, popřípadě odprodány na vlečkový provoz (např. do cukrovarů), nebo na jiné soukromé dráhy. Některé lokomotivy koupily Slezské zemské dráhy (SZD) pro novou trať Svinov – Vřesina. Na místní dráze i nadále jezdily lokomotivy řady 51 a 178, které byly do konce roku 1925 nově přečíslovány na řadu 313.0 a 422.0. K zajištění provozu postačoval obvykle jeden stroj, druhý byl v záloze nebo v údržbě. Frekvence vlaků byla od zimního jízdního řádu 1918–1919 zvýšena na pět párů a roku 1920 to bylo 5 párů smíšených vlaků a jeden pár vlaků osobních. V roce 1921 již jezdilo 8 párů vlaků, ale z toho byly ve směru Studénka – Bílovec 4 vlaky osobní a 4 vlaky smíšené, v opačném směru pouze 3 vlaky osobní a 5 vlaků smíšených. Od roku 1924 se počet vlaků na řadu let ustálil na sedmi párech. Do Bílovce jezdily 3 vlaky osobní a 4 vlaky smíšené. Zpět do Studénky to bylo obráceně – 4 vlaky osobní a 3 vlaky smíšené. Zajímavostí je, že v letech 1932 a 1933, tedy v době hospodářské krize, jezdily do Bílovce 4 osobní vlaky a 3 vlaky smíšené, zato ve směru do Studénky jezdilo 6 párů osobních vlaků a pouze 1 vlak smíšený. Zda jezdil jeden nákladní vlak nebo více již nelze zjistit, ale smíšené vlaky postupně navázely nákladní vozy k nakládce a vykládce do Bílovce. Zpět do Studénky byly většinou odvezeny manipulačním (nákladním) vlakem, který ovšem v cestovním jízdním řádu uveden nebyl.

Osobní vlaky byly sestaveny z vozů 2. a 3. třídy. Typickou sestavu tvořily tři osobní vozy a vůz služební, doplněné u smíšených vlaků nákladními vozy podle potřeby. V záloze trvale zůstával jeden osobní vůz řady C. Jízdní doba činila v obou směrech 20 minut u osobního vlaku a 25 minut u vlaku smíšeného. Počet 7 párů vlaků se udržel až do roku 1938. Počátkem 30. let v rámci provozních úspor ČSD ve vlacích na místních drahách zrušily 2. vozovou třídu. Toto opatření se dotklo i bílovecké trati.

V roce 1921 pořádala sokolská župa Moravsko-Slezská v Bílovci první okrskové cvičení a dne 13. června dojelo zvláštním vlakem číslo 3213 okolo 400 účastníků tohoto cvičení. Všichni se připravovali na velkou slávu, na sokolský slet v Praze. Nazpět byli odvezeni zvláštním vlakem číslo 3218/ II do Studénky. Dne 12. srpna 1923 pořádala

sokolská župa středomoravská zájezd do Bílovce a osobní vlaky jezdily zesílené až do největšího zatížení. Velká sláva se však odehrála až 26. srpna, kdy byla v Bílovci slavnostně otevřena nová měšťanská škola. Asi 250 účastníků oslav přijelo z venkova vlakem a soupravy osobních vlaků musely být zesílené. Velký průvod civilních i krojovaných účastníků v počtu asi 3000, vyšel z nádraží s hudebními soubory a mezi nimi byla též vojenská kapela z Těšína, která dojela rovněž vlakem.

Z úsporných důvodů byla 28. ledna 1924 telegrafní linka na trati Studénka – Bílovec přeměněna na linku telefonní. Po zkušebním provozu řídil od 15. června 1924 dopravu na trati Studénka – Bílovec pouze dirigující výpravčí ze stanice Studénka. V květnu toho roku přehnala se nad Bílovcem průtrž mračen a 29. odpoledne tohoto měsíce způsobila vylití místního potoka. Následkem toho byla zaplavena celá stanice bahnem z okolních polí, zejména koleje poblíž výtopny. Stanice byla nesjízdná asi dvě hodiny, ale narychlo povoláný personál stanice odstraňoval bahno až do večerních hodin. Ještě druhý den, po příjezdu zaměstnanců stavební správy tratí ze Suchdola nad Odrou, pokračovalo čištění kolejí a byla provedena oprava podezmlatých kolejí na trati. Stavební správa začala od 1. září s výměnou starých kolejí a opravou trati od kilometru 7,3 až po kilometr 5,8. Práce byly prováděny pomalu, pouze v přestávkách mezi denními vlaky. Pokračování obnovy trati z kilometru 5,8 do kilometru 4 ve směru ke Studénce proběhlo v roce 1925. Poslední úsek od kilometru 4,0 do kilometru 1,1 ve Studénce byl vyměněn a opraven až v roce 1927 a dne 30. října byly práce ukončeny.

V roce 1928 byla zaznamenána na místní dráze největší frekvence dopravy. Ve dnech 5. až 15. července se totiž konala v Bílovci výstava pro průmysl, obchod, zemědělství a lesní hospodářství. To bylo spojeno s místními německými lidovými slavnostmi. Pro zdolání velmi silné návštěvy byly zavedeny posilové osobní vlaky. Snad nejsilnější frekvence dopravy byla 8. července, kdy vlak číslo 4208 dojel do Bílovce s dvaadvaceti osobními vozy.

Mimořádně tuhá zima nastala v lednu roku 1929. Mrazy a silné sněhové vánice zastavily několikrát vlakovou dopravu. Například dne 19. ledna zůstal vlak číslo 4221 stát ve sněhu v km 4,8 a nemohl pokračovat v jízdě. Až teprve za pomoci posunujícího stroje ze stanice Studénka dojel osobní vlak do Bílovce, ale místo v 7.18 hod. až v 8.25 hod. Tím byl opožděn i vlak zpět a pak už nebylo spojení mezi vlaky ve Studénce. Další větší narušení železničního provozu nastalo dne 1. února, kdy na trati uvázl vlak číslo 4205 ve vysokých sněhových závějích. Místo aby vlak dojel do Bílovce v 16.03 hod., dojel s velkými potížemi až v 19.15 hodin. Dne 13. února musela být

zastavena doprava pro zavátou trať a 16. února byla dokonce zastavena i doprava nákladní. Nebylo všem útrapám konec, neboť 23. února odjel vlak 4222 z Bílovce včas, jenže dojel do km 5.6, kde uvázl ve sněhových závějích, z nichž byl sice vyproštěn, ale vrátil se zpět do Bílovce. Projet nešlo, neboť trať do Studénky byla zavátá. Pomocná lokomotiva vyslaná ze Studénky zajela pouze do druhého kilometru, odkud se musela vrátit. Trať byla uvolněna až pozdě odpoledne. Ještě dne 5. března byly velké vánice a trať opět zavátá. Lokomotiva, která jela večer uvolnit trať z Bílovce do Studénky, uvázla v závějích a nebylo ji možno vyprostit ze sněhu. Stála proto na trati po celou noc, až druhý den dopoledne byla uvolněna ze sněhu a mohla se vrátit do Bílovce. Celý den trvalo, než se trať vyčistila od sněhu a všichni železničáři si oddechli, když už konečně přišlo jaro. Obavy z množství vody z tajícího sněhu však byly zbytečné. Naopak v únoru roku 1930 musela být doprava zastavena na šest hodin, neboť vánice a následně vysoké závěje metr a půl vysoké ze Studénky až do km 6.1 způsobily jarní povodně. Protože byla trať v předchozích letech opravena, nedošlo k žádnému narušení železničního provozu.

V roce 1925, po více než čtyřiceti letech od prvních úvah, znovu ožila myšlenka železničního spojení Bílovce s Klimkovicemi. Město Bílovec žádalo zemskou správní komisi o vybudování tohoto spojení. Komise však Bílovec s jeho žádostí odkázala na Společnost moravských místních drah (SMMD), která se v té době připravovala na odkoupení trati Svinov – Klimkovic od ČSD. SMMD dopisem z 12. listopadu 1925 s prodloužením trati souhlasí za podmínky, že by projekt zúčastněné obce subvencovaly. Historie se však opakovala a ani tentokrát se nenašly prostředky pro realizaci této trati. A není ani divu, že se do financování tohoto projektu nikomu nechtělo. Uvažovaná trať, vedená značně členitým terénem, by pouze propojila místa již na železnici napojená. Její ekonomický přínos by tak byl velmi diskutabilní.

V této době se začínala prosazovat automobilová doprava. První poválečný pokus o zavedení autobusové dopravy nastal dne 27. března 1925. Tento den zavedl Jan Pařil z Brna opět automobilovou dopravu osob mezi Bílvcem a Opavou (v tomto směru jezdil autobus do začátku války – 1914). Jednalo se o jednodenní jízdu tam i zpět mimo neděli. Frekvence osob byla však malá a to i následkem několika nehod a oprav. Ani příjmy nebyly při srovnání s výdaji uspokojivé, proto byla tato doprava dne 27. června zrušena. Byl to však první pokus v Bílovci o zavedení konkurenčního dopravního prostředku. Snahy o zavedení soukromé autobusové dopravy trvaly nadále. Nejdéle se udržela linka Bílovec – Jakubčovice – Opava, zavedená v létě roku 1933 Frant. Wankem. A v roce 1935 zavádí Adéla Stalmachová soukromou autobusovou

linku z Bílovce přes Kyjovice do Opavy. Autobusová linka ČSD v této době zavedena nebyla. Až po roce 1945 jezdila v trase Opava – Bílovec autobusová linka ČSD číslo 6304. Podle jízdního řádu roku 1948 jezdily na lince čtyři páry spojů.

Hospodářská krize, která vypukla na začátku 30. let dvacátého století, se promítla také v dopravě. Poklesl počet přepravovaných osob, hlavně dělníků na trase Bílovec – Svinov – Vítkovice – Vítkovické železářny, neboť těžký průmysl v Ostravě značně omezil výrobu. Celkový prodej jízdenek klesl ze 134 827 v roce 1925, na 72 614 v roce 1932. Nezaměstnanost se projevila také v dovozu zboží, neboť se skoro nic nestavělo a nebylo peněz na nákup zboží. Přesto se v Bílovci čile nakládalo. Bílovecká firma M. Salcher a.s. i v době krize zaměstnávala dost lidí a své výrobky rozesílala nejen do celé republiky, ale i do zahraničí. Přesto byla omezena služba pomocných dělníků na nádraží v Bílovci zejména v listopadu a v prosinci. Pro pokles přepravy byla v Bílovci zrušena čtyři místa a zaměstnanci přeloženi jinam. V průběhu roku 1934 začala hospodářská krize kulminovat a projevují se první známky zlepšení, neboť firma Salcher a.s. podala již k přepravě kusové zboží o váze 774 tun a naložila 62 vozů. Zároveň obdržela kusové zboží o váze 429 tun a dojele vozové zásilky o váze 4236 tun. Také v roce 1935 stoupala přeprava alespoň o 20 %, ale hlavně následkem velké úrody brambor v okolí. Ty byly odváženy po železnici do Čech, kde byl jejich nedostatek. Stoupala rovněž přeprava osob, neboť průmysl na Ostravsku opět zaměstnával víc a víc dělníků. Rovněž Moravskoslezská vozovka ve Studénce zvýšila výrobu a nově vyrobené motorové a přívěsné vozy byly zkoušeny na základě smlouvy s ČSD na trati Studénka – Bílovec, ale také na trati Studénka



Provozní fotografie z předválečného období jsou nedostatkovým zbožím. Proto alespoň jedna rarita z té doby. Motorová lokomotiva T200.103, vyrobená vagonkou ve Studénce v roce 1932, vyfotografovaná na bíloveckém nástupišti ve Studénce při zkušební jízdě. Již od počátku výroby motorových vozů a lokomotiv v druhé polovině 20. let využívala vagonka bíloveckou i štramberskou trať ke zkouškám svých nových vozidel. Zdroj: Vagonka Studénka, sbírka M. Leštinský.



– Štramberk. Dosud se nepodařilo prokázat, že by v této době jezdily na trati Studénka – Bílovec motorové vozy i v pravidelném provozu.

V Bílovci byla řada podniků, které využívaly služeb železnice. Například v roce 1923 zde působily následující větší průmyslové podniky: firma M. Salcher a synové a.s. továrna na drobné železné zboží, městská plynárna a vodárna, dvě cihelny, parní pila, parní kolařství, městský pivovar a lihovar, mlýn s elektrickým pohonem, sušárna na brambory a řepu a také několik menších firem na výrobu hospodářských strojů. Rovněž dřevo z okolních lesů bylo přiváženo na nádraží k další přepravě po železnici. Počet zaměstnanců ČSD ve stanici Bílovec byl 14 a to hlavně německé národnosti. Postupně se však změnil vlivem přeložení na 7 Němců a 7 Čechů. Město Bílovec mělo 4 700 obyvatel z toho Čechů pouze 770, zbytek obyvatel tvořili hlavně Němci. Okolí směrem k Fulneku bylo převážně německé, směrem k Opavě byl větší podíl českého obyvatelstva. Po skončení hospodářské krize mnohé firmy již nerozjely výrobu. Zato v roce 1935 začala výstavba pohraničního opevnění u Bohumína a na Ostravsku, a to z důvodu obrany státu. Jednalo se o práce na stavbě betonových bunkerů, které byly prováděny také v oblasti Krnovska, Opavska, Hlučínska. Materiál jako dřevo, písek, šterk, se vozil odevšad. Z toho důvodu zahajuje 1. února 1937 opět provoz parní pila v Bílovci, která posílá denně několik vagónů dřeva. Rovněž firmy Salcher a.s., centrální hospodářské skladiště a obchodní družstvo „Gedeka“ zvýšily podej zásilek k přepravě o 40 % oproti předešlému roku. Zvýšila se také přeprava osob, což mělo opět finanční přínos pro ČSD. Nákladní doprava byla v té době značná, denní obrát v Bílovci činil někdy i přes 30 nákladních vozů.

V roce 1938 byla mezinárodně politická situace značně vyhrocená a Německo stále hlasitěji vznášelo své požadavky vůči Československu. Toho využívaly skupinky Němců, především členů Sudetoněmecké strany, k častým provokacím a výtržnostem. Květnová částečná mobilizace sice na čas uklidnila napjatou situaci, ale pro ochranu železnice proti těmto akcím byla na bíloveckém nádraží v srpnu 1938 zřízena strážnice. Pro tento účel byla zabrána málo využívaná čekárna 2. třídy. Na strážnici drželo službu 6 až 8 vojáků v záloze, kteří měli především v noci hlídkováním chránit zařízení železnice proti případným diverzním akcím. Zároveň hlídali na trati Bílovec – Studénka most u Velkých Albrechtic. Dne 23. září 1938 dle rozkazu presidenta byla vyhlášena všeobecná mobilizace. Ještě ten den v noci odjelo mnoho českých občanů z Bílovce ke svým útvarům. Němci většinou dezertovali, či utekli za hranice do Německa. Vojenská hlídací služba byla stále v pohotovosti a bránila ordnerům v ničení drážního zařízení. Počátkem října, kdy už byl jasný další vývoj situace,

byly tyto hlídky odvolány. Toho ovšem využila druhá strana a 6. října zabrali prázdnou strážnici na nádraží příslušníci německých civilních pořádkových hlídek, tzv. „ordneři“. Okres Bílovec s velkým podílem německy hovořícího obyvatelstva patřil k území, které Československo muselo v říjnu 1938 odstoupit Německu. V Bílovci, který se vrátil ke svému německému názvu Wagstadt, převzaly německé úřady vládu 10. října 1938.

Na železnici probíhala před příchodem Němců evakuace českých zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků do vnitrozemí, přičemž k datu 10. října měly být služebny oficiálně odevzdány německým orgánům. Takto hladce to však v Bílovci neproběhlo. Již 8. října 1938 ustal na bílovecké trati pravidelný provoz a v tento den si také čeští železničáři za podpory oddílů československé armády a proti vůli německých hlídek vynutili odjezd posledním vlakem do Studénky a dále do Hranic na Moravě, které už ležely mimo nucený zábor.

Provoz v letech 1938–1945

Zástupci německých státních drah DRB (Deutsche Reichsbahn) převzali stanici Bílovec 12. října 1938. Podle mnichovské dohody musely být zpět do zabraného území vráceny nejen lokomotivy, ale také vagóny, zařízení výtopen i železničních stanic v množství odpovídajícím stavu za provozu ČSD. Dráha DRB pak zajišťovala provoz v zabraném území až do dubna 1945. Organizačně spadala bílovecká lokálka, stejně jako další tratě v této oblasti, pod ředitelství drah v Opoli (Reichsbahndirektion Oppeln). Výtopna v Bílovci (Lokbf. Wagstadt) podléhala depu Opava (Bahnbetriebswerk Troppau). V případě potřeby zde vypomáhaly stroje z výtopny v Suchdole.

V letech 1939–1941 proběhly na bíloveckém nádraží drobné stavební úpravy, které obsáhly vydláždění nástupiště, úpravu rampy u skladiště kusového zboží a elektrifikaci nádraží i přilehlého zaměstnaneckého domu. Nákladní doprava se začala zvyšovat, neboť firma Salcher vyráběla z větší části vojenskou výstroj. Z místních škol byly udělány vojenské nemocnice a na fotbalovém hřišti zřídila německá správa správkárny autokolony.

Jízdní řád z roku 1943 a následně 1944 například uvádí 11 až 12 párů osobních vlaků (některé vlaky ovšem nejezdily denně). Proti předchozímu období (za provozu ČSD) vlaky měly opět zavedenou 2. a 3. třídu a byly vedeny jako čistě osobní. Jízdní doba byla v obou směrech 19 minut. V té době dosáhla maxima i nákladní doprava. Denně dojíždělo 20 až 30 nákladních vagónů (občas až 40). Dle dobových svědectví dosáhlo vytížení bílovecké stanice té míry, že osobní vlaky se mnohdy do nádraží vůbec nedostaly a cestující vystupovali a nastupovali před zhlavím železniční stanice. Vlaková souprava pak byla zpět do Studénky sunuta. Maximální vytížení nádraží v Bílovci i celé trati



200. Studénka st. nádr. – Bílovec.												Od 22. května 1937.							
4201	4203	4241	4205	4243	4207	4209	4245	km				4202	4204	4242	4206	4208	4210	4212	4214
O 3	O 3	N 3	O 3	N 3	O 3	O 3	N 3	Československé státní dráhy.				O 3	O 3	N 3	O 3	O 3	O 3	O 3	O 3
								Ředitelství Olomouc.											
a)	0 01	4 46	6 41	9 10	12 13	15 35	18 05	20 53	0	odj. Studénka stát. n. : 2 [2] 171, 200a	přij.	4 26	5 25	7 58	11 17	14 58	16 38	18 50	b)
0 15	5 00	7 00	9 24	12 32	15 50	18 18	21 12	7	Y Velké Albrechtice (z)		4 13	5 12	7 41	11 04	14 45	16 25	18 37	21 59	12
0 19	5 04	7 05	9 28	12 37	15 54	18 21	21 17	8	přij. Bílovec		4 08	5 08	7 34	10 59	14 40	16 19	18 32	21 54	
a) Jezdí jen v neděli a v pondělí.												b) Jezdí jen v sobotu a v neděli.							

151g Stauding – Wagstadt																		Alle Züge 2. 3. Klasse																
W. Uhr	1. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.	1656	1658	1660	1662	1664	1666	1668	1670	1672	km	Zug Nr	RBD	Oppein	Zug Nr	1647	1649	1651	1653	1657	1659	1661	1663	1665	1667	1669	1671							
4.41	5.37	7.10	...	10.21	11.49	13.04	...	15.10	16.08	17.33	18.28	19.31	23.47	0.0	ab	Stauding	151	h. n.	...	en	4.33	5.27	6.25	9.22	...	11.07	12.45	14.49	15.54	17.45	18.18	19.19	20.39	...
4.56	5.52	7.25	...	10.36	12.04	13.19	...	15.24	16.23	17.48	18.43	19.46	0.02	6.0	Y	Groß	Olbersdorf	...	A	4.19	5.13	6.11	9.08	...	10.53	12.31	14.35	15.40	17.01	18.04	19.05	20.25	...	
5.00	5.56	7.29	...	10.40	12.08	13.23	...	15.28	16.27	17.52	18.47	19.50	0.06	7.4	en	Wagstadt	...	ab	4.14	5.08	6.06	9.02	...	10.48	12.26	14.30	15.36	16.56	17.59	19.00	20.20	...		

Porovnání jízdních řádů z roku 1937 a 1944 ukazuje, že za války provoz značně zesílil. Před válkou jezdilo denně sedm až osm párů vlaků, z nich některé smíšené (označené N) s citelně delší jízdní dobou. Vozy měly pouze 3. vozovou třídu. Ke konci války zde jezdilo 11 až 12 párů osobních vlaků s vozy 2. i 3. třídy. Otázkou ale je, jaká byla v té době spolehlivost železniční dopravy vzhledem k řadě rušivých vlivů. Zdroj: Sbirka P. Hrudíčka, internetové stránky www.pkjs.de

kladlo samozřejmě extrémní nároky na techniku i železniční zaměstnance. Navíc se personální obsazení postupem doby měnilo k horšímu, tak jak bylo stále více železničářů povoláváno na frontu. Jejich práci pak museli zastat zbylí zaměstnanci, případně důchodci. Není proto divu, že v tomto období byla zaznamenána řada větších či menších nehod.

Již v průběhu roku 1944 byla železniční doprava na hlavních tratích stále častěji narušována letectvými nálety. Jednalo se hlavně o bombardování měst v Německu, železáren a muničních továren v okolí. Také na vítkovické železárně byl proveden nálet a zbylé bomby pak angloamerické letectvo shazovalo při návratu po okolí. Způsobené výpadky dopravy se samozřejmě přenášely i na navazující místní tratě. Počátkem roku 1945 již byla řada pravidelných vlaků zcela zrušena a ty zbylé většinou jezdily se značným zpožděním. Když Rudá armáda zahájila tzv. „ostravskou operaci“ spočívající v obchvatu Ostravy od západu, bylo jasné, že boje se nevyhnou ani Bílovci.

Ráno 28. dubna se sovětská vojska přiblížila od severu k Bílovci a sovětské velení vyzvalo německá vojska bránící město ke kapitulaci. Tu však Němci odmítli, proto Sověti zahájili dělostřeleckou palbu na město. Tou dobou již stál na nádraží evakuační vlak pro příslušníky Volkssturmu, který však kvůli ostřelování nemohl být vypraven. Odjel až zhruba po dvou hodinách, kdy palba polevila a osazenstvo vlaku, předtím ukryté v okolí nebo ve sklepech výpravní budovy, se znovu shromáždilo. Cesta vlaku však skončila velmi záhy. U Velkých Albrechtic se vlak střetl se splašenou krávou, která se po nárazu dostala pod lokomotivu a ta následně vykojela. Němci ve spěchu opustili vlak a rozutekli se. Následující den podniklo sovětské letectvo na město nálet následovaný dělostřeleckou palbou, která způsobila ve městě značné škody. A 30. dubna pronikli sovětské vojáci do Bílovce a i přes německý

protiútok se jim podařilo město obsadit. Ještě 1. května provedli Němci další protiútok, který byl ale rovněž odražen. Během těchto bojů byly poškozeny a poničeny téměř všechny budovy ve stanici Bílovec, nejvíce však skladiště a výpravní budova, které po zásahu několika dělostřeleckých granátů byly zcela zničeny. Fronta dále postupovala směrem ke Studénce. Velké Albrechtice byly osvobozeny rovněž 30. dubna, Studénka až 2. května. Nádraží ve Studénce na rozdíl od bíloveckého neutrpělo tak vážné škody, přestože v okolí probíhaly tuhé boje. Technické vybavení stanice však bylo zničeno a elektrické i telefonní vedení přerušeno.

Poválečné období

Po přechodu fronty zůstalo nádraží v Bílovci asi na 14 dnů bez provozu. Obnovy se ujali staniční dělníci české národnosti Bohuslav Lazecký a Rudolf Vřeský, kteří ve stanici Bílovec sloužili po celou dobu války. Práce zahájili za pomoci Němců, kteří byli internováni v lágru a začali s pohřbíváním těl mrtvých vojáků, rozesetých v okolí nádraží a trati. Následovalo odklizení trosk nádražní budovy. Náročnější práce na trati zajistili železničáři ze Studénky. Šlo zejména o odklizení vykojeného vlaku u Velkých Albrechtic, prohlídku a opravu traťového svršku. I když se podařilo uvést trať poměrně rychle do provozuschopného stavu, k zahájení provozu chyběla vhodná vozidla. V Bílovci nezůstala žádná lokomotiva schopná provozu a nouze byla rovněž o nepoškozené vozy. Nakonec vypomohla výtopena v Moravské Ostravě poskytnutím jedné lokomotivy řady 422.0 a jednoho osobního vozu. Díky tomu mohl být již 15. května obnoven provoz ze Studénky do Bílovce. Jízdenky nebyly, protože podlehy zkáze spolu s nádražní budovou. Jako náhrada za jízdenky byly použity bloky vstupenek, které byly orazítkovány razítkem ČSD. Prozatímně byla zřízena výdejna



jízdenek v upravené lampárně. Trvalo asi měsíc, než byl do stanice Bílovec přidělen za přednostu Antonín Vališ, který řídil provoz.

Provizorní poválečný jízdní řád obsahoval pouze dva páry vlaků denně. Za týden jezdil vlak již čtyřikrát denně. Postupem času, jak se situace na železnici i v celém hospodářství konsolidovala, vlaků přibývalo. V srpnu 1945 byl počet spojů zvýšen na pět, v roce 1946 již jezdilo mezi Studénkou a Bílovcem 8 párů vlaků a osobní vozy měly druhou a třetí třídu. V letech 1947 a 1948 byl počet osobních vlaků zachován, ale přibýly ještě dva páry smíšených vlaků. Grafikon dopravy na rok 1949 již vykazoval zvýšení frekvence nákladní dopravy. Je zaveden jeden pár samostatného nákladního vlaku, který ovšem nejezdil v neděli. Vlak osobní a vlaky smíšené zůstávají stejné. Vlak jsou vedeny v parní trakci a jízda osobních vlaků trvala okolo 20 min, u vlaků smíšených to bylo až 25 minut.

Zvýšený poválečný provoz ve stanici Bílovec si vyžadoval stavbu nové budovy. Projekt nové výpravní budovy zpracovala v roce 1948 Projekční ústředna ČSD v Praze, autorem byl ing. arch. Kouba. Objekt byl rozsáhlejší než původní budova. Sestával z přízemního traktu s pultovou střechou, v němž se nacházela velká hala čekárny a zázemí pro cestující a z navazujícího třípodlažního traktu s valbovou střechou, který měl v přízemí služební prostory a v patrech byty. K výpravní budově přiléhalo skladiště kusového zboží s rampou, stylově sjednocené s hlavní budovou. Nová budova byla dána do užívání 1. listopadu 1950. V roce 1956 byl ve vestibulu zprovozněn bufet a v roce 1959 otevřen novinový stánek.

V poválečném období se v provozu na trati uplatnily parní lokomotivy řady 422.0, ale byly zde použity i lokomotivy kořistní, tedy bývalé německé (původní řada 91 DRB), u ČSD označené řadou 335.1. V roce 1951 byla do sítě ČSD začleněna trať Studénka – Štramberk – Veřovice (SŠVD). Díky tomu bylo možné sloučit lokomotivní a vozovou službu na obou místních tratích vycházejících ze Studénky do Veřovic a do Bílovce. Základnou pro obsluhu obou tratí se stalo bývalé depo SŠVD ve Studénce. Proto jezdily od roku 1951 na bílovecké trati i lokomotivy řady 514.0 a 423.0, které byly používány rovněž na štramberské trati. Výtopna v Bílovci se poté používala jen k pomocným účelům a v roce 1959 byla zlikvidována. Na jejím místě bylo zřízeno skladiště uhlí podniku Uhelne sklady.

V roce 1948 začala Tatra Kopřivnice (a později Studénka) s výrobou motorových vozů řady M131.1 (v provozu přezdívané Hurvínek). V průběhu roku 1951 byly tyto vozy nasazeny i na trati Studénka – Bílovec. Tím se do značné míry oddělila nákladní doprava od osobní, což nejvíce přivítali cestující, neboť jízdní doba motorových vlaků se zkrátila

na 14 až 15 min. Osobní vlaky jezdily již v počtu 12 párů za den, a to ve třetí třídě. Na jaře roku 1953 je počet vlaků navýšen na 13 párů. Z toho bylo 11 párů motorových osobních vlaků, dva páry vlaků byly smíšené a vedené v parní trakci. V roce 1956 byla 3. vozová třída ve vlacích ČSD zrušena a vozy přeznačeny na 2. třídu.

V těchto letech se opět zvýšil objem nákladní dopravy v Bílovci. Zejména na podzim, kdy se nakládalo velké množství brambor a cukrové řepy, byla kapacita stanice využita takřka „na doraz“. Pro zlepšení svízelné situace v nakládce byla koncem 50. let plánována výstavba další manipulační koleje souběžné s Budovatelskou ulicí, k její realizaci ale nedošlo. A jak rychle se může situace měnit i v plánovaném hospodářství dokázalo pouhých několik dalších let, kdy se náhled na využití železnice zcela změnil a zdejší železničáři měli starosti spíše opačné – jak předejít úplnému zániku železnice v Bílovci.



Autobusové stanoviště před bíloveckým nádražím je dnes v mnohem lepším stavu než bývalo, provoz ale nedosahuje té intenzity jako před desítkami let. Na snímku z roku 1955 je celá plocha obsazena autobusy Škoda 706RO, připravenými rozvézt cestující od vlaku do okolních obcí. Zdroj: foto Jestřibek, sbírka M. Leštinský.



Snímek z přelomu 50. a 60. let ukazuje zajímavou nakládací rampu, vybudovanou v Bílovci pro nakládku cukrovky do železničních vozů. Rampa využívala převýšení Budovatelské ulice nad úroveň kolejí. Zdroj: foto Jestřibek, sbírka M. Leštinský.

V roce 1961, po reorganizaci státní správy, zanikl okres Bílovec. Jeho větší část byla přičleněna k okresu Nový Jičín a několik obcí připadlo k okresu Opava. Tím poklesl význam Bílovce jako regionálního centra. V následujících letech také ukončilo činnost několik zdejších podniků. To se negativně projevilo na rozsahu jak osobní, tak i nákladní přepravy. Mimo to, vzhledem k přetížení hlavních tratí, prosazovaly státní a stranické orgány obecně převedení přeprav na krátké vzdálenosti ze železnice na silnici. V případě Bílovce tento trend postihl zejména dosud silnou nakládku dřeva pro ostravské doly a šrotu pro hutě. Počátkem 60. let došlo v Bílovci následkem těchto okolností k silnému poklesu výkonů, což vedlo k reálným úvahám o brzkém zrušení bílovecké trati. Těmto úvahám narával také prudký rozvoj silniční nákladní a autobusové dopravy v podnicích ČSAD, ale hlavně levná ropa ze Sovětského svazu. Důsledkem nejisté budoucnosti trati pak byla neochota odpovědných orgánů ČSD vložit do bílovecké dráhy jakékoliv investice, což vedlo k postupnému zanedbávání údržby. Situace se vyhroutila na státní svátek 9. května 1967, kdy došlo za jízdy osobního vlaku ze Studénky do Bílovce na náspu u nadjezdu butovické silnice k vykolejení motorové lokomotivy T334.088 a dvou vlečných vozů. Lokomotiva jela jako náhrada za neschopný motorový vůz, který byl toho dne v opravě. Následkem této nehodové události došlo konečně k rozhodnutí o nutné obnově kolejového svršku. U Studénky byly položeny 2 km nových kolejnic na betonových pražcích a za podpory stavebního vlaku byly sanovány i všechny oblouky na trati.



Vykolejení osobního vlaku na nadjezdu u Velkých Albrechtic 9. května 1967 se naštěstí obešlo bez vážných následků. Snímek ukazuje přípravy nakolejení lokomotivy T334.0088, osobní vozy vlaku jsou již odtaheny. Akce probíhala za velkého zájmu okolních obyvatel. Na snímku je také vidět viadukt, kterým se poslední dobou dostává do centra pozornosti s ohledem na spory o jeho budoucnost. Zdroj: Sbírka M. Leštinský.

V roce 1969 zasedala v Bílovci komise svolaná Ministerstvem dopravy, která posuzovala možnosti zavedení náhradní autobusové dopravy mezi Bílovcem a Studénkou. Komise ve svých závěrech

usoudila, že zavedení náhradní dopravy by si vyžádalo značné náklady a doporučila zachovat železniční provoz. Tím bylo největší ohrožení existence bílovecké trati zažehnáno a osobní i nákladní doprava zůstala zachována, i když nákladní přeprava již nikdy nedosáhla předchozích výkonů. Při rozhodnutí o zachování provozu byly jistě brány v úvahu prostředky již vynaložené na obnovu trati. Snad k příznivému verdiktu ve prospěch trati přispěla i v roce 1951 zavedená společná obsluha dvou lokálních tratí ze strojové stanice ve Studénce, která zefektivnila využití vozidel i personálu. Zrušením provozu do Bílovce by se potřebný počet hnacích vozidel, vozů i personálu ve Studénce snížil jen nepatrně. Nakonec tedy došlo pouze k zavedení zjednodušeného provozu na bílovecké trati, což umožnilo snížit počet staničních zaměstnanců v Bílovci, ale na rozsah provozu to nemělo podstatný vliv. Počet osobních vlaků v letech 1961 a 1962 se zvýšil na 14 a 15, ale z toho byly vždy 2 páry vlaků smíšené. Od roku 1964 už jezdily definitivně samostatně vlaky osobní a vlaky nákladní. Počet osobních vlaků se na mnoho let ustálil na 13 párů za den.



Až do roku 1964 jezdily na bílovecké trati smíšené vlaky s dopravou osob i nákladu. Jeden z nich, vedený lokomotivou 423.0, je zachycen ve Studénce poblíž přejezdu na ulici Panské. Foto O. Wiesner, sbírka P. Hrudíčka.

V 60. letech 20. století se poněkud změnil vzhled bíloveckého nástupiště ve Studénce. Nově je postavena přechodová lávka nad bíloveckými kolejemi, která navazuje na původní lávku nad kolejíštěm hlavní trati. Lávka umožnila zaměstnancům Vagónky Studénka přístup k nové bráně, zřízené hned vedle nádraží. Nová část lávky byla majetkem vagónky a měla svařovanou konstrukci, zatímco původní lávka patřící drahám byla nýtovaná. V té době také dřevěná čekárna na bíloveckém nástupišti pro své stáří přestala vyhovovat provozu a musela být odstraněna. Místo ní byl na nástupišti postaven plechový přístřešek ve stylu autobusových čekáren té doby. Obdobný přístřešek byl vybudován i na zastávce ve Velkých Albrechticích.



Výpravčí v předpisovém postoji a motorový vlak do Bílovce připravený k odjezdu. Momentka ze Studénky zachycuje soupravu složenou z motorového vozu M131.1167, předválečného přípojněho vozu se zavazadlovým oddílem řady CDlm a o něco novějšího vozu Clm. Snímek pochází z počátku 60. let, o čemž svědčí vpravo za motorovým vozem uložené sloupky trolejového vedení připravené pro elektrizaci stanice. Na bíloveckém nástupišti tehdy ještě stála stará dřevěná čekárna. V pozadí je vidět vodárna bývalé KFNB. Zdroj: sbírka P. Hruďička.

V letech 1963 až 1965 jsou vyráběny lokomotivy, které u ČSD dostaly označení T444.1. Některé z nich byly nasazeny do strojové stanice Studénka pro vozbu převážně nákladních vlaků na trati Studénka – Štamberk a Studénka – Bílovec. Tím ovšem končí pravidelný parní provoz na těchto tratích, ale parní lokomotivy ještě nějakou dobu zůstávají jako záloha. Další typ motorových lokomotiv byly „Rosničky“ T 334.0. V případě poruchy motorového vozu M131.1, pokud za něj nebyla stejná náhrada, byly motorové lokomotivy T334.0 a T444.1 nasazovány na vozbu osobních vlaků. Není to však poprvé, co se ve Studénce objevují motorové lokomotivy. Již v letech 1929 a 1931 zde zkušebně jezdily první lokotraktory vyrobené zdejší vagónkou, označené u ČSD řadou T202.0 a T200.1.

Vagónka Studénka vyrobila v roce 1973 dva nové motorové vozy řady M151.0 a od 28. června 1974 je ve Studénce zkoušen první z nich, M151.0001. Druhý motorový vůz M151.0002 je zkoušen od 3. září. Další zkušební jízdy byly prováděny na tratích okolo Suchdolu nad Odrou. Po odzkoušení obou prototypů začala výroba motorových vozů, které byly označeny řadou M 152.0. Oba prototypy řady M 151.0 byly následně také přeznačeny na M 152.0001 a 0002 (a jezdily ve Studénce i v Suchdole nad Odrou). Motorové vozy M152.0, vyráběné v letech 1975 až 1982 pro ČSD v počtu 680 kusů, postupně nahrazovaly starší typy motorových vozů řady M 131.1 a M 240.0. Ve Studénce proběhla výměna motorových vozů v letech 1975 až 1977, ale některé motorové vozy přišly z továrny až v letech 1982–1983, (např. M152.0607 a 0608 20.2.1983).

Strojová stanice (depo) Studénka podléhala lokomotivnímu depu Ostrava. A právě do tohoto depa

jsou od roku 1975 přidělovány nové motorové lokomotivy vyráběné pro ČSD v ZTS Martin v letech 1971 až 1979 v počtu 299 kusů a označené řadou T466.0. Lokomotivy mají přezdívku „pilštyk“ podle motoru Pielstick, který byl pro tyto stroje vyráběn podle francouzské licence. Do Studénky jsou přiděleny lokomotivy čísel 0062, 0063, 0064 v lednu a v únoru roku 1976. Další lokomotivy řady T 466.0 čísel 269 a 270 jsou přidělené až na konci května 1979.

V továrně ČKD Praha byly v letech 1977 až 1986 vyráběny motorové lokomotivy řady T466.2 a pro ČSD jich bylo vyrobeno 453 kusů. Tyto lokomotivy v roce 1983 ve Studénce nahradily již zmiňované „pilštyky“, které byly přesunuty do Břeclavi a Brna Maloměřic. Hnací vozidla T466.2 (nyní řada 742) a M152.0 (nyní řada 810) jezdí ve Studénce stále. Na bílovecké trati jsou však lokomotivy 742 k vidění velmi zřídka, protože nákladní provoz je zde jen sporadický. V červenci 2003 je úředním rozhodnutím definitivně zrušena strojová stanice Studénka a je navržena k prodeji nebo k likvidaci. Všechna vozidla jsou převedena pod strojovou stanici Suchdol nad Odrou. Další změna v dislokaci vozidel nastala v roce 2008, kdy na bíloveckou trať jsou nasazeny motorové jednotky „Regionova“ řady 814/914. Tyto dvojdílné částečně nízkopodlažní jednotky vznikly rekonstrukcí motorového vozu řady 810 a doplněním nového řídicího vozu, vyrobeného s využitím komponentů z přípojných vozů. V současnosti zajišťují tyto jednotky převážnou část osobní dopravy, nicméně motorové vozy řady 810 se zde v menší míře uplatňují také.



V 80. letech panovala na trati ještě poměrně čilá nákladní doprava. Na snímku z 24. listopadu 1989 stojí v Bílovci manipulační nákladní vlak vedený lokomotivou T466.2226, další nákladní vozy jsou odstaveny u rampy. Od 90. let nákladní doprava postupně slábla a je to již několik let, kdy dojel do Bílovce zatím poslední nákladní vlak. Foto M. Leštinský.

Když na konci 19. století při stavbě dráhy obec Studénka neprojevovala zájem o zřízení zastávky na svém katastru, navrhli stavitelé trasu mimo zástavbu obce. Postupem času se ale obec rozšiřovala, a to zejména jihozápadním směrem k nádraží a areálu vagonky. Zástavba se tak přirozeným

způsobem rozšířila do oblasti, kudy procházela bílovecká trať. Tento trend byl ještě posílen v roce 1959, kdy se Studénka sloučila se sousední obcí Butovice a vzniklo tak město Studénka. Obě části města byly propojeny novou ulicí s příznačným názvem Sjednocení, která úrovněově kříží bíloveckou trať. Tato ulice se ve Studénce stala novou osou, kolem níž se soustřeďovala individuální obytná výstavba. V 70. letech 20. století bylo na okraji Butovic směrem ke Studénce postaveno rozsáhlé sídliště, vzdálené od trati necelý kilometr. Za této situace již město mělo zájem o železniční zastávku a dlouhou dobu se snažilo prosadit její zřízení. Úspěchu však dosáhlo až po změně politických poměrů, kdy po více jak 100 letech provozu, dne 29. května 1994, byla na trati Studénka – Bílovec zřízena nová zastávka s názvem Studénka-město. Nachází se v traťovém kilometru 1,3 u křížení trati s ulicí Sjednocení. Zastávka je vybavena zvýšeným nástupištěm a jednoduchým zděným přístřeškem.

Velké stavební úpravy přinesla stanici Studénka modernizace II. železničního koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné. Předmětem modernizace byla úprava a rekonstrukce trati a zařízení tak, aby umožnila zvýšení traťové rychlosti podle možností až do 160 km/h. Ve Studénce se v souvislosti s tím uskutečnila v letech 2001–2003 i komplexní rekonstrukce osobního nádraží, která se dotkla i bíloveckého nástupiště. Důvodem rekonstrukce byla



Více než 100 let byla dominantou nádraží ve Studénce „bílovecká“ lávka. Při přestavbě nádraží byla koncem roku 2002 nahrazena podchodem a v březnu 2003 snesena. Foto P. Hruďička, 16. 6. 2001.

naprosto nevyhovující vybavenost stanice. Rekonstrukce zahrnovala dokončení rozestavěné výpravní budovy a úplnou peronizaci osobního nádraží, tzn. vybudování dvou ostrovních nástupišť délky 400m a nového 3. (bíloveckého) nástupiště, vzájemně spojených novým podchodem. Bílovecké nástupiště je nyní umístěno až u poslední (služebně 12.) koleje, zatímco předtím bylo mezi kolejemi hlavní a bílovecké trati. Na novém nástupišti je postaven zděný přístřešek, jehož součástí je i vstup do podchodu. Dne 6. prosince 2002 byl nový podchod v předstihu otevřen a uzavřena dosavadní přechodová lávka. Toho dne ráno totiž napadlo větší množství sněhu a bylo by nutno zajistit jeho odklizení z lávky. Tak došlo k otevření podchodu o pár dní dříve. Samotná přechodová lávka, již nepotřebná, byla snesena. První část nad bíloveckým kolejištěm dne 18. února 2003, druhá, která vedla nad nově postavenými ostrovními peróny, byla snesena o den později (19. února 2003).



Při koridorové přestavbě studéneckého nádraží muselo staré bílovecké nástupiště ustoupit stavbě podchodu. Proto bylo o několik desítek metrů dále zřízeno provizorní nástupiště. U něj čeká motorový vůz 810.409 na odjezd do Bílovce. Na vedlejší koleji stojí pracovní vlak s lokotraktorem řady 702. Foto P. Hruďička, 23. 3. 2002.

Nejnáročnější stavební akce se trať dočkala v souvislosti s výstavbou dálnice D47. U Velkých Albrechtic, v blízkosti svého vrcholového bodu, totiž trať kříží trasu dálnice D1 (v době výstavby byla značena jako D47). Mimoúrovňové křížení obou komunikací bylo vyřešeno železničním nadjezdem, či spíše mostem přes dálnici. Most sestává ze čtyř polí o délce 14 + 21 + 21 + 14 m, jeho celková délka je tedy 70 m. Konstrukčně je most spojitým nosníkem s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce mostu je ocelová, spodní stavba železobetonová. Vzhledem k náročnosti výstavby nebyl most stavěn v původní trase trati, protože to by na dlouhou dobu znemožnilo železniční provoz do Bílovce. Byl proto postaven v poloze odsunutě asi 20 m od původní osy koleje, což umožnilo během výstavby zachovat provoz na trati. Po dokončení mostu byla trať přeložkou převedena do nové polohy. Most s přeložkou trati byl uveden do provozu koncem roku 2007, tedy dříve než samotná dálnice.



Největší technickou stavbou na bílovecké trati se v roce 2007 stal nový ocelový most délky 70 m přes dálnici D1. Přes most přejíždí Regionova 814/914.023 na spoji do Bílovce. Foto P. Hrudíčka, 28. 3. 2011.

Bílovecká výpravní budova se v letech 2008–2009 dočkala komplexní rekonstrukce v ceně okolo 19 mil. Kč. Tato investice byla velmi potřebná, protože budova po více než padesáti letech užívání bez podstatnějších oprav byla ve značně zchátralém stavu. Opravená budova, slavnostně otevřená 13. listopadu 2009, nabízí nově řešené prostory pro cestující včetně nového sociálního zařízení, prostory pro komerční využití a několik rekonstruovaných bytů. Sousedící skladiště kusového zboží, postavené po válce společně s budovou, bylo při rekonstrukci zlikvidováno. V roce 2018 prošel rozsáhlou rekonstrukcí i navazující přednádražní prostor. Změnila se dispozice autobusového nádraží. Vozovka dostala nový povrch, byla zřízena nástupní zastávka s přístřeškem, odstavné stání pro autobusy a několik parkovacích míst pro osobní automobily. Rovněž okolní nebezpečné plochy byly nově upraveny. Nové autobusové nádraží začalo sloužit veřejnosti 25. října 2018.

V roce 2017 provedl správce infrastruktury komplexní rekonstrukci trati (s výjimkou stanice Bílovec). Došlo k obnově kolejového svršku (výměna kolejnic a pražců, repase šterkového lože). Byly obnoveny přejezdy a přestavbou prošla zastávka Velké Albrechtice. Zde bylo rekonstruováno nástupiště, které dostalo zvýšenou nástupní hranu, nový povrch, bezbariérový přístup a nový přístřešek.



Současný stav nádraží v Bílovci. Výhybka č. 2 je posunuta, před opravenou výpravní budovou je zvýšené nástupiště a na uliční straně nové autobusové nádraží. Foto P. Hrudíčka, 24. 8. 2019.



Zastávka ve Velkých Albrechticích proška v roce 2017 výraznou proměnou. Jak vypadala do té doby, ukazuje snímek z roku 1989 s osobním vlakem do Studénky v podobě motorového vozu 810.607. Foto M. Leštinský, 24. 11. 1989.

Zastávka Studénka město doznala jen drobných úprav. Na obnovené trati byla zvýšena povolená rychlost na 55 až 60 km/h. Zůstaly však dva nezabezpečené přejezdy, přes které je kvůli špatným rozhledovým poměrům rychlost snížena na 20, resp. 30 km/h. V následujícím roce prošlo rekonstrukcí i kolejiště ve stanici Bílovec. Přitom byla upravena konfigurace kolejiště – výhybka číslo 2 pro manipulační kolej byla posunuta o více než 100 m ke konci trati. Tím se odstranila manipulační kolej před výpravní budovou a získal se dostatek místa pro vybudování zvýšeného nástupiště u koleje číslo 2 (nyní nejbližší k budově). Na toto nástupiště je umožněn bezbariérový přístup. Naopak nástupiště u vzdálenější koleje č. 1 bylo pro nepotřebnost zrušeno.

Ing. Petr Hrudíčka (hrudicka@m-zone.cz), **Mojmír Leštinský**

Prameny

Archivní fondy
Archiv ČD Cervenka: trať Břeclav – Petrovice a trať Studénka – Bílovec

Publikace

BARTOŇ, KOCH, LEŠTINSKÝ (1990): *100 let trati Studénka – Bílovec*, žst. Studénka a ZV OSŽ žst. Studénka.
HONS, J. a kol. (1990): *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Nadas, Praha.
JUŘOK, KOVÁŘOVÁ, LOUKOTKA, URBANEC, VLACH (2002): *Dějiny města Příbora*. Město Příbor.
KOLEKTIV (1997): *150 let trati Lipník nad Bečvou – Bohumín*. ČD-OPŘ Ostrava.
KREJČÍŘÍK, M. (2003): *Česká nádraží – architektura a stavební vývoj I*. díl. Vydavatelství dopravní literatury Litoměřice.
PŘÍKRYL, MATULOVÁ, PETEROVI (2000): *Procházka starým Bílovcem*. Město Bílovec.
VÁVROVSKÝ, E. (1965): *Svoboda šla Ostravskem*. Krajské nakladatelství, Ostrava.

Periodika

HLISNÍKOVSKÝ, SEKNÍČKA: Aplikace izolačních hmot na železničním mostě na trati Studénka – Bílovec přes D47, www.silnice-zeleznice.cz
JESTŘÍBEK, F. (1990): Sto let bílovecké železnice, článek ve *Zpravodaji JKZ Bílovec* 10/1990.
Novojičínský deník (články o stavebních úpravách v Bílovci).
Železniční magazín (články o výstavbě II. koridoru), M-Press Zlín.

LEŠTINSKÝ, M. – vlastní záznamy o provozu na železnici.



Sté výročí narození závodníka Jaroslava Pavelky

Petr Horák

Během roku 2020 si obyvatelé obce Libhošť a všichni fanoušci tovární značky Tatra připomínali sté výročí narození automobilového závodníka a zasloužilého mistra sportu Jaroslava Pavelky. Vzpomínkové akce, připomínající osobnost slavného rodáka, vyvrcholily v Libhošti v sobotu 5. září, kdy se místní sportovní areál stal cílem 51. Mezinárodní Tatra veterán rallye Beskydy 2020. K vidění byly desítky vozů z dílny věhlasné kopřivnické automobilky.

Byl to právě podnik Tatra, který Jaroslav Pavelka reprezentoval na tuzemských i zahraničních závodních drahách a na různých pozicích v něm pracoval celých 43 let. Zejména v 50. letech minulého století se Jaroslav Pavelka stal jedním z nejúspěšnějších tatrováckých závodníků. Pokusme se nyní představit jeho osobnost a význam v historii československého automobilismu.



Jaroslav Pavelka v roce 1947. Zdroj: Z pozůstalosti J. Pavelky.

Jaroslav Pavelka se narodil 23. ledna 1920 v Libhošti na statku č. p. 65. V roce 1937 byl přijat do kopřivnické Tatry jako učeň na obor automechanik, v roce 1945 získal řidičský průkaz a začal zážďet aerodynamické osmiválce T 87. Po skončení

základní vojenské služby působil jako zkušební řidič Tatraplánu (Tatry 600), velice populárního vozu, který Tatra expedovala do mnoha zemí.

Všechny automobilky světa tehdy představovaly své nejlepší výrobky v náročných rychlostních a vytrvalostních soutěžích. K tomu ovšem bylo zapotřebí kvalitních jezdců, kteří zvládali svou profesi a disponovali potřebnými osobnostními a morálními vlastnostmi. „Do podniku byl povolán již tenkrát známý automobilový jezdec Bruno Sojka,“ zavzpomínal Pavelka v bilančním rozhovoru v závěru své kariéry. „Bruno Sojka společně s dalšími spolupracovníky měl za úkol vybrat pro tři nově postavené soutěžní tatraplány jezdce i spolujezdce. Tato vozidla měla absolvovat jako první Jesenickou soutěž v r. 1950, pro kterou jsem byl vybrán i já jako jezdec a sám Bruno Sojka mi dělal spolujezdce proto, aby si ověřil mé schopnosti. Na celé této soutěži rozhodovala o umístění nejvíce velmi náročná rychlostní zkouška na okruhu Ecce Homo ve Šternberku. Ze 110 účastníků této soutěže jsme obsadili v celkové klasifikaci druhé místo a pro mě to byl první velký křest v automobilových soutěžích.“



Jaroslav Pavelka na trati vítězného závodu O Strahovský štít. Zdroj: Zemský archiv v Opavě.

Během roku 1950 se Jaroslav Pavelka objevuje za volantem nového automobilu z tatrovácké dílny – Tatraplánu sport (T 602). Dva vozy tohoto typu v Kopřivnici zhotovili v rekordním čase. Za volantem závodního speciálu Tatraplán sport se Pavelkovi podařilo dosáhnout prvních výrazných úspěchů: vítězství ve 12hodinovém závodě Brno (1950), v pražském závodě O Strahovský štít (1950) anebo na Libereckém okruhu (1951). Dne 30. června 1951 zahynul při tréninku na závod Ecce Homo ve Šternberku muž číslo jedna v závodním týmu kopřivnické Tatry – legendární jezdec Bruno Sojka. V následujících letech se Jaroslav Pavelka vypracoval na Sojkova nejvýraznějšího pokračovatele.

Roku 1950 byly v rekordně krátkém čase postaveny dva závodní automobily Tatra-mono



(monoposty) Tatra 607. Ve své době nejrychlejší československé vozy se poprvé představily na Velké ceně Československa v Brně (1950). Jaroslav Pavelka za volantem této historicky jediné české formule zvítězil na Ostravském automobilovém okruhu (1951), okruhu Ecce Homo Šternberk (1952), Závodu automobilů Piešťany (1952), Ostravském automobilovém závodu (1952) a Velké ceně Československa v Brně (1952).



Závodník Jaroslav Pavelka v tatrovácké formuli T 607. Zdroj: Zemský archiv v Opavě.

V roce 1953 postavilo vývojové oddělení Tatry další tři monoposty s prodlouženým rozvorem a unikátním ejektorovým chlazením. Sedm let zářily monoposty Tatra zcela bezkonkurenčně na domácích tratích. Pavelkovi přinesly nejvýraznější sportovní úspěchy a prvenství na Závodu automobilů Gottwaldov (1953) a okruhu Ecce Homo Šternberk (1953). Šňůra vítězství pokračovala i v roce 1954 na Mladoboleslavském okruhu, Ecce Homo Šternberk, Velké ceně Československa nebo Závodu o cenu města Litomyšle. V závěru sezóny



Jaroslav Pavelka za volantem prototypu vozu Tatra 603 (1955). Zdroj: Technické muzeum Tatra.

je Jaroslav Pavelka oceněn titulem Mistr sportu a stává se „přeborníkem republiky“.

V polovině padesátých let byl Jaroslav Pavelka již všeobecně známým a populárním závodníkem. Není tedy překvapivé, že se osobně znal s mnoha osobnostmi společenského a sportovního světa. Přátelštější vztahy se časem utvořily mezi Pavelkou a olympionikem Emilem Zátopkem nebo cestovateli Jiřím Hanzelkou a Miroslavem Zikmundem.

V roce 1955 vyjel z dílny kopřivnické Tatrovky nový reprezentační automobil Tatra T 603. Jako nástupce Tatry 600 Tatraplan byla „šestsettrojka“ posledním z řady osobních vozidel Tatra s proudnicovou karosérií.

„Byl jsem pověřen provádět s tímto novým osobním automobilem veškeré funkční a testovací zkoušky od jeho prvního vyjetí z dílny,“ vzpomíná Jaroslav Pavelka. Tatra 603 byla také posledním závodním vozem Jaroslava Pavelky. V letech 1959–61 dosáhl prvenství v Ralley Vltava, Ralley ČSR, Automobilové soutěži Vyškov, Mistrovské soutěži Jihlava nebo Mistrovské soutěži Jánošíkovým krajem.

Zajímavou zkušeností bylo natáčení propagačního filmu Tatry 603. Snímek s názvem Šťastnou cestu vznikl v roce 1962. Jaroslav Pavelka mohl na plátně předvést své dokonalé řidičské umění.

Tatra 603 dobývala svět. V roce 1956 vyjel prototyp této kopřivnické limuzíny poprvé za hranice: na přelomu ledna a února tyto vozy reprezentovaly Československý olympijský výbor na VII. zimních olympijských hrách v italském středisku Cortina d'Ampezzo. Jednalo se o neoficiální světovou premiéru vozu. „Další podobná jízda se uskutečnila v roce 1958, kdy jsem byl s šestsettrojkou na světové výstavě v Bruselu,“ vzpomíná. „Vozidlo opět velmi dobře obstálo jak z hlediska jízdních vlastností v náročném městském provozu, tak i z hlediska pohodlí cestování. Obě tyto propagační jízdy byly absolvovány bez vážnějších závad a automobil T 603 prokázal vysokou spolehlivost.“



Limuzína Tatra 603 sloužila na olympiádě v italském Cortina d'Ampezzo jako reprezentační vozidlo československé olympijské delegace. V pozadí „šestsettrojky“ neméně slavný Volkswagen Brouk. Zdroj: Sbirka Aleny Poláškové.



Tatrovácké šestsettrojky provázely Pavelku až do konce jeho závodní kariéry. Prestižním a divácky oblíbeným závodem, na němž jezdci Tatry poměřovali síly před domácím publikem, byl silniční okruh automobilů Pod Štramborskou trúbou. Na trať tohoto okruhu, který vedl přes vesnice Rybí, Závišice a Štramberk, závodníci poprvé vyrazili v roce 1957. Tatrovácké šestsettrojky tam soutěžily do roku 1967, samotný závod byl roku 1970 po tragické nehodě zrušen. Jaroslav Pavelka se pod Štramborskou trúbou naposledy představil v roce 1964. S domácím publikem se tehdy rozloučil velkolepě, vítězstvím ve stylu start–cíl. Posledním závodem roku 1964 – a zároveň posledním triumfem bohaté závodnické kariéry Jaroslava Pavelky – se stala Velká automobilová soutěž Sedlčany (1320 km). Posádka vozu T2-603 ve složení J. Pavelka a A. Lacina si tam dojezdila pro prvenství ve své třídě i vítězství absolutní.

Na slavnostním zasedání ústřední motosekce získala dvojice Pavelka–Lacina mistrovský titul a diplom ve třídě A2 nad 1600 cm³. Mistrovský titul obdržel i tovární tým Tatra, jehož byli členy. Jaroslavu Pavelkovi byl udělen titul „Zasloužilý mistr sportu“.



Slavné trio tatrováckých závodních jezdců Adolf Veřmiřovský (vlevo), Jaroslav Pavelka a Alois Mark (vpravo) v roce 1997.
Zdroj: Šbirka Ing. Augustina Laciny.

Po skončení aktivní závodnické dráhy se Jaroslav Pavelka věnoval vývoji vozů Tatra 603 a následně i Tatra 613. V podniku byl zodpovědný za kvalitu výroby a stál u první výrobní série T 613, sledoval a vyhodnocoval provoz tohoto vozu, jeho spotřebu a poruchovost.

Po odchodu do důchodu žil Jaroslav Pavelka v Libhošti. Jeho profesní úspěchy byly doprovázeny harmonickým rodinným životem. Společně s manželkou Miladou, roz. Hubovou, a dcerami Jaroslavou a Miladou vytvořili laskavé rodinné prostředí. Závodník Jaroslav Pavelka zemřel 3. května 1999 ve věku nedožitých 79 let.



Odhalení pamětní desky se ujala dcera J. Pavelky, paní Milada Matušová, společně se starostou Libhoště Ing. Jiřím Petrovským (Foto Zdenka Horáková).

Součástí vzpomínkové akce konané u příležitosti 100. výročí narození Jaroslava Pavelky se stalo i odhalení pamětní desky na jeho rodném domě. Představena byla také obsáhlá výstava, která mapovala Pavelkovu závodní kariéru a úspěchy. Automobilový závodník Jaroslav Pavelka byl jmenován čestným občanem obce Libhošť. Trvalou připomínkou jeho osobnosti se stane filmový dokument s názvem Závodník Jaroslav Pavelka. Místním tvůrcům se ve spolupráci s TV studiem Sněženka Sedlnice podařilo natočit padesátiminutový snímek naplněný rozhovory odborníků, pamětníků, dobovými fotografiemi a záznamy Pavelkových závodů. DVD s filmem Závodník Jaroslav Pavelka i televizní reportáže ze vzpomínkových oslav lze zakoupit na Obecním úřadě v Libhošti nebo na místní poště.



Přebal DVD s filmem Závodník Jaroslav Pavelka. Zdroj: TV studio Sněženka Sedlnice.

Petr Horák
Kontakt: kvividovi@seznam.cz



350 let od úmrtí J. A. Komenského

Komenského městem je na Kravařsku Fulnek, nicméně ten se již nachází poněkud mimo územní vymezení časopisu POODŘÍ, i když do něj rádi tu a tam zavítáme. Proto se v souvislosti s výročním úmrtím zastavíme v Suchdole nad Odrou, který je s ním úzce spojen díky Moravským bratřím,

a v Odrách. V obou místech se v Poodří nachází, pokud je nám známo, jediné pomníky velkého učitele národů a myslitele ve volném prostoru. V Suchdole se navíc konalo v roce 2020 hned několik vzpomínkových akcí.

Akce ke Komenského výročí v Suchdole nad Odrou

Daniel Řičan

Jubilea Komenského se alespoň potichu v Suchdole připomínaly i v dobách, kdy Komenský byl v rakouském mocnářství ještě „na indexu“. Důvodem byla skutečnost, že Suchdolané se cítili být tak trochu duchovními potomky Komenského.

První skutečné a velké oslavy (ještě ministrem školství zakázané) Suchdolané slavili r. 1892, kdy se sešli ve Fulneku a slavnostní projev měl Gustav Adolf Thal evangelický učitel ze Suchdolu.

Další jubilea se slavila stále mohutněji. Měnilo se i zaměření. V počátcích byl Komenský objevován, pak jeho díla shledávali komeniologové po zaprášených archivech a knihovnách, komeniologie se stala vědním oborem.

V současnosti je podstatou oslav snaha najít a přiblížit veřejnosti, co je na jeho díle tak světového. Čím vším překvapivě předběhl dobu, ve které žil. Některé jeho projekty byly realizovány až v nedávné současnosti.

Národní oslavy plánované na roky 2020–22 byly silně poznamenány epidemií covid 19, přesto tým organizátorů dokázal některé aktivity zrealizovat, což občas vyžadovalo určitou míru statečnosti a hledání, kde se právě nalézají hranice mezi rizikem malým únosným a příliš velkým.

Za zahájení oslav jsme považovali umístění věnce na pomník Komenského.

V neděli 20. září se pak v Lesním kostele za Suchdolem konala vzpomínková bohoslužba zaměřená k tomuto výročí.

O týden později, 27. září jsme se zúčastnili komponovaného pořadu v evangelickém kostele Návrat Komenského. Za doprovodu houslí jsme si vyslechli životopisnou recitaci o pouti Komenského dobou, ve které žil.

Nejpamátelnějším místem v Suchdole n. O. je Lípa Komenského. Legendární lípa zanikla v r. 1979 a místo působilo od té doby poněkud nezajímavě jednak tím, že byla zcizena původní bronzová pamětní deska, ale také tím, že současná společnost si zvykla, že se jí předkládají unikáty, nej... adrenalin a podobně.

Suchdolská historicko-vlastivědná společnost Moravian provedla dvě úpravy. Jednak kolem stávající nové mladé lípy připomenuli původní mohutnost památné lípy, což je vyjádřeno nízkým

palisádovým plůtkem, včetně obrysů vybíhajících kořenů do svahu, jak se nám je podařilo vyčíst ze starých fotografií. Druhý nápad je dán přímo pamětní deskou, která hlásá, že v těchto místech kázal J. A. Komenský. Kazatelna byla vytvořena umístěním velkého plochého kamene s citací biblického textu jeho posledního kázání v r. 1621 před odchodem do exilu: *Svou holí pas svůj lid, stádo jež je tvým dědictvím.* Micheáš 7, 14. Obrysy bot vyrytých do kamene vybízí postavit se do stejného místa a pokusit se vžít se do role kazatele. Vzniklo tak další sakrální místo v Suchdole n. O.



Celkový pohled na místo, kde rostla Lípa Komenského s novou pamětní deskou a kazatelnou. Všechny fotografie archiv Moravianu.



Symbolická kazatelna na místě památné Lípy Komenského.



V sobotu 3. října proběhla v Muzeu Moravských bratří akce Čtení z Komenského Všenápravy. Sedm osob stojících v popředí společenského života Suchdolu četlo texty nejzajímavějších částí.

V neděli 11. října, kdy se schylovalo k dalším omezením, jsme se sešli k závěrečné akci oslav Komenského – slavnostní bohoslužbě. Ze závěrečné slavnostní akce zbylo torzo, neboť koronavirus naboural, co se dalo. Přes všechna úskalí proběhlo zakončení důstojně, jak si to jen tento velíkán doby zasloužil, včetně prohlídky dvou expozic k výročí, položení květin a zasazení lípy.

Shrňme si na závěr trvalejší výstupy, které zůstaly za akcemi:

Pomník (busta) Komenského: Městys jej nechal zrestaurovat a je opět ozdobou městyse. Jednomu návštěvníkovi uklouzlo: „Wau, ten je velký.“ Nikdy nám nedošlo, že je to patrně největší Komenský na světě, respektive největší hlava Komenského. Uvidíme, co nám sdělí krejčovský metr, až budeme měřit, jaké má číslo jeho obvod hlavy pro pomyslný klobouk.

Lípa k třístému padesátému jubileu: Zasadili jsme ji před školou jako protějšek k lípě ke sto letům ČR. Byla přivezena z Herrnhutu, našeho partnerského města, což bude vytesáno do kamene u ní.

Výstava Dědictví Komenského v Suchdole: Je umístěna v poschodí evangelického kostela. Shrnuje všechny události, kterými se Komenský a Jednota bratrská zapsaly do dějin našeho městyse na devíti panelech: Jeho působení v nedalekém Fulneku, bratrský kostel v Hladkých Životcích, tajný koridor za třicetileté války mezi Suchdolem a Uherskou Skalici, působení rodu Schneiderů a vyvrcholením

je působení Moravských bratří v různých částech světa.

Výstava Potomci Komenského: Představuje nám všechny známé potomky Komenského z hlavní linie Figulus, ale i vedlejší linii Wollenhaupt, jejíž členové patřili do evangelického sboru v Suchdole.

Staronový mobiliář: Pro obě výstavy byly získány luxusní repliky nábytku ze 17. století, z nichž největší pozornost budí rotační pulpit, na němž si můžete prohlížet ukázky knižní tvorby J. A. Komenského.

Výtvarná soutěž pro děti: Vyhodnoceny byly kresby žáků II. stupně ZŠ Tyršova Nový Jičín s tématem Komenský. Některé vystavené práce překvapují a vypovídají o rozvíjeném talentu.

Genným výstupem jsou také nové informace: Například při výběru předmětů pro výstavy byla provedena inventura prací akademického sochaře Antonína Chromka, který kromě busty před školou zanechal v Suchdole n. O. cca 20 různých dalších prací. Možná si ani neuvědomujeme jejich vysokou hodnotu.

K doprovodným akcím patřila rovněž účast na 24hodinovém čtení z Komenského. Za Moravian, a tedy za Suchdol n. O. byl přihlášen Bc. Jáchym Pantálek, na nějž zbyl termín neděle 21:15 až 21:30 hod. Četl z Komenského publikace Die Uralte Christliche Catholische religion (Komenského katechismus), kterou r. 1661 nechal vytisknout v Amsterdamu a tajně nechal propašovat celý náklad do Suchdolu, kde byl rozdělován i do okolních obcí Jerlochovice, Jestřábí, Kletné, Fulnek, Životice, Kujavy, Stachovice.

Pomník Komenského v Suchdole nad Odrou

Daniel Říčan

Najdete jej před bývalou tzv. měšťankou z r. 1930. Jde o jeden z největších objektů městyse Suchdolu n. O. a patří k jeho panoramatu. Tady se občas zastaví kolemjdoucí chodci. Busta Komenského je pozoruhodných rozměrů, jakou bychom stěží hledali jinde. Pravděpodobně je největší vůbec jak se říká – *na světě*.

Patrně se již nedozvíme podrobnosti, jak a kde se setkali dva odbojáři Jan Valchář starší a akad. sochař Antonín Chromek. Chromek mezi válkami vytvořil několik soch Masaryka a Tomáše Bati, což jej v období socialismu zařadilo mezi nedůvěryhodné sochaře. Suchdol se svými nádhernými dějinami spjatými s postavou Komenského se mu stal na mnoho let příležitostí ukázat své kvality. Výtvarníkovi, o kterém kdysi vyšel novinový článek „Moravský Michelangelo“, nabídnul Suchdol „azyl“. Naše obec byla na nehlídané periferii, kde mohl tento výtvarník opět získat nějakou zakázku. Po několika návštěvách, kdy pokaždé přivezl menší plastiku s portrétem Komenského, si získal další příznivce,

což vyústilo v realizaci pomníku Komenskému – duchovnímu otci Moravských bratří. Později vytvořil pamětní desku 47 vězňům z transportu smrti, mohyly na jejich hrobě a další díla. K ohromné hmotě budovy školy Chromek správně vyslovil úsudek, že je potřeba vytvořit postavu nadživotní velikosti. Nedostatek finančních prostředků vyřešil bustou na vysokém, mohutném pískovcovém podstavci.

Každé výtvarné dílo vyžaduje zasazení do důstojného prostoru. Celý areál od silnice k patě budovy je koncipován jako francouzský park, do nějž je jako dominanta na nejvyšší místo vsazen honosný objekt školy. Přichází se k ní od hlavní cesty dvěma vstupy se schodišti a cestami, které se obloukovitě sbíhají u horního širokého schodiště, ústící na rampu před vchodem do budovy.

V dolní části parčíku byl původně umístěn asi tři a půl metrový pomník se jmény padlých Suchdolanů za I. sv. války. Poválečná veřejnost nedokázala tento památník přijmout přes jeho nespornou kvalitu a došlo k jeho demolici. Na tomto místě



Sochař Antonín Chmela se svým dílem.

dnes stojí busta J. A. Komenského z r. 1965, která je dominantou dolní části prostoru, určeného pro veřejnost. Původně do něj vedla od silnice třetí kovová brána, umístěná do osy celého prostoru. Ta se používala při slavnostních příležitostech. Vstupy do tohoto prostoru třemi kovovými branami byly zlikvidovány v souvislosti s rozšířením chodníků.

V dobách, kdy tudy každodenně procházely velké skupinky dětí, místo opravdu žilo svým



Slavnostní odhalení 9. května 1965.

životem. Trasa dětí přicházejících do školy byla později posunuta do jiných míst, směřuje k moderní a dokonale vybavené školní budově. Ve srovnání s dneškem je místo mrtvé a přes veškeré snahy, je málo zajímavé. Na tomto příkladu je dokonale vidět, jak je důležitý nejen pomník, ale i prostranství, do kterého je zasazen.



Současný stav pomníku J. A. Komenského před školou.

Daniel Říčan

Moravian, historicko-vlastivědná společnost, Suchdol nad Odrou

Kontakt: daniel.rican@seznam.cz

Busta J. A. Komenského u Základní školy Komenského v Odrách

Adam Hubáček

„Za chmurného jarního dopoledne 27. března 1965 shromáždili se před budovou základní devítileté školy na Komenského ulici žáci všech oderských škol, představitelé MěNV, zástupci KSČ, ROH a ostatních složek, aby byli přítomni slavnostnímu předání busty J. A. Komenského. Slavnost byla zahájena státními hymnami, vztyčením státních vlajek a úvodním proslovem předsedy školské a kulturní komise při MěNV s. Badina. Hlavní projev přednesl předseda MěNV s. Hrdina a hovořil v něm o historickém významu

Komenského hlavně na úseku pedagogickém a mírovém, kde je Komenský současné společnosti zvlášť blízký. Po ukončeném projevu předal pak slavnostním způsobem první veřejný pomník Komenského v našem městě do péče učitelského sboru a žáků základní devítileté školy. Slavnost byla kulturně zpestřena koncertem žáků zdejší lidové školy umění a několika recitacemi žáků ZDŠ.“ Takto zachytil Josef Bělíček v kronice Městského národního výboru Odry slavnostní odhalení busty J. A. Komenského.



K tomu by bylo vhodné dodat, že byla postavena na místě, kde krátce před tím (25. dubna 1963) byla tiše odstraněna socha T. G. Masaryka. Byl kolem toho tehdy dost velký rozruch. Řadě lidí vadilo to, že stejné provedení sochy bylo postaveno v přibližně stejnou dobu i na jiných místech. Sériovost si Komenský podle jejich názoru nezasloužil a považovali to za jeho zneuctění.

Za pomoc při zpracování příspěvku patří poděkování Karlu Goldovi, Emilu Mateiciucovi a Pavlu Kašparovi st.

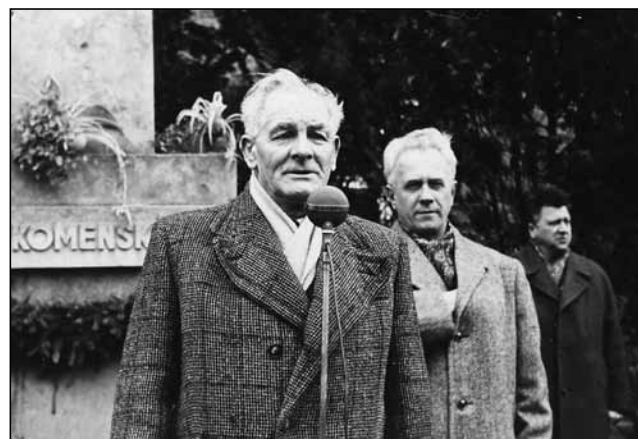
Mgr. et Mgr. Adam Hubáček, Ph.D.

kurátor Muzea Oderska v Odrách

Kontakt: adam.hubacek@odry.cz



Busta Komenského v den jejího odhalení. Autorem byl sochař J. Miška. Všechny fotografie pocházejí z archivu Muzea Oderska.



Zleva: ředitel školy p. Novák, uprostřed předseda MěNV Antonín Hrdina, vpravo předseda kulturní a školské komise MěNV Miroslav Badin.



Osoby v popředí zleva: Miroslav Badin, kulturní referent MěNV Jan Freisler; Antonín Hrdina, učitel Vladimír Busek, ?, ?, v čepici p. Skalka.



Školáci a další účastníci slavnostního odhalení.



Koncert žáků lidové školy umění.



Tam, na levém břehu Odry. U Polanského lesa

Karel Sýkora

Určitě už nikdo nedokáže spočítat, kolikrát jsem překračoval Odru ze Staré Bělé do Polanky nebo zpátky. Moje matka Anastázie pochází ze Vřesiny. A do Staré Bělé přišla za okolností velmi zajímavých. Ty už přímo souvisí s „mým místem“. Níže to stručně vysvětlím.

Otec se narodil ve Staré Bělé. Po Velké válce či Světové revoluci zatoužili moji předkové jako tisíce dalších po půdě. Díky Antonínu Švehlovi, jednomu z „mužů října“ a budovateli státu, se jim půdy dostalo. Tedy až po pozemkové reformě rozdělením feudálního i církevního majetku, konkrétně velkostatku Klimkovice, dvůr Svinov a tzv. „přídělem“ a „úhradou“.

Dědovi a babičce Karlovi a Karolíně Sýkorovým a mému otci a bratru Vlastíkovi to přineslo velkou radost. Bylo to pochopitelné. Asi tak, jako miliónům dalších v širém světě nebo doma. Lid toužil po vlastní hroudě. Kdo jenom trochu čte, tak ví, že např. peóni v Mexiku krvavě válčili pod heslem *Tierra y Libertad!* Bližším ruským mužikům dal Lenin *Děkret o zemi*. Ctěný vůdce našeho venkova Švehla to s parlamentem ale řešil demokraticky. A tak se stalo, že i naši předkové získali na několika místech to, o čem snili – vlastní políčka. Jedním z nich bylo právě ono místo na levém břehu Odry a asi 150 metrů od jižního okraje Polanského lesa. Nyní je to už majetek dcery, je v pronájmu a ve sceleném lánu. Meandry jsou tam dávno pryč. Ale to místo je svým způsobem nádherné a milé pořád. Pro mne určitě.

Pravda, nabytí této loučky bylo spojeno s komplikacemi. Především dálkou od chalupy ve Staré Bělé. To ovšem bylo podružné. Polí si všichni vážili. Kdoví, jak je to nyní. Reklamním nepřítelem je tráva, hrdinou v Beskydách někdy nebývá bača, ale golfista...(nic proti golfu ani golfistům!). Dálnice v úvalech i po černoze, hektary skladů a polo-prázdné satelity nám možná budou potomci hrubě vyčítat! Lid měl tehdy dost rozumu i času, aby kosení luk, sušení sena a jeho svážení do stodol přinášelo radost i užitek. A já se sestrou jako děti jsme toho byli svědky i účastníky. Díky dědo Karle, babičko Karolíně nebo taky pane Švehlo! Díky naší rodině!

Ovšem za to, že můžeme dneska vyslovit takové poděkování, musím ještě připomenout, co mě k tomu opravňuje. Okolnostmi a důvodem byla až neuvěřitelná „výměna“ naší matky za dojnici!

Je všeobecně známo, že na jaře roku 1945 se očekával další krvavý střet wehrmachtu s Rudou armádou o Ostravu. Jak tomu bylo u Opavy a na Hlučínsku, tak to se ví. Poruba, Klimkovice a mezi nimi Vřesina pak byly středem směru, odkud měla být Ostrava dobyta a osvobozena. Všim, co



Manželé Karel a Karolina Sýkorovi se syny Karlem (nahore) a Vlastimilem v době pozemkové reformy (1924).

se koncem dubna stalo, Vřesina hodně utrpěla. Včetně gruntu mé matky. Přišli o veškerý hovězí dobytek. A květen byl tady – čekala pole, opravy poškozených stájí, stodol i obydlí. Ano, toto pořadí platilo. Někjaké pracovní síly byly, ale ty prázdné chlévy.... Pomocníci i domácí museli jíst! Alespoň kdyby bylo mléko pro trochu másla a tvarohu nebo do melty. Ta kráva se našla a spíše byla vstřícně



Manželé Karel a Karolina Sýkorovi se syny Vlastimilem a Karlem (1928). V té době již byli majiteli loučky v Polance.



Selská dcera Anastázie Bártová na dvoře vřesinského gruntu.

nabídnuť příbuznou „tetinkou Paličkovou“ – ve Staré Bělé, za Odrou. Fronta touto vesnicí vlastně jenom proletěla, i když taky tam byly bolestné lidské ztráty a nemalé materiální škody. Ve Staré Bělé ale chyběly volné ruce – ty byly potřebné ve Vítkovicích, na šachtách, v dopravě a vlastně všude. Paličkovi ve Staré Bělé mohli jednu dojnici zapůjčit. A grunt ve Vřesině zase mohl postrádat dceru. Kdo více získal? Jednoznačně rodina



Mladá paní Anastázie Sýkorová se synem Kájou (prosinec 1946), autorem příspěvku.



Selská rodina „tetinky Paličkové“ ve Staré Bělé, chybí nejmladší syn Rudolf (1947). Tam přišla v květnu r. 1945 Anastázie Bártová ze Vřesiny – „za krávu“.



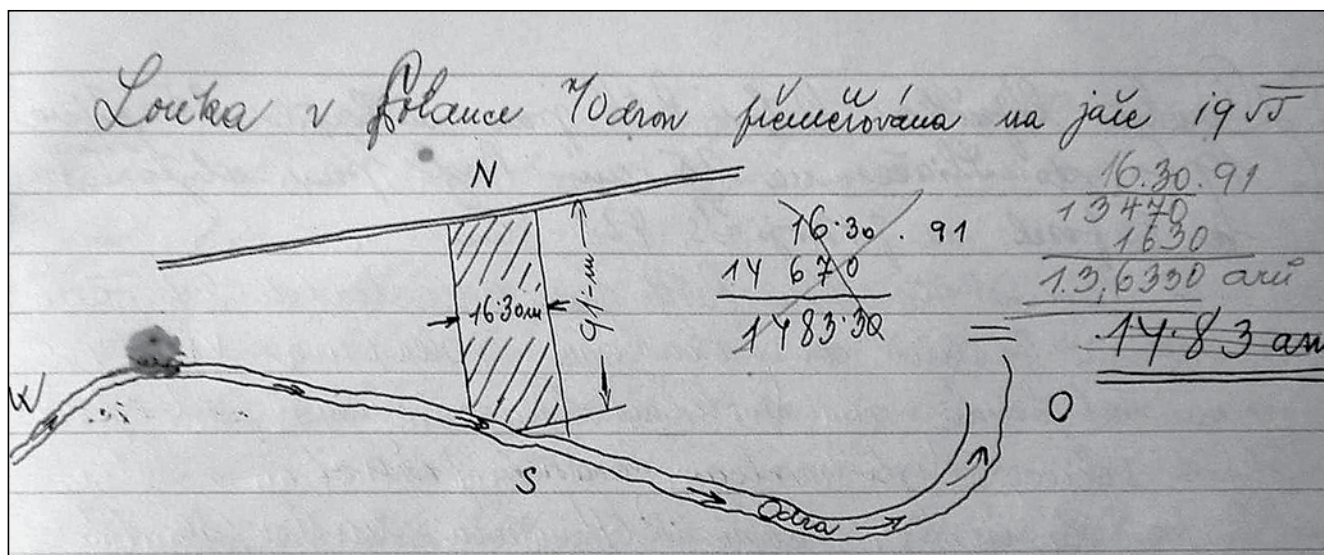
Autor příspěvku Karel Sýkora se sestrou Alenou (1951). V tomto roce začaly jejich společné cesty, pobyty a povinnosti taky u Odry v Polance.

ve Staré Bělé. Přišla k nim mladá a zdatná selka. Uměla všechno a byla samostatná. Vedle jakékoliv práce na polích, ve stájích, stodolách, s potahem, v lese a v domácnosti dokázala taky grunt a jeho život řídit.

Díky rodině Paličkových se v létě zúčastnila sokolského veřejného cvičení. Tam s jinými bratry sokoly předváděl svoje gymnastické mistrovství Karel Sýkora, můj budoucí otec. Zacvičil sestavu na oblíbených kruzích a – prý bylo co obdivovat. Včetně rozporu střemhlav! Se slečnou Stázkou se tehdy seznámil, spřátelili se a zamilovali. V listopadu r. 1945 byla svatba. Narodil jsem se v září 1946 a tím vším vlastně začalo ono moje – tu časté, občasné nebo dnes snivé – putování do míst k Odře, na která nejde zapomenout.

Matka tam na kole určitě jezdila již v létě roku 1946 – „rozhodit travu, obracet a sušit“. Moje nejkrásnější vzpomínky k Odře se ale vážou až k době po narození sestry Aleny. Matka nás tam vozila oba najednou. Já na zadním tandemu, sestra v košatině na řídítkách.

Vytrvale pracovala a já hlídal sestru na dece. Okolo nás motýli, vážky nebo ovádi a mouchy. Ty jsem musel odhánět. Když matka odpočívala, já vybíral ocúny. Do našeho sena nesměly. A v pokosech někdy umíral i pořezaný hnědožlutý skokan. Samozřejmě jsem se občas prošel k lesu a tam pozoroval kavky. Po trati jezdily obrovské parní mašiny, sledoval jsem břehule, brodílal na výškovický břeh a pod dohledem si mohl i zaplavat.



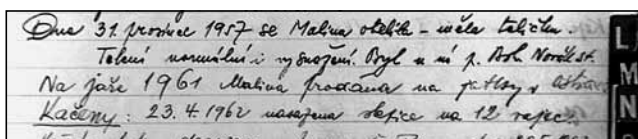
Náčrtek louky v Polance z r. 1955 (parc. č. 802/78). Náčrtek je z Hospodářského zápisníku manželů Karla a Anastázie Sýkorových. Novomanželé Sýkorovi si po zdědění – nabytí majetku (rod. dům, části polnosti) zaznamenávali v Hospodářském zápisníku především to, co se týkalo samotného hospodaření – polí, výnosů, osevů, hnojení, druhy prací, kdo je dělal, nákladů, nákupů zvířat, jejich počty, ošetřování, zabíječek prasat, výsadby stromů, opravy, investice atd. Zápisník byl vedený abecedně a chronologicky podle významu a potřeby, sloužil hlavně k zaznamenání událostí a plánování.

Jsou v něm méně důsledně i rodinné poznámky – narozeniny, návštěvy, dary, cesty, studia, nemoci a léčení. Rovněž jsou zajímavé i zápisy o živelních pohromách, které postihly nebo poznamenaly dům, pole nebo rodinné příslušníky.

Zápisy dokumentují složitý a nelehký život na vesnici a je cenný tím, jak prostě a dobově zaznamenává realitu tehdejšího běžného života. Domácí hospodářství a polnosti zajišťovaly rodině velmi dobrou životní úroveň včetně kvalitní výživy. To ale bylo výsledkem tvrdé a každodenní dřiny.



Dům rodiny Sýkorových ve Staré Bělé (1956). Vlevo je průjezdní stodola a chlévy pro krávu, kozu, prasata a drůbež.



Zápis o prodeji poslední krávy Maliny z Hospodářského zápisníku manželů Karla a Anastázie Sýkorových. Louka už byla scelená bývalým JZD Polanka.

To jsem uměl od čtyř let. Jednou mě hodně polekala a překvapila veliká užovka. Se sestrou svorně spaly na dece. Klidně se pak odplazila a nádherně vlnitým pohybem přeplavala Odru. To všechno se různě opakovalo do konce padesátých let. Ještě v červenci r. 1960 jsme kvůli povodni přišli o všechno seno. Co pak žrala naše kráva a koza, to už nevím.

Nezapomenutelné byly pro nás i dlouhé cesty do Polanky. Nohy visely volně z žebřinového vozu. Když jsme přešli Odru, tak jsme se těšili, až pacholek od sedláka zastaví u některého z malých rybníků po levé ruce a vstoupí do plytké vody. Byly tam viditelné rýhy po škeblích. Vozka jednu dvě sebral, křivákem je otevřel a vnitřek sněd!! Nemohli jsme to pochopit, ale tak to bylo. Při nakládání jsem musel fůru česat a louku zahrabovat, aby zůstala čistá.

Zábavné byly i cesty zpátky. Pravda, někdy jsme hned projeli vodou. Přes Starec to bylo blíže. Častěji se jezdilo k železničnímu přejezdu a k Honculi. Tam byl pro nás v hostinci sifón a slané tyčky. Sedávali jsme na fůře, tvářili se důležitě a zase jsem sestru hlídal. Pojídač škeblí nám ale vždycky zastavil při zralých třešních, které rostly až ke Staré Bělé. Snad se ještě dočkám jejich nové výsadby u silnice a cyklostezky Na Lukách.

Všechno to postupně mizelo se vznikem družstev. To je ale už doprovodná kapitola mého milovaného místa z levého břehu naší Slezské Matky Odry. Jiná

je ta, když jsem od r. 1954 poznával pstruhovou Odru u Spálovského mlýna.

V posledních dvaceti rocích jsem byl v tomto místě našeho dětství mnohokrát. Odra je tam dávno regulovaná, po mezích ani památky, spíše lán pšenice, sóje nebo kukuřice. Vlastnictví existuje hlavně u notářů, na katastrálních mapách a v několika korunách od družstva. Jezdával a chodíval jsem tam ale z Polanského lesa. Do něho jsem se dostal od památníku čs. tankistů po mostě Polanecké spojky. Vlastně ilegálně, s kolem, párkrát s běžkami a bez riskování. Sestup z náspu a pak procházka za sucha, v mrazu, sněhem nebo v době sněženek a česneku – to bylo něco až neuvěřitelného. Včetně těch ležících dubů. Pak jsem se za lesem zastavil, vzpomínal na otce s kosou a někdy s rozemletou struskou, na matku s hráběmi a s vidlemi. Vidím tam někde malinkou sestru s užovkou, myslím na pacholka a jeho zvláštnosti i laskavosti. Taky na ta horka a trpělivou a vždycky se opakující nádhernou rolnickou džinu.



Anastázie Sýkorová jako dojička a ošetřovatelka skotu v JZD Stará Bělá (1963).

Karel Sýkora

rodák ze Staré Bělé, občan Proskovic



Aleř pod Libhořřskou hůrkou Vzpomínka na pana Oldřicha Sobka

Hana Schillerová

Pokud budete mít štěstí, potkáte během své životní cesty člověka, na něhož nemůžete již nikdy zapomenout.

V obci Libhořř se na úpatí kopce v zemědělských pozemcích vyjímá v každém ročním období odlišné, přesto vždy nádherné, desítky metrů dlouhé stromořadí. Pro místní znalce a zasvěcené je známé jako Sobkova aleř. Byla vysazena u příležitosti Dne stromů v roce 2011 a realizátoři ji s úctou věnovali k životnímu jubileu panu Oldřichu Sobkovi, blízkému spolupracovníku, učiteli v oboru, postupem času pak vzácnému příteli, který právě pro mne byl tou nezapomenutelnou osobností a ovlivnil další profesní působení, když sám věnoval svůj celoživotní zájem přírodě, vlastivědě, historii. K lásce k přírodě a úzkému vztahu k prostředí, v němž žijeme, přivedl nejen nás, ale má další pokračovatele v našich dětech a dnes již i v jejich potomcích.

Stopy působení pana Oldřicha Sobka nese obec Libhořř, ale také celá oblast Novojičína: je to množství významných krajinných prvků, síť



Sobkova aleř v roce 2019 (Foto Petr Horák).

ekologické stability podílející se na přírodní rovnováze a rozmanitosti druhů v území, řady doprovodných silničních aleř, vyhlášené památné stromy, dodnes dochované významné biotopy chráněných druhů rostlin a živočichů. Jeho podpis nese naučná vlastivědná stezka Františka Palackého, kterou s péčí a láskou udržujeme pro návštěvníky přírodního parku Podbeskydí, na jehož zřízení v roce 1994 má zásadní podíl. Většinu svých myšlenek, plánů a nápadů dovedl k úspěšné realizaci, ať už v ochraně přírody nebo ve vlastivědné práci. Další již bohužel nepřibudou, neboť pan Oldřich Sobek 25. dubna 2020 zemřel...

Fotografie z 3. listopadu roku 2011 vlevo je tak vzácnou vzpomínkou na slavnostní přátelské setkání k výsadbě aleř věnované s poctou člověku, jehož odkaz zůstane navždy v nás, a stromy a keře se jako zelené poselství pro budoucnost budou každoročně novými listy nadějně otevírat do dalšího jara.



Oldřich Sobek (vlevo) s kolegy a přáteli (Foto Hana Schillerová).

Ing. Hana Schillerová

Městský úřad Nový Jičín

Kontakt: hana.schillerova@novyjiicin.cz

Veselská rozhledna

Alena Zemanová (text a foto)

V roce 2019 přibyl na Odersku nový turistický cíl. Na Veselském kopci byla v rámci projektu „Stezka rozhleden a vyhlídkových míst Euroregionu Silesia – II. etapa“ vybudována rozhledna. Tento projekt spočívá ve vytvoření síťového turistického produktu na celém území Slezska, na obou stranách česko-polské hranice. Myšlenka na vytvoření sítě rozhleden a vyhlídkových míst vznikla na základě požadavků obcí a měst ve Slezsku a byla zahrnuta do strategického dokumentu „Strategie rozvoje Euroregionu

Silesia na období 2014–2020“. Tvůrci strategického plánu se zabývali otázkou, čím může Slezsko zaujmout, jak přilákat turisty. Rovinatá krajina, bez výrazných solitérních objektů a ohromujících pohorí... Výsledkem je právě budovaný turistický produkt Stezka rozhleden a vyhlídkových míst Euroregionu Silesia, do kterého se zapojilo také město Odry a to dvěma rozhlednami.

Již od roku 2014 stojí nedaleko města Oder (na kopci Pohoř – Olšová) dřevěná rozhledna

na kamenném podstavci. Rozhledna je turisty velmi oblíbená, nachází se na trase naučné stezky Stříbrný chodník a je v docházkové vzdálenosti od obce Pohoř či města Oder. To vše, společně s lidskou touhou vidět svět z výšky, zaručuje vysokou návštěvnost. A tak nebylo daleko k myšlence postavit rozhlednu také na dalším kopci lemujícím Oderskou kotlinu.

Rada města Oder vypsala začátkem roku 2017 veřejnou soutěž na zhotovení projektové dokumentace na stavbu rozhledny na Veselském kopci. O zakázku se ucházeli čtyři projektanti, kteří předložili vizualizace rozhledny. Jediným vodítkem daným radou města bylo přání zadavatele, aby v rozhledně byl zakomponován symbol strážní věže (město Odry ji má ve znaku) a další limitující faktor byla výška rozhledny do 14 m. Nejlepším návrhem byl shledán projekt Lumíra Moučky, který Veselskou rozhlednu navrhnul jako futuristickou stavbu z černě mořeného dubového dřeva v kombinaci s ocelovými výztužemi.

Rozhledna se nachází v nadmořské výšce 547 m n. m., celková výška je 13,9 m a výhledová plošina je ve výšce 9,5 m. Základy železo-betonové konstrukce jsou skryty v násypu tvořícím pyramidu, povrch pyramidy je obsypán břidlicí, jednou z typických hornin Oderska. Středem podstavce rozhledny prochází tunel se zamýšlenou miniexpozicí turistických atrakcí Oderska. V tunelu bylo plánováno nainstalovat břidlicové tabule s reliéfy významných budov Oderska, avšak díky opakovanému vandalismu na rozhledně (sprejerství) jsme k vybudování této expozice zatím nepřistoupili. Veselská rozhledna byla stavebně dokončena již koncem listopadu 2018, slavnostní otevření rozhledny pro veřejnost proběhlo však až 8. dubna 2019 před zahájením letní turistické sezóny.



Veselská rozhledna v březnu 2020.

Projektant do tvaru rozhledny zakomponoval tvar strážní věže (jak bylo požadováno), avšak tuto myšlenku ještě dále rozvinul na symboliku věže, coby šachové figury. Rozhledna je namořena černou barvou a doplněna kontrastními bílými prvky tvořícími infrastrukturu rozhledny. V těsné blízkosti rozhledny se nachází tři bílá a jedno černé posezení ve tvaru šachových figur (střelec, pěšák, věž, jezdec) a také odstavná plocha pro automobily lemovaná



betonovými kvádry. To vše má v návštěvníkovi navodit pocit rozehrané šachové hry...

Rozhledna Pohoř Olšová nabízí krásné výhledy na Beskydy a Ostravskou kotlinu, Veselská rozhledna tento výhled obohacuje výhledy na Hostýnské vrchy a Moravskou bránu v okolí města Hranice. Právě tímto jihovýchodním směrem je na výhledové plošině vybudováno prostorné okno skýtající ničím nerušený výhled.

Při leteckém pohledu na Oderskou kotlinu tvoří obě rozhledny (strážní věže) pomyslnou bránu, bránu do Oder, bránu do Nížkého Jeseníku, bránu do Krajiny břidlice. Stejně jako kdysi strážní věže hlídaly bezpečnost na kupeckých stezkách procházejících Moravskou branou a Oderskými vrchy, tak také dnes obě rozhledny alespoň symbolicky stráží Odersko. Veselská rozhledna se stala vyhledávaným turistickým cílem, v městském informačním centru si návštěvník může koupit turistickou známku, vizitku, nálepku a také otisknout razítko s tvarem rozhledny.

Věříme, že vytvořením sítě rozhleden ve Slezsku a společnou propagací těchto cílů docílíme rozvoje přeshraničního cestovního ruchu a nabídneme turistům srozumitelný produktový balíček. Vždyť jen v blízkém okolí Oder se v roce 2020 začaly budovat další dvě rozhledny – v Jeseníku nad Odrou a v Budišově nad Budišovkou. Rozšíří tak stávající nabídku, přilákají nové turisty a novými výhledy do naší krásné krajiny jistě potěší i místní.

Mgr. Alena Zemanová

vedoucí Odboru kultury a školství Městského úřadu Odry

Kontakt: alena.zemanova@odry.cz



Mariánský sloup v Odrách byl restaurován

Adam Hubáček (text a foto)

Pískovcové sousoší bylo původně vytvořeno v roce 1736 pro průčelí kapucínské fulnecké lo-rety. Zřejmě kolem 1784 pak bylo přesunuto, po zrušení a uzavření areálu ve Fulneku, před budo-vu renesanční radnice v Odrách. Jeho autorem byl sochař Filip Sattler (20. dubna 1695 Wenns – 20. května 1738 Olomouc), jenž byl činný ve 20. a 30. letech 18. století na Olomoucku. Socha Panny Marie Immaculaty byla výsledkem dílenské spolupráce mistra se slezským tovaryšem Janem Antonínem Richterem, jehož zásahy jsou vcelku dobře rozpoznatelné – Richter zřejmě vytesal hlavu s poněkud ostřeji působícím, pro Sattlera nezvykle působícím účesem, i množství ostře vykrajovaných záhybů drapérie.

V roce 2020 byla socha rozebrána, převezena do ateliéru sochařů Jiřího Fingera a Pavla Hradilíka v Olomouci a zrestaurována. Předchozí restaurátorský zásah provedl v roce 1966 akademický sochař Vojtěch Hořínek.

Za zmínku stojí skutečnost, že kromě řady ob-vyklých restaurátorských prací byly nově vytvoře-ny ruce Panny Marie, které nahradily Hořínkovu

rekonstrukci a svatozář, která je opatřena karáto-vým plátkovým dukátovým zlatem. Po provedené restauraci byla socha převezena zpět do Odr na Masarykovo náměstí a umístěna na stávající základ.

Socha Panny Marie Immaculaty (Neposkvrněné) je pojata v mírně podživotní velikosti. Panna Marie stojí na zemském glóbu ovinutém hadem, vyjadřují-cím moc hříchu a satana nad světem. Ruce Panny Marie jsou sepyaty k modlitbě, její tvář směřuje k nebi, kolem hlavy Panny Marie se nachází svato-zář, symbolizující v římskokatolickém vnímání její svatost, modlitba a pohled k nebi odkazuje na Boha, jenž Satana na konci dějin přemůže. Po stranách sloupu se nachází figury klečících adorují-cích andělů stojící na nízkých pilířcích s okosenými hranami. Postament sousoší tvoří odstupněný hra-nolový podstavec s volutovými křídly zdobený na čelní straně slepou rokajovou kartuší, na volutách páskovým ornamentem.

Mgr. et Mgr. Adam Hubáček Ph.D.

kurátor Muzea Oderska v Odrách

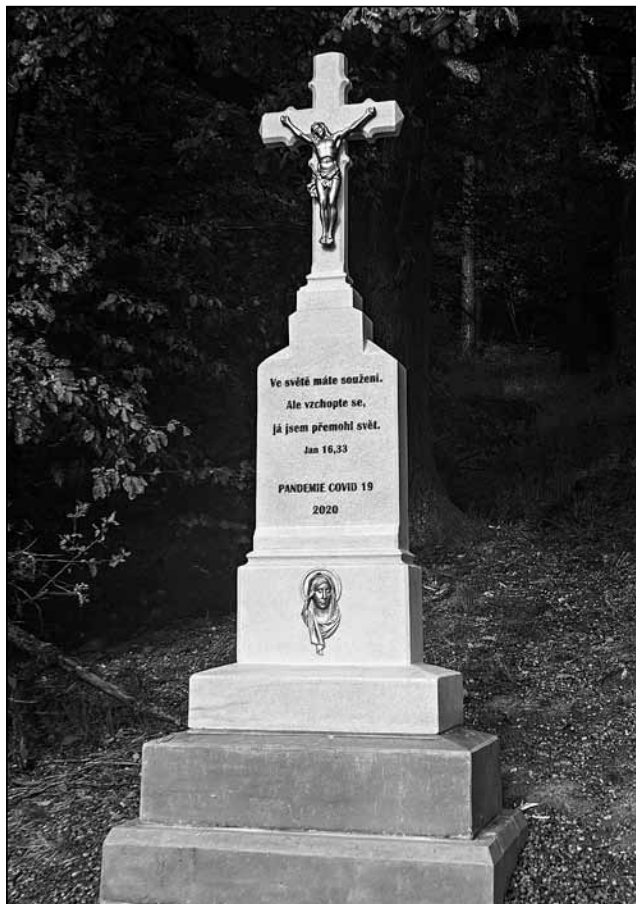
Kontakt: adam.hubacek@odry.cz



Sousoší na náměstí v Odrách po provedeném restaurátorském zákroku.

Pandemický kříž u Oder

Petr Kuník



Celkový pohled na kříž (Foto Nela Franková).

V neděli 11. října 2020 odpoledne se na úbočí kopce Vladař nad Odrami konala zvláštní událost – žehnání pandemického kříže, který nechala postavit oderská farnost jako připomínku obětí a událostí spojených s celosvětovou pandemií nemoci COVID-19 a vyjádření poděkováním těm, kdo zachraňovali a zachraňují životy.

„Napadlo nás tady zanechat, podobně jako to dělali i naši předkové, památku na tuto událost, která



Ze žehnání v říjnu 2020 (Foto Nela Franková).

ve větší či menší míře ovlivnila všechny bez rozdílu. Rozhodli jsme se pro stavbu kamenného kříže umístěného ve svahu nad úrovní města Oder tak, aby jej bylo možno spatřit už z dálky. Jeho smyslem není pouze připomenout oběti zmiňované pandemie, nebo jen úzkosti a nejistoty prožívané námi v letošním roce. Má s úctou připomenout všechny, kteří nasazovali své síly v boji proti ní – od zdravotníků, policistů, hasičů až po dobrovolníky doma u šicího stroje. Symbolicky si tím chceme vyprošovat Boží požehnání do dalších let.“

Kříž stojí na zdaleka viditelném místě a je obrácen k městu (GPS: 49.6808550N, 17.8445475E). Zhotovila ho firma Kamenictví Jakubík z Oder. Je ze světlého mramoru, jeho výška je něco přes dva metry a nese nápis s motivem Janova evangelia: „Ve světě máte soužení. Ale vzchopte se, já jsem přemohl svět.“ Jan 16, 33 PANDEMIE COVID 19, 2020

P. Mgr. Petr Kuník

farář v Odrách

Kontakt: rkf.odry@doo.cz

Akce Zemědělství v Poodří 2020

Kateřina Křenková, Sandra Genčiová

Dne 28. září 2020 se na návsi v Bartošovicích konal již 6. ročník akce Zemědělství v Poodří. Hlavním pořadatelem této akce je Místní akční skupina Regionu Poodří, z. s. ve spolupráci s obcí Bartošovice.

Od ranních hodin byl pro návštěvníky připraven bohatý program. Připravena byla výstava zemědělské techniky, výstava hospodářských zvířat, jarmark produktů s regionální značkou MORAVSKÉ KRAVAŘSKO regionální produkt®, ukázka řemesel,

prezentace a prodej zemědělských produktů, ale také celodenní zábava a soutěže pro děti.

Místní akční skupina (MAS) Regionu Poodří, z. s. se prezentovala a propagovala svou činnost při naplňování své Strategie komunitně vedeného místního rozvoje „Poodří – přívětivý region“, ale i ve svých ostatních aktivitách. Návštěvníci se mohli dozvědět o již realizovaných projektech, ale také o dalších plánovaných výzvách a přípravách na novou strategii pro další období. Ve svém stánku MAS také

nabízela nejrůznější materiály s venkovskou tematikou a propagační předměty.

Na celodenním programu nechyběla také řemesla. Nejen děti se mohly aktivně zapojit do zpracování ovčí vlny v Dílně u Slunce manželů Kuchařkových z Jeseníku nad Odrou, dále si mohly vyzkoušet své znalosti na naučné stezce českým zemědělstvím, kterou připravila paní Alena Hubová ze Zemědělského svazu ČR. Také se prezentovali mladí Včelařici z Bartošovic, kteří, kromě prodeje produktů ze včelího vosku a medu, seznamovali návštěvníky s chovem včel. Další aktivity pro děti všech věkových kategorií připravil spolek Skrojek ze Skotnice.

Hlavním programem akce bylo představení moderní zemědělské techniky, kterou prezentovali obchodní zástupci firem CIME-plus s.r.o., Hranice – Drahotuše, BV – Technika, a.s., Polanka nad Odrou a firma DFH s.r.o., provozovna Mošnov. Výstavu doplnili zemědělskou technikou také Ing. Petr Klečka, Ing. Vladan Mácha a Petr Hodura. Všem patří poděkování za podporu naší akce.

Akci podpořili také Mlékárna Kunín a.s., Matěj Agro s.r.o. z Kateřin, Zemspol Studénka a.s. Jaroslav Lys z Kateřin, Farma Luční dvůr Bartošovice a Milan Valenta z Bartošovic.

Firma AGROSUMAK a.s. ze Suchdolu nad Odrou přivezla na akci živá zvířata ze svého chovu – holštýnský skot. Představil se i Jarošův statek – Příroda kolem nás ze Studénky, který si připravil ukázkou svého malého hospodářského zvířectva a prezentaci své činnosti. Letošního ročníku se zúčastnila Střední škola technická a zemědělská z Nového Jičína, která představila možnosti vzdělávání mládeže ve svých studijních oborech.

Doprovodný program byl zaměřen na zemědělskou a venkovskou tematiku. Se zemědělskou krajinou je úzce spjatá také myslivost, a proto formou interaktivní prezentace představili zástupci Okresního mysliveckého spolku Nový Jičín loveckou kynologii a také byla pro návštěvníky připravena výstava loveckých trofejí zdejšího Mysliveckého sdružení. Ukázkou pasení ovcí a indických běžců pomocí ovčáckých psů se představil spolu

se svými kolegy pan Radek Polášek z Občanské společnosti DSI, z. s.

U příležitosti konání akce se také prezentovaly výstavou historické a současné techniky místní sbory dobrovolných hasičů, které v obcích působí řadu desítek let a také se, mimo svou hlavní činnost, významně podílejí na společenském životě na venkově.

Technickou kulturní památku, Bartošovický mlýn, prezentoval jeho majitel pan Ing. Vladan Mácha. Bartošovický oživlý mlýn je součástí Technotrasy – surová krása Moravskoslezského kraje. Projekt Pohádkové Poodří prezentoval Destinační management turistické oblasti Poodří – Moravské Kravařsko, o.p.s.

Na hlavním podiu opět vzniklo aranžmá z místní produkce ovoce a zeleniny od paní Lucie Valentové z Bartošovic.

Svým nezaměnitelným repertoárem bavila návštěvníky po celý den country kapela „Gdo zrovna může“ ze Suchdolu nad Odrou.

V rámci doprovodného programu byla otevřena pro návštěvníky Záchranná stanice a návštěvnícké středisko Dům přírody Poodří.

V průběhu celého dne mohli návštěvníci ochutnat tradiční domácí kuchyni, zelňačku, guláš nebo domácí jablečné moučníky ke kávě, připravené v zámecké kuchyni v Bartošovicích.

Letošní ročník se odehrál za pravého podzimního počasí s občasnými dešťovými přeháňkami, ale i přes všechny nástrahy počasí a letošní náročné podmínky byla návštěvnost velká. Poděkování za uskutečnění Zemědělství v Poodří 2020 patří všem, kteří se na přípravě a realizaci akce podíleli, také Moravskoslezskému kraji za finanční grant, a hlavně všem, kteří se akce zúčastnili!

MVDr. Kateřina Křenková, starostka obce Bartošovice

Bc. Sandra Genčiová, MBA, pracovník MAS Regionu Poodří, z. s.

Kontakty: katerina.krenkova@bartosovice.cz, animacemas@regionpoodri.cz

Počasí druhého pololetí roku 2020

Petr Dobeš

Ve druhé polovině roku 2020 dosáhla průměrná teplota vzduchu hodnoty 11,4 °C, což je o 1 °C více, než dlouholetý průměr, vypočítaný za období 1979–2013. Tři měsíce – červenec, září a listopad byly teplotně normální, srpen a říjen nadnormální a největší odchylku od průměru vykázal měsíc prosinec, kdy bylo o 2,8 °C tepleji, což tento měsíc řadí k silně nadnormálnímu.

Nejnižší teplota vzduchu byla v Hladkých Živicích naměřena 2. prosince a to -8,5 °C. Nejvyšší teploty bylo dosaženo 28. července, kdy rtuť teploměru vystoupala na hodnotu 31,8 °C. Tyto hodnoty jsou zároveň extrémními hodnotami platnými pro celý rok 2020.

V druhém pololetí napadlo podstatně více srážek, než jsme byli zvyklí v předchozích letech.



Hodnota 340,1 mm činí 143 % obvyklého množství srážek za měsíce červenec až prosinec. Srážkově normální byly měsíce červenec a srpen, září bylo silně nadnormálním a říjen dokonce mimořádně nadnormálním měsícem. Říjnový srážkový úhrn 116,3 mm je trojnásobkem normální hodnoty tohoto podzimního měsíce. Nejvíce srážek napadlo 1. září a to 27,7 mm.

Zvýšené množství srážek se odrazilo také na vodních stavech říčních toků. Dne 14. října vystoupala Luha v Jeseníku n. Odrou i Odra v Odrách na 3. povodňový stupeň, voda zaplavila silnici mezi kunínskou oborou a Bernarticemi n. Odrou a částečně i silnici Suchdol n. O. – Kunín.

Zaznamenali jsme 14 dnů, v nichž se vyskytovaly bouřkové jevy. Žádné škody způsobené bouřkou nebyly zjištěny. Kroupy se vyskytly 28. července při silné večerní bouřce. Nejsilnější vítr dosahoval 2. července rychlosti 16 m/s.

První sněhová pokrývka se utvořila 11. prosince a to o výšce 3 cm, která však během dne roztála a do konce roku se již nevyskytla.

Hodnocení celého roku 2020

Průměrná teplota vzduchu v roce 2020 dosáhla hodnoty 9,5 °C, což je o 1 °C více, než dlouhodobý normál. Tato hodnota řadí uplynulý rok někam doprostřed v rámci uplynulého desetiletí, ale od roku 1979 je to stále osmá nejvyšší roční hodnota.

Extrémní hodnoty teploty vzduchu jsou, jak již je uvedeno výše, -8,5 °C a 31,8 °C. Ledových dnů bylo letos minimálně, pouze 6. Mrazových dnů,

kdy je nejnižší denní teplota pod nulou bylo 93. Letních dnů, v nichž maximální teplota dosáhla alespoň 25 °C, se vyskytlo 51, což je jen těsně nad dlouhodobým průměrem (50 dnů). Tropických dnů s maximální teplotou 30 °C a více pak bylo 11, rovněž o 1 více. Dá se tedy říci, že dle této charakteristiky bylo v roce 2020 zcela normální léto. Pro zajímavost uvádím rekordní počty z minulých let, kdy se vyskytlo až 92 letních dnů (2018), případně 32 dnů tropických (roku 2015).

Vysoký srážkový úhrn tohoto roku, 864,1 mm, je 134 % normální hodnoty (ta činí pro Hladké Životice 644,1 mm). Je to druhý nejbohatší rok na srážky od roku 1979. Nejvyšší denní úhrn 44,8 mm byl naměřen 26. června.

Bouřkové jevy se vyskytly ve 22 dnech. Sněhová pokrývka ležela na povrchu země pouze osm dnů (5 dnů v lednu, 2 dny v únoru a 1 den v prosinci). Poslední sníh roztál 28. února 2020, první napadl 11. prosince. Pokud sečteme každodenně měřenou výšku nového sněhu, dostáváme se za celý rok na neuvěřitelnou hodnotu 10 cm. V tomto roce tudíž napadlo nejméně sněhu od roku 2002.

Zdrojem dat o teplotě vzduchu a srážkových úhrnech jsou měření pana Ladislava Rošlapila na Šlechtitelské stanici v Hladkých Životicích. Ostatní meteorologické prvky a jevy (oblačnost, rychlost větru, typ srážek, dohlednost, atmosférické jevy, bouřkové jevy a sněhová pokrývka) pozoruje autor tohoto příspěvku v Suchdole nad Odrou.

Mgr. Petr Dobeš

Kontakt: dobes.petr@centrum.cz

	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	II. pololetí	rok
průměrná teplota	18,0	19,2	14,4	10,0	4,5	2,5	11,4	9,5
minimální teplota	6,1	6,4	3,5	0,0	-4,1	-8,5	-8,5	-8,5
maximální teplota	31,8	31,0	28,9	23,9	14,8	14,5	31,8	31,8

	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	II. pololetí	rok
dny arktické							0	0
dny ledové						2	2	6
dny mrazové					9	13	22	93
dny letní	16	20	6				42	51
dny tropické	2	7					9	11

	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	II. pololetí	rok
počet srážkových dnů	14	12	11	19	8	11	75	144
srážkový úhrn	80,6	87,8	153,7	116,3	24,5	21,8	484,7	864,1

	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	II. pololetí	rok
počet dnů s bouřk.jevy	6	5	2	1			14	22
dnů se souvis.sněh.pok.						1	1	8



Letouni Flascharova dolu

Foto Jiří Šafář, Alena Zemanová



Netopýr brvitý (Myotis emarginatus).



Netopýr černý (Barbastella barbastellus).



Netopýr severní (Eptesicus nilssonii). Foto Alena Zemanová.



Netopýr velký (Myotis myotis).



Netopýr vodní (Myotis daubentonii).



Netopýr vousatý (Myotis mystacinus).



Netopýr ušatý (Plecotus auritus).



Vrápenec malý (Rhinolophus hipposideros).

Rozlivy v CHKO Poodří v říjnu 2020

Foto Zbyněk Sovík



Velká voda u Bartošovic – vlevo Luční dvůr; uprostřed Dolní bartošovický rybník, v popředí louky směrem k železniční trati.



Pohled směrem ke Butovicím. Vlevo u železniční trati je patrný vyšší reliéf, kam se voda již nedostala. V nivní krajině hrají roli centimentry...



Louky mezi Suchdolem nad Odrou a Hladkými Živicemi – voda odezněla a vrátila se do koryta, krajina se leskne hladinami tůní.



U Polanky nad Odrou – pohled směrem k Ostravě. Srpkovitý tvar tůní svědčí o bývalých říčních meandrech, které byly zazemněny a zavezeny. Odra byla v těchto místech regulována.



Bývalý lihovar v Bartošovicích **Stav areálu v dubnu 2019 (výběr z fotodokumentace)**

Foto Jan Šádek, Radim Jarošek



Pohled na hlavní manipulační plochu při vstupu do areálu.



Celkový pohled na hlavní budovu.



Skladovací prostor v části hlavní budovy.



Zbytky konstrukce horní strojovny nákladové zdviže v hlavní budově.



Vrchní patro v části hlavní budovy.



Mezipatro v části hlavní budovy.



Pohled z hlavní budovy na samostatné zbytkové sklady v areálu, které byly asanovány.



Interiér jedné z místností samostatného zbytkového skladu (piloty pro nádrže).



Pohled na areál ze severní strany.



Pohled na hlavní manipulační plochu směrem od již zbouraného samostatného zbytkového skladu. Uprostřed hlavní budova.



Zadní pohled na samostatný zbytkový sklad.



Celkový pohled na areál ze zadní strany (směr od rybníka a pozemků společnosti DENAS).



Vrátnice, malá rozvodna a nářadovna pro areál.



Horní patro vedlejší budovy navazující na budovu hlavní.



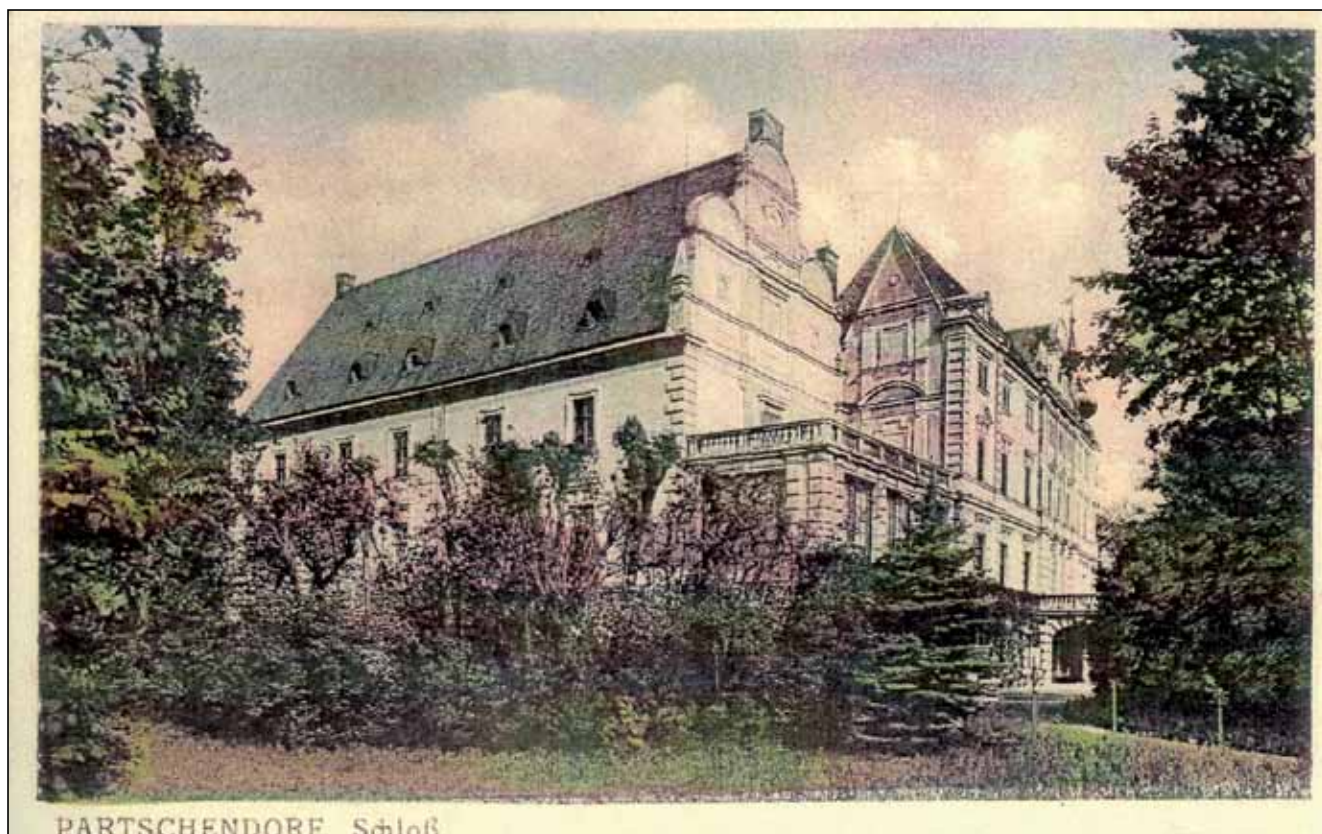
Přístup obsluhy do horní strojovny v hlavní budově.



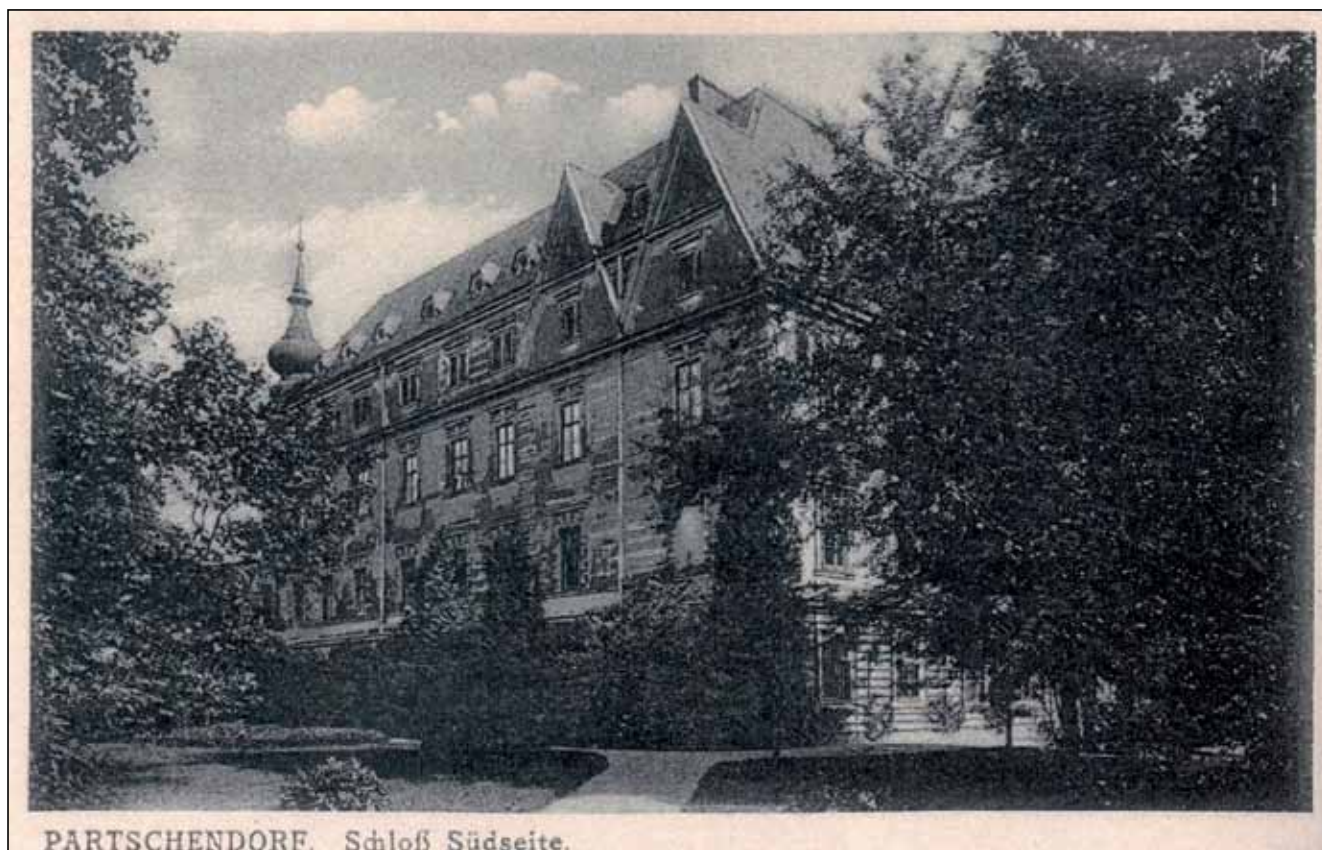
Jedna ze skladovacích místností hlavní budovy areálu.



Zámek v Bartošovicích



Zámek někdy na počátku 20. století. Obě fotografie převzaty z knihy Josefa Medka Partschendorf in alten Ansichten.



Zámek na pohlednici odeslané v roce 1933.



Současný interiér zámku v Bartošovicích

Foto MAS Regionu Poodří, z. s. a Destinační management turistické oblasti Poodří – Moravské Kravařsko, o. p. s.



Reprezentační schodiště s vyřezávaným tabernáklem na stěně a s iluzivní výmalbou stropu stylem al secco.



Společenský sál (bývalá jídelna) se stylovým nábytkem a kazetovým stropem s rosetami. Vyřezávanými rámy a garnýžemi táfování oken-ních nik a dveřních průchodů se podobá vedlejší místnosti. Navíc jsou v jídelně zrcadla s bohatě vyřezávanými rámy včetně zdobných nádstavců. Součástí místnosti je přepychový příborník, který se okénkem otvíral do chodby (není na snímku zachycen).



Současný interiér zámku v Bartošovicích



Další místnost je podobně zdobně vybavena jako jídelna. Liší se stropem z rozměrných plochých kazet v rámech. Ozdobou interiéru je přiborník a majoliková kamna, hlásící se do empíru. Z místnosti se vchází na balkon.



Honosně je vybaven původní salon a knihovna. Je táflována kvalitním profilovaným dřevem s kazetami, rámy zrcadel a dvířek vestavěných vitrín. Strop je pokryt rámy kazet a jejich malovanými ornamentálními výplněmi. V severní stěně se nachází dveře s dřevěným, akanty zdobeným segmentovým frontonem a patrně alabastrový krb. Pokoj dnes slouží jako obřadní síň.



Blíž přírodě



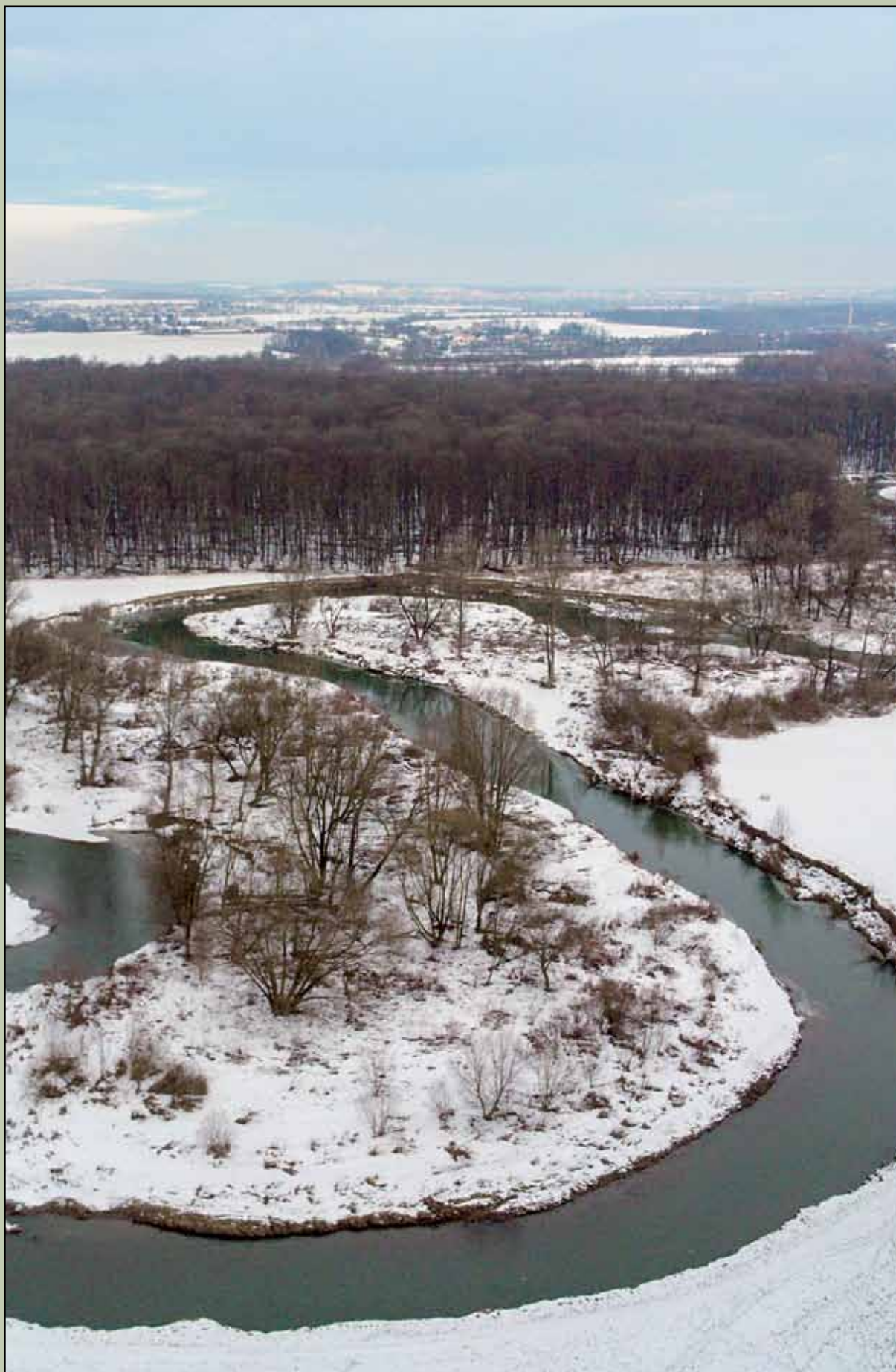
Pojďte s námi do přírody!

- Navštivte přírodně cenné lokality po celé České republice.
- Vydejte se s námi pěšky, na kole či s kočárky na naučné stezky.
- Sledujte rostliny a živočichy z vyhlídek a pozorovaten.
- Objevte s námi orchidejové louky, pralesy a památné stromy.
- Podívejte se do nitra obnovených rašelinišť a mokřadních luk.
- Vyberte si lokalitu na www.blizprirode.cz a vyrazte s NET4GAS a ČSOP do přírody!

Rozvíjíme společensky odpovědnou politiku ochrany přírody s ohledem na současné a budoucí generace a jsme jedním z největších firemních dárců v oblasti ochrany přírody v České republice.

www.blizprirode.cz





Meandry Odry u Blücherova lesa u Polanky (Foto Zbyněk Sovík).