

4 Petr Sehnálek
Přerov – město vybudované
železnici

20 Petr Jirák
Hitlerova cesta vlakem přes
Hanou

29 Marie Dokoupilová
Nerealizovaná kuriózní železnice
v Prostějově



TÉMA ČÍSLA

Železnice,
mosty a cesty

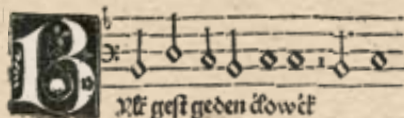
Muzeum Komenského v Přerově zve na výstavu

Jan Blahoslav

rodák z Přerova

21. 2. – 28. 5. 2023

500 let od narození biskupa jednoty bratrské,
humanisty, jazykovědce, překladatele,
historika a muzikologa



Chodba v 2. patře přerovského zámku
Slavnostní zahájení: neděle 19. 2. 2023 od 15.00 hodin
Návštěva výstavy součástí vstupného do stálých expozic muzea
Vstupné samostatně: 20/10 Kč



Olomoucký kraj

Muzeum Komenského v Přerově je příspěvkovou organizací zřízenou a financovanou Olomouckým krajem.

Akce se koná za finanční podpory Statutárního města Přerova.



KROK 2/2023

Periodický tisk územně
samosprávného celku Olomoucký kraj

Téma čísla.

Železnice, mosty a cesty

Obálka:

Historická parní lokomotiva Velké
bejček.

Foto: Josef Vendolský, České dráhy.

Vydává Vědecká knihovna v Olomouci

Ročník 20., číslo 2

Vychází čtyřikrát ročně v Olomouci

Vedoucí redaktor:

Mgr. Tomáš Chalupa

Odpovědná redaktorka:

Mgr. Michaela Heloňová

Redakční rada:

RNDr. Bc. Iveta Ťulpíková, Mgr. Miloš
Korhoň, PhDr. Martin Kučera,
prof. Mgr. Jindřich Štreit, Mgr. Michaela
Heloňová, PhDr. Marie Gronychová,
Mgr. Pavel Rušar, Mgr. Filip Gregor,
PhDr. Jindřich Garčic, RNDr. Lenka
Prucková, MgA. Antonín Valenta,
Mgr. Lubor Maloň

Adresa vydavatele a redakce:

Vědecká knihovna v Olomouci,
Bezručova 3, 779 11 Olomouc
IČO: 100625

tel.: 585 205 311, fax: 585 225 774

e-mail: redakce@vkol.cz

internet: www.vkol.cz/krok

facebook: [https://www.facebook.com/
kulturninevue](https://www.facebook.com/kulturninevue)

Grafická úprava:

Petr Macháček

Předtisková příprava a tisk:

Profi-tisk group, s. r. o.

ISSN:

1214-6420 (tištěná verze)

1214-648X (elektronická verze)

Registrace:

MK ČR E 6450

Číslo vychází:

15. 5. 2023

Obsah

03 Úvodník (*Tomáš Chalupa*)

04 Přerov – město vybudované
železnicí I. (*Petr Sehnálek*)

13 Zahájení železniční dopravy
po Severní dráze císaře
Ferdinanda I. (*Jiří Fiala*)

20 Hitlerova cesta vlakem přes
Hanou dne 17. března 1939
(*Petr Jirák*)

24 Historie železniční tratě
Olomouc–Čelechovice
(*Martin Kašpar*)

29 Nerealizovaná kuriózní
železnice v Prostějově
(*Marie Dokoupilová*)

33 Příběh tvůrce kreseb
lokomotiv a nádraží Leoše
Wertheimera (*Pavel Konečný*)

37 Bylo by to krásné, kdyby
tu stály. Historie mostů
na Bečvě (*Jiří Lapáček*)

43 Luciper s ohnivou pecí
(*Michaela Kokojanová*)

45 Po čem šlapou Hanáci? aneb
Proměny historické dlažby
v Olomouci (*Jan Jeništa*)

53 Připomínka loga LOBL
(*Igor Kokojan*)

55 Železniční stanice Šternberk
v proměně času (*Vlasta Hlůzová*)

VARIA

59 Výrobci a obchodníci
s liturgickými předměty
v Olomouci. Ikona-František
Dolanský (*Jana Krejčová*)

68 Malý velký muž Statis
Sopranidis (*Ivan Hlavatý*)

73 Japonský komiks si získává
i české čtenáře (*Marek Živný*)

76 Provokativní poutník
(*František Všeticka*)

79 Jeseníky jsou pro mě stejně
inspirativní jako Latinská
Amerika (*Michaela Heloňová*)

82 Matěj Matela vydal Fenomén
Praděd (*Tomáš Chalupa*)

85 Vědecká knihovna otevírá
Červený kostel veřejnosti

89 Kulturní itinerář

TÉMA ČÍSLA 3/2023

Floristika



Úvodník

Vážení a milí čtenáři revue KROK, zima je za námi, je konečně teplo a blíží se čas cestování. Téma našeho magazínu jsme proto tentokrát zaměřili na železnice, cesty a mosty. Bez nich by to prostě nešlo. Zejména železnice je pro mnohé z nás symbolem volání dalek. První táboř, čundry, vodácké výpravy nebo horské túry, to vše je spojené s jízdou nějakým tím rychlíkem, osobákem či lokálkou. Vlaky jsou stále populárním fenoménem také u těch nejmenších kluků. Rád se přiznám, že i můj synek se mnou chodí pozorovat vlakový cvrkot na hlavní nádraží, stejně jako jsem to kdysi já jako malý špunt dělal se svým tátou. Vlaky nás zkrátka už od dětství čímsi magicky přitahují. Zajímavý je také fakt, že u nás v České republice máme nejhustější železniční síť v Evropské unii. V Česku připadá na tisíc čtverečních kilometrů 121,25 kilometrů železnic, zatímco ve druhé Belgii je to 118,15 kilometrů a v třetím Německu 107 kilometrů. Jsme zkrátka železniční velmoc.

Horší je to už s cestami, které jsou u nás často v dost žalostném stavu. Říká se, že starověcí Římané hodnotili vyspělost okolních národů mimo jiné podle toho, jak kvalitní cesty stavěly. S trochou nadsázky by se dalo říct, že nám by se při svých taženích vyhnuli obloukem. V kvalitě cest a silnic máme rozhodně co zlepšovat, takže i proto je důležité, že železnice nám mohou tento současný stav kompenzovat. V neposlední řadě pak nelze pominout ani ekologické aspekty cestování vlakem. Železniční doprava je mnohem šetrnější k životnímu prostředí a ekologové ji řadí dokonce na první místo mezi všemi dalšími druhy dopravy. Mají pravdu, protože na celkových emisích oxidu uhličitého z dopravy se vlaky podílí jen půl procentem. Zkrátka výhody železnic jsou zřejmé, ať už se na to díváme z jakéhokoliv úhlu pohledu. Pokud se tedy zrovna chystáte na nějaký ten výlet vlakem, nezapomeňte si s sebou vzít náš KROK, cesta vám pak bude lépe ubíhat.

Přeji Vám příjemné čtení.

Tomáš Chalupa

Přerov – město vybudované železnicí I.

PETR SEHNÁLEK

V Přerově se počátkem 40. let 19. století začala psát historie železnice na střední Moravě. Zdejší stanice byla vybudována zhruba v půli trasy strategické železniční spojnice Severní dráha císaře Ferdinanda a napojily se do ní také odbočné trasy od Olomouce a Brna, což z ní učinilo významný železniční uzel. Stanice patřila mezi největší na Moravě a její přítomnost pozitivně ovlivnila rozvoj samotného města a mimo jiné zapříčinila založení přerovské průmyslové tradice. Se železnicí spojilo své osudy hned několik generací obyvatel Přerova a ne náhodou se mu proto přezdívalo město železničářů. Více než 180 let železničních dějin v Přerově je plných zajímavých epizod a významných událostí.

Přivedení železnice do Přerova je úzce spojeno se samotným prvopočátkem parostrojní železnice v rakouském mocnářství. Dne 4. března 1836 získal vídeňský bankéř Šalomoun Rotschild privilegium ke stavbě železnice s parním pohonem. Jednalo se o projekt vypracovaný profesorem vídeňské polytechniky Franzem Riepelem a Heinrichem Sichrovským, který sledoval vybudování spolehlivého a rychlého spojení hlavního města

Vídně a Bochnie, a to po trase Břeclav – Uherské Hradiště – Přerov – Lipník – Moravská Ostrava – Bohumín. Komunikace budovaná společností Severní dráha císaře Ferdinanda se měla stát důležitou hospodářskou spojnici monarchie, protože měla spojit solné doly a zdroje dřeva v Haliči, uhelné doly na Ostravsku a hanácké obilnice. První úsek byl zprovozněn počátkem roku 1838 mezi vídeňským předměstím Floridsdorf a 18 kilometrů vzdáleným Wagramem a v roce 1839 dosáhla železnice českých zemí – 6. června dojel první vlak do Břeclavi a 7. července pak až do Brna. Stavba Severní dráhy pokračovala k severu a od půle roku 1840 pracovala firma bratří Kleinů na zhotovení úseku ze Svytlavky do Přerova a od října také na odbočném úseku z Přerova do Olomouce. Téhož roku byl pro účely železnice vybudován dřevěný most přes řeku Bečvu. Koncem jara 1841 byly hotovy práce na tzv. železničním spodku, a tak bylo již možno zahájit kladení železničního svršku, tj. samotné „železné dráhy“ z kolejí a pražců. Paralelně s tratí byla budována přerovská železniční stanice, a to dle předpisu, jenž stanovil, že *„úplné odloučení železnice od okolí se má provést*

v nádražích, která nikdy nemají býti v přímé blízkosti obcí neb měst. Hranice nádraží se opatří ochranným plotem neb zdí". Nádraží se v té době skutečně nacházelo až za městem, a to více jak půl kilometru od hranic souvislé zástavby. Přerov v té době představoval chudé provinční městečko, odkázané na zemědělství a soukenictví, které od 30. let 19. století začalo strádat strmě vzrůstající konkurencí nastupující tovární výroby. Vzhled města byl tehdy ovlivněn nejen nízkým hospodářským potenciálem, ale i několika ničivými požáry, jimž v letech 1831 a 1833 padlo za obět více než 160 domů. Počátkem 40. let zde žilo v 630 domech asi 4 000 obyvatel.

Ve středu 1. září roku 1841 dorazil do Přerova v rámci komisionální jízdy první vlak. Slavnostní zahajovací jízda na novém úseku z Uherského Hra-

diště do Přerova a odtud do Olomouce se odehrála ale až v neděli 17. října. Po celé trati byly stanice vyzdobeny prapory a květinami a mnohde vítalo obyvatelstvo projíždějící vlak hudbou. Ve 13 hodin dojel vlak tažený lokomotivou „Olomucia“ do Přerova, kde jej uvítalo nádraží přeplněné návštěvníky. V Přerově, za řekou Bečvou v místě odbočky trati na Olomouc, se pak konala slavnost spojená s církevním obřadem, kterým brněnský biskup, zastupující nemocného arcibiskupa, požehnal za účasti duchovenstva, civilních i vojenských hodnostářů a davů obyvatelstva z blízka i daleka rodícímu se velkolepému podniku, parostrojní železnici. Svěcení bylo ukončeno ve 14 hodin, za 15 minut vyrazil vlak k dalším oslavám do Olomouce, kam dorazil před 15. hodinou. Železniční provoz na střední Moravě tak byl zahájen takřkajíc se vši parádou a poté nastaly doby



Podoba nové výpravní budovy po rozsáhlé rekonstrukci z let 1892 až 1893. Zdroj: Muzeum Komenského v Přerově.

neustálého rozšiřování a zdokonalování. V srpnu následujícího roku byl zprovozněn úsek trati z Přerova do Lipníka. S dokončením olomoucko-pražské dráhy v roce 1845 se rozšířily možnosti spojení z přerovské stanice dále do východních a středních Čech či až do Prahy. Z pohledu Severní dráhy ovšem bylo důležitější dokončení spojení Vídně s Haličí, jehož další budování ale v letech 1842 až 1844 stagnovalo. Zprovoznění úseku z Lipníka směrem na Hranice přes Ostravu až do Bohumína se událo teprve v roce 1847.

Přerov tak byl už do počátku existence uzlovou stanicí. V oněch dobách ji tvořilo 6 kolejí a 11 výhybek, nástupištní hala, zastřešující tři prostřední koleje, nákladní rampa, výpravna, skladiště a restaurace, která se nacházela v samostatném přízemním hrázděném domě, jižně od výpravní budovy.

V dopravním uzlu, jakým byl Přerov, dislokovala dráha složky nutné k plnění všech jejích základních funkcí spočívajících v zajištění dopravní, komerč-

ní, strojní a traťové služby. Přerovské nádraží však dle tradičního rozdělení tvořily hlavně tzv. modrá a černá strana. Modrou stranou byla, dle množství vyskytujících se uniforem, míněna stanice s výpravní budovou a černou pak, podle špíny od práce na lokomotivách, zase výtopna či po staru tzv. topírna. Ta se původně starala o čtyři lokomotivy a jednou z prvních byla lokomotiva Nordstern neboli Severka, vyrobená londýnskou továrnou G. a J. Rennie v roce 1839. Severka je zajímavá tím, že již „pilotního“ roku 1841 dvakrát vykolejila na poslední staniční výhybce za železničním mostem. Výtopnu brzy doplnily další stroje, např. v roce 1841 „zbrusu nové“ lokomotivy Phoenix, Meteor, Titan a Pluto od firmy Sharp Roberts z anglického Manchesteru.

Srdcem stanice ovšem byla výpravní budova, zajišťující dopravní i komerční službu. Původní přerovská výpravní budova, která dodnes v poněkud pozměněné podobě stojí či, přesněji řečeno, chátrá, sloužila svému účelu do roku 1857, kdy se dopravní kancelář



Celkový pohled na přerovskou stanici v roce 1895; vpravo lze spatřit dílny výtopny a remízu, v popředí pak návštěvní a výhybky ovládané novým elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením. Zdroj: Muzeum Komenského v Přerově.



Zaměstnanci dílen přerovské výtopyny pózuji kolem roku 1910 před lokomotivou řady 111, v čele tzv. správárny tehdy stál vrchní strojní komisař Jan Kankrlík. Foto: Miroslav Herzig.

s osobní pokladnou přestěhovaly do mladšího přízemního objektu nádražní restaurace, jenž vyrostl jižně od staré výpravní budovy a postupně se přeměnil v plnohodnotnou výpravní budovu. Tento dům se pak stal jakýmsi prazákladem současné výpravní budovy.

V 60. letech 19. století lze říci, že pokrok na železnici pozitivně ovlivňoval i rozvoj samotného města Přerova a přímo zapříčinil zrod zdejší průmyslové tradice. Dráha totiž podnikatelům umožnila snadný přísun materiálu k výrobě a zároveň odbyt hotových výrobků. Nové podniky vznikaly v blízkosti nádraží a další byly s železnicí propojeny vlečkou. Současně s pokrokem a růstem města měnil setrvale svůj vzhled i obvod stanice. V roce 1871 jsou vybudovány nástupištní ostrůvky a přechody přes koleje pro cestující osobních vlaků, o rok později je z důvodu

plánované výstavby druhé traťové koleje ve směru na Hulín rozšířeno kolejiště, takže roku 1873 musí být vybudována přechodová lávka pro bezpečný přechod zaměstnanců mezi výpravní budovou a výtopnou. Původně vedla prozatímně jen přes sedm kolejí a roku 1874 byla protažena již přes všechny koleje, přístup k ní je možný 4 schodišti, z nichž 2 vedou do kolejiště. V roce 1876 byla pro potřeby dráhy vystavěna plynárna a roku 1879 pak vodárna s parními čerpadly pro přívod vody z řeky do stanice i výtopy. Též roku jsou nástupištní ostrůvky rozšířeny prodloužením do obou stran.

Osmdesátá léta se zahajují rozsáhlou přestavbou kolejiště a roku 1881 je směr Olomouc a Lipník již přizpůsoben tříkolejnému provozu. Zásadní rekonstrukce počíná roku 1888 s cílem zajistit podmínky

pro plynulý, prudce vzrůstající provoz, přičemž má dojit k odloučení osobní a nákladní přepravy (toho je pak docíleno vybudováním nákladního nádraží). Pro zvýšení komfortu cestování jsou na nástupištích instalovány mechanické ukazatele směru jízdy vlaku (jeden exemplář pozdějšího provedení je na nástupišti instalován dodnes) a od roku 1889 mohou cestující v přerovské stanici k bezpečnému přístupu k nástupišťům využívat vůbec první nádražní podchod v českých zemích.

Pro dráhu byla od počátku klíčovým faktorem bezpečnost provozu, na kterou musel dohlížet původně člověk – zejména dopravní úředník, zastávající funkci výpravčího (od roku 1871 nosí pro snadné rozpoznání při tzv. vnější službě červenou čepici). Jeho hlavním pracovištěm byla dopravní kancelář čili jakýsi „centrální mozek“ stanice, odkud řídil vlakovou dopravu a sled vlaků v obvodu železniční stanice. Úkolem výpravčích bylo přijímat vlaky ze sousedních stanic a po zajištění volné vlakové cesty je vypravovat k jízdě po dalším úseku trati. Díky nákretnému jízdnímu řádu neboli grafikonu vlakové dopravy pak měli přehled o vlacích směřujících do stanice a vzájemném křížování vlaků. Zásadním mezníkem, který značně eliminoval chyby lidského faktoru, stojících často za nehodami (např. již v roce 1870 se mezi Přerovem a Hulínem udál tragický případ srážky dvou vlaků v protisměru, přičemž bylo usmrceno několik osob), bylo zavedení systému zabezpečovacího zařízení a jeho následné neustálé zdokonalování. Jeho úkolem je zabránění postavení současně zakázaných vlakových cest a v případě, že výpravčí nařídí postavení volné vlakové cesty, nemůže ji nikdo ze signalistů na trati přestavit, dokud vlak neprojde a nedojde k řádnému odhlášení. Podstatou zabezpečovacího zařízení tedy je, aby postavená vlaková cesta, tj. pa-

tříčné výhybky a návěstidla byly v této konkrétní poloze zajištěny a nemohly být bez vědomí a souhlasu výpravčího přestaveny do jiné polohy a nezpůsobit tak nehodu. Tento přístroj tak zamezil postavení vlakové cesty, nebyly-li zaručeny podmínky pro další bezpečnou jízdu. Postavení bezpečné vlakové cesty nařizoval pomocí řídicího přístroje jen výpravčí a až dle jeho příkazů stavěli signalisté výhybky a návěstidla v obvodu svých stavědel a hradel. Stručně řečeno byl tímto zařízením znemožněn střet dvou vlaků na jedné koleji. Nejprve vzniklo tzv. elektromechanické zabezpečovací zařízení, kterým byly již od roku 1882 vybavovány hlavní stanice. V rámci systému se přestavování výhybek a návěstidel dělo pomocí pákového výhybkářského přístroje a fungovalo vzájemné propojení – závislost návěstidel na poloze výhybek čili určitá poloha výhybky byla současně již strojvůdcům na trati signalizována návěstidlem (či chcete-li semaforem). V obvodu přerovské stanice byl použit vylepšený přístroj soustavy Rank, který se uplatnil nejprve mimo samotné nádraží – na trati, v podřízených stanicích a také na některých stavědlech na přednádraží. Účinnost zabezpečovacího zařízení se dále zvýšila zavedením telefonu, s čímž se ve zdejší stanici začalo v roce 1890 a v letech 1895 až 1897 byl např. telefonizován traťový úsek na bohumínském směru. Telefonní spojení tak umožnilo, aby v rámci zabezpečení jízdy byl každý vlak před vypravením ze stanice tzv. nabídnut další stanici na trati. Další stanice jej v případě volnosti vlakové cesty přijala a až poté mohl být vlak vypraven. Další vlak mohl být na trať vypraven až po tzv. odhláše, tj. oznámení, že předchozí vlak dojel do další stanice.

Velká modernizace stanice, jež začala koncem 80. let, ovšem hendikepovala dokončení zavedení elektromechanického zabezpečovacího zařízení v rámci



Rychlíková lokomotiva 387.020 s dílenským personálem přerovské výtopy na snímku z roku 1938; nízký komínek připomínající tehdy populární krátký dámský účesu přisoudil stroji přezdívku Mikádo. Foto: Miroslav Herzig.

celého zdejšího uzlu. Konstrukce totiž svou výkonností nestačila nárůstu rozsahu a frekvence provozu, který byl očekáván po dokončení přestavby. Problém ale vyřešila instalace silnoproudého elektrodynamického zabezpečovacího přístroje firmy Siemens a Halske, jenž byl poprvé představen na světové výstavě v Chicagu. Základním principem byla opětne vzájemná závislost mezi přístroji systému v dopravní kanceláři a hradlech, takže bez odhlášení vlaku nebylo možno změnit již postavenou vlakovou cestu. Tyto závislosti však byly uskutečňovány již také elektricky. Severní dráhu přístroj zaujal a nechala ho v roce 1894 nainstalovat na tzv. severním zhlaví přerovské stanice. Do systému, který představoval vůbec první elektrodynamické zabezpečovací zařízení na světě, bylo tehdy zapojeno 11 jednoduchých a 7 dvojitých výhybek, 3 vzdálenostní, 2 vjezdová, 4 odjezdová

a 2 seřaďovací návěstidla (tj. semaforey). Výhybky a návěstidla byly dle pokynů z dopravní kanceláře, kde se nacházel ústřední řídicí přístroj, motoricky ovládaný signalisty na stavědlech 1, 2 a 3 (tehdy značených jako strážní věže III, II a I) a oproti elektromechanickému přístroji odpadla náročná manuální práce výhybkářů. Ve své době se jednalo o technický unikát světové špičky, uvedený do provozu poprvé v Přerově. Tzv. lektrodynamiku pak doplnilo ještě klasické hradlové mechanické zabezpečení, které bylo v roce 1895 zavedeno do okolních menších stanic a také na tzv. přednádraží (viz dále), jež byly podřízeny přerovskému dopravnímu úřadu. Po zdvojkolejnění trati z Přerova do Olomouce v roce 1923 ovšem přestala původní dispozice zařízení stačit, jelikož do něj již nešla zapojit návěstidla a výhybky nové koleje, takže v roce 1934 byl pro severní zhlaví aktivován nový

model elektrodynamického zabezpečovacího zařízení domácí firmy Elektrotechna (ten sloužil až do roku 1987). Stará „elektrodynamika“ z roku 1894 ale zůstala v provozu na stavědlech 2 a 3 a teprve v letech 1943 až 1953 bylo nové elektrodynamické zařízení aktivováno také na stavědlech 2, 3 a 4. Ovšem na ostatních stavědlech v obvodu stanice nadále zůstalo ono klasické elektromechanické zabezpečovací zařízení s ručním přestavováním výhybek a návěstidel pomocí pákového přístroje.

Nejviditelněji mohli současníci rozsáhlou proměnu přerovské stanice z 90. let 19. století vnímat na příkladu výpravní budovy, která se proměnila nejen na místní poměry v monumentální stavbu. Projekt přestavby byl dílem architekta Severní dráhy Hartwiga Fischela, který navrhl prodloužení stávajícího severního (tj. z čelního pohledu z Nádražní ulice pravého) uličního křídla středovým vestibulovým traktem a druhým symetrickým křídlem na jižní straně. Práce provedl v rozmezí dubna 1892 až prosince 1893 ostravský stavitel Josef Zuber. Novostavba tehdy na první pohled upoutala novorenesančním rázem svého průčelí, přičemž fasáda prostředního rizalitu (tj. části objektu vystupující z průčelí) byla zakončena velkým trojúhelníkovým tympanonem, kde bylo původně počítáno s plastikou znázorňující okřídlené kolo s holí římského boha cestování a obchodu Merkura. Středem budovy procházela bohatě zdobená odbavovací hala s osobními a zavazadlovými pokladnami, úschovnou zavazadel, trafikou a stanovištěm vrátného (zde je třeba připomenout, že až do poloviny 20. století býval vrátný či také portýr nedílnou součástí každého většího nádraží, přičemž jeho prvořadým úkolem bývala kontrola jízdenek při vstupu na nástupiště i při odchodu z něj, také měl na starost usměrňová-

ní pohybu cestujících, aby se dostali do správného vlaku a nedocházelo ke zmatkům a zácpám, rovněž dbal na pořádek a čistotu v prostoru nádraží a před vznikem informačních kanceláří poskytoval cestujícím potřebné informace). Z haly se dále vcházelo do vestibulu, odkud vedla schodiště do podchodu k ostrovním nástupištím. Z vestibulu bylo přístupné také nástupištní průčelí budovy, v jehož severní části sousedily čekárny 1. a 2. třídy, z nichž byl přístup do restaurace 1. třídy a jídelny. Ještě dále se z nástupiště vcházelo do bufetu a vedle pak do restaurace 3. třídy a odtud zase do čekárny téže třídy. Z uliční strany se v severním křídle nacházely byty restaurátéra a kuchaře a také úřednická čítárna. Na konci jižního nástupištního křídla se nacházely záchody a vedle nich směrem zpět k vestibulu pak místnost pro průvodčí, dopravní kancelář s telefonem, telegrafní sál, kancelář přednosty a slavnostní přijímací salonek. V nově postaveném jižním uličním křídle se nacházely staniční pokladna s účtárnou, byt domovníka, ordinace železničního lékaře (u služebního vchodu) a dále také místnosti evidence vozů a vozmistrů, učební sál a odpočívárny pro jízdní personál. První patro bylo určeno pro byty úředníků a je zajímavé, že nejvyšší úředník přerovského dopravního úřadu čili přednosta stanice nedostal služební byt přímo ve výpravní budově, ale v samostatném patrovém domě č. p. 680 na rohu Škodovy a Nádražní (Husovy) ulice. V rámci rekonstrukce byly taktéž instalovány elektrické rozvody pro osvětlení, jež zajišťovalo osmdesát obloukových lamp, a provoz výhybek a návěstidel. To bylo v té době v rámci města novinkou, neboť Přerov neměl ještě vlastní elektrárnu, takže dodávku elektrického proudu stanici zajišťovala až do roku 1911 vlastní staniční elektrárna.

Velikou přestavbou z konce 19. století se přerovské nádraží vlastně dostalo do podoby, která mu vydržela takřka celé následující století. V rámci zajištění plynulosti neustále vzrůstajícího provozu bylo nutné, aby bylo docíleno oddělení osobní a nákladní přepravy. Nová dispozice tak počítala s vybudováním seřadovacího neboli třídícího nádraží (v železničářské hantýrce se jednalo o tzv. ranžír). V Přerově se pro tato samostatná nádraží pro nákladní vlaky vžilo díky jejich umístění označení přednádraží. Základy tohoto zařízení byly položeny již roku 1881, kdy došlo u strážního domku mezi obcemi Bochoř a Věžky k vybudování skládkové koleje pro 15 vozů. V roce 1889 se pak na sever od Lověšic začala stavět první část přednádraží. V souvislosti s touto výstavbou bylo ovšem nejprve nutné provést přeložení části trati z Přerova do Brna. Ta totiž původně vedla na západ od Lověšic a do Přerova pak ústila právě v místech, kde mělo nové přednádraží vzniknout. Po dostavbě se pro nákladní nádraží vžilo označení právě předná-



V 50. letech posílilo přerovskou výtopnu skoro 70 těžkých lokomotiv pro nákladní dopravu řady 556.0; stroje byly vybaveny mechanickým příkladačem uhlí „Standard Stocker“, takže se jim přezdívalo Štokr. Foto: Jaroslav Kryl a Dušan Šimek.

draží a sloužilo pro dopravu ve směru Vídeň a Brno. Původně čítalo 26 kolejí, jež byly rozděleny do vjezdové, směrové a odjezdové skupiny kolejí, a také se zde nacházela remíza o dvou kolejích určená pro posunovací lokomotivu. V roce 1898 zde pak bylo zprovozněno první spádoviště v tehdejší Rakousko-Uhersku, jež usnadnilo rozpuštění a následné třídění vagonů. Pro lepší pochopení organizace provozu a funkce jednotlivých zařízení se sluší uvést, že na přednádraží se přijímají, rozpouští a třídí a následně opět sestavují nákladní vlaky. Je proto tvořeno tzv. vjezdovou skupinou kolejí, kde se vlaky přijímají. Další cesta souprav vede přes spádoviště, kde se nachází tzv. svážný pahrbek. Na něj jsou vagony postupně vytlačovány a na druhé straně pak samospádem sjíždí a jsou po výhybkách směřovány na jednotlivé směrové koleje, kde jsou vagony dále třízeny a jsou z nich sestavovány nové vlaky. Vagony rozpouštěné ze spádoviště ovšem bylo nutné brzdit, o což se starali tzv. zarážkáři, kteří vkládali před rozjeté vozy zarážky. Později



Nástupiště osobního nádraží na přelomu 60. a 70. let, v popředí přechodová lávka k lokomotivnímu depu, která byla zrušena v souvislosti s poslední modernizační stanicí. Foto: Jaroslav Kryl a Dušan Šimek.

zde k tomu sloužil také takzvaný patent, což bylo jednouché mechanické zařízení užívané společně se zarážkami. Přednádraží se dále skládalo ze staniční skupiny kolejí, určené k sestavování manipulačních vlaků, nakonec ještě z odjezdové skupiny, kam se dirigují kompletní nově sestavené vlaky a připravují se k odjezdu. V letech 1908 až 1910 přibýlo východně od trati Přerov–Břeclav ještě tzv. levé přednádraží (stranová orientace byla tehdy stanovena z pohledu od osobního nádraží), určené pro bohumínský a olomoucký směr, jež se skládalo z vjezdové, odjezdové a dvou směrových skupin, celkem o 41 koleji.

Začátkem 20. století se v Přerově nacházela jedna z největších stanic Severní dráhy a zdejší drážní úřad byl podřízen přímo nejvyššímu ředitelství společnosti ve Vídni. Toto postavení se nezměnilo ani po 1. lednu 1906, kdy dosavadní soukromá společnost Severní dráha císaře Ferdinanda (přezdívaná jako Ferdinandka) byla zestátněna a přerovští železničáři se tak stali součástí C. k. státních drah. V této organizaci ovšem vydrželi jen něco málo přes deset let, neboť se vznikem samostatné Československé republiky vznikají i Československé státní dráhy. Dráhy nového státu tehdy měly být rozděleny na sedm ředitelství a přerovská samospráva o umístění jednoho z ředitelství velmi stála, a dokonce vyslala již v listopadu 1918 do Prahy deputaci. Nakonec ale byla vybrána sousední Olomouc (Přerov v té době neměl volné dostatečné kapacity k ubytování rozsáh-

lého administrativního aparátu) a nové ředitelství se stalo nadřízeným orgánem přerovského dopravního úřadu. Nová organizace ovšem přinesla s sebou i trochu zmatku, neboť zásobárna drah pro změnu spadala pod ředitelství brněnské, jemuž byly současně podřízeny i traťové úseky vedoucí z Přerova do Brna a Břeclavi. V počátcích existence nové republiky je postupně dokončeno rozšíření bohumínského směru o 3. a 4. kolej, zahájené již v roce 1911, a z tohoto důvodu je také roku 1921 uskutečněna rekonstrukce mostovky železničního mostu. Další modernizační krok představuje zahájení dvoukolejného provozu na trati Přerov–Olomouc dnem 29. října 1923; to ale sebou přináší potřebu modernizace zabezpečovacího zařízení, která byla realizována od roku 1934, kdy jsou v Přerově poprvé nainstalována mimo jiné moderní světelná návěstidla. V rámci dalšího rozvoje byla pak v listopadu 1924 uvedena do provozu jednokolejná tzv. dluhonská spojka, umožňující spojení v úseku Olomouc–Hranice bez nutnosti zajíždět přímo do přerovské stanice. Pro zabezpečení provozu na spojce vznikla výhybna, resp. nová železniční stanice v Dluhonicích, jejíž provozní budovu navrhl ve slohu tzv. geometrické moderny architekt ministerstva železnic ing. Miloš Fikr. Spojka měla sice odlehčit přetíženého přerovského uzlu, ale její výstavba způsobila u přerovské samosprávy mnoho nevole, protože některé rychlíkové spoje byly poté vedeny právě po spojce mimo Přerov.

Petr Sehnálek (* 1982) pracuje od roku 2008, jakožto správce sbírek a historik regionálních dějin 19. a 20. století, v Muzeu Komenského v Přerově.

» sehnalek@prerovmuzeum.cz

Zahájení železniční dopravy po Severní dráze císaře Ferdinanda I.

JIŘÍ FIALA

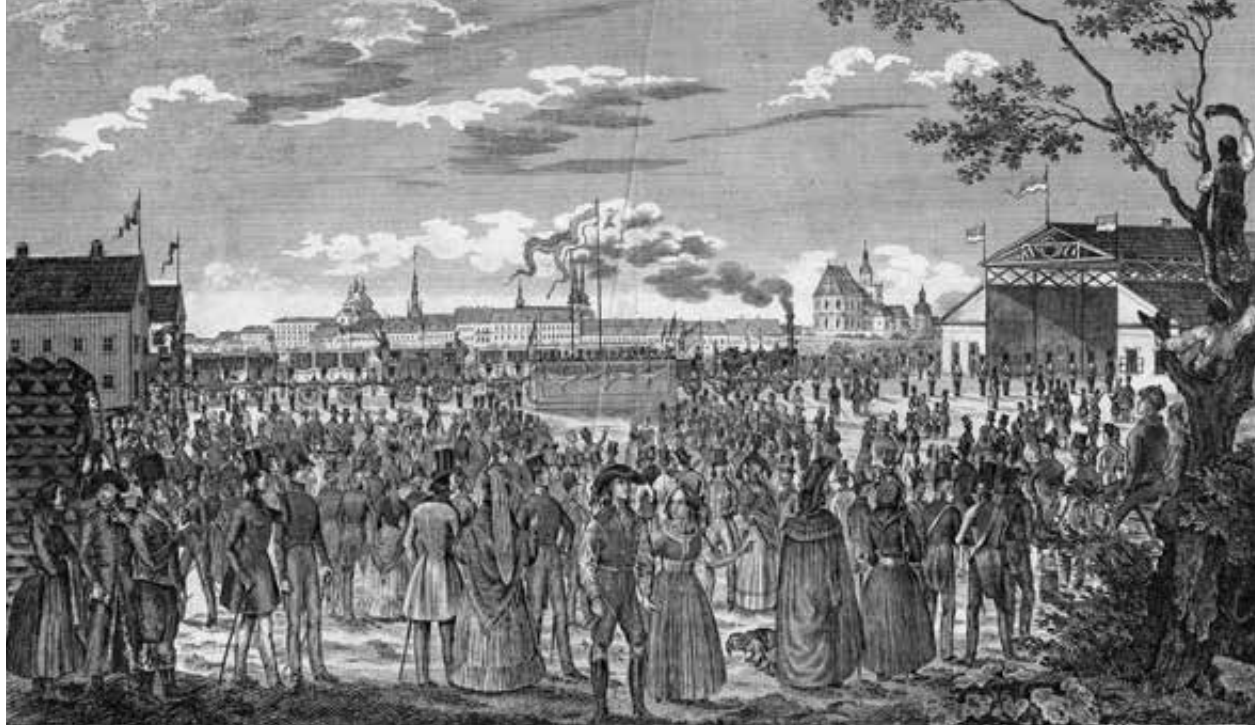
Přítomnost železniční „modré armády“ v Olomouci se datuje rokem 1841. Tehdy byl zahájen za velikých slavností železniční provoz na trati Brno–Přerov–Olomouc, od roku 1845 je Olomouc spojena železnici s Prahou. V Olomouci se sice v létě roku 1841 konaly oslavy jubilea údajného vítězství Jaroslava ze Šternberka nad Tatary u Olomouce roku 1241 (22. srpna byly v té souvislosti na městské střelnici uspořádány devítidenní slavnostní střelby), ale otevření C. k. privilegované severní dráhy císaře Ferdinanda I. dne 17. října 1841 bylo spojeno nikoli s oslavou minulosti, ale nových výhledů do budoucnosti.

Stavba první parostrojní železnice na území Rakouské říše byla zahájena v roce 1837, a to jak z ohledů hospodářských (spojení hlavního města přes Moravu a Slezsko se solnou komorou v Hallíči), tak i vojenských. Stavbu financovala akciová společnost založená vídeňským finančníkem a podnikatelem Salomonem Rotschildem. Celkem 42 mil (318,609 km) trati Vídeň – Břeclav – Přerov – Lipník nad Bečvou s odbočkami z Břeclavi do Brna a z Přerova do Olomouce představovalo

tehdy nejdelší železnici na evropském kontinentě. Dne 1. září 1841 dosáhla tato železnice Přerova. Práce na odbočce z Přerova do Olomouce byly zahájeny podle projektu inženýra Karla Ghegy v létě roku 1840, jejich provedení bylo zadáno na základě konkurzu firmě bratří Kleinů (Franze, Libora, Alberta a Huberta). Trať měřila asi 3 míle (22,758 km), měla čtyři oblouky, stejný počet rovných úseků, přecházela přes 54 mostů a propustků.



Lokomotiva Olomucia, dobová fotografie. Zdroj: Olomoucký rej, 17. října 2021.



Upomínka na slavnostní otevírací jízdu po odbočce Severní dráhy císaře Ferdinanda z Přerova do Olomouce 17. října 1841. Kamenotisk Aloise Skarnitzla a Ferdinanda Domka podle Domkovy kresby litografované A. Rohnem. Zdroj: Státní okresní archiv v Olomouci.

Nejdelší most, 300 stop dlouhý (94,82 m) o pěti polích, byl vybudován ze dřeva přes řeku Bečvu u Přerova. Třebaže olomoucký magistrát jevil zájem o umístění nádraží uvnitř městských hradeb, pro železnici bylo výhodnější zřídit stanici v pevnostním předpolí poblíž hostince a ubytovny U Bílého špice (Gast- und Einkehrhaus zum weissen Spitz, podle vyobrazení psa – bílého špice na vývěsním štítu, hostinec stával u křižovatky dnešních ulic Jeremenkovy a Pasteurovy). Před slavnostním otevřením C. k. severní dráhy císaře Ferdinanda I. se ošem konaly zkušební jízdy parostrojů a cvičné jízdy vlakového personálu. Železniční přeprava mezi Uherským Hradištěm a Přerovem byla slavnostně zahájena již 1. září 1841.

Svědectví o příjezdu zvláštního zahajovacího vlaku z Vídně do Olomouce, vezoucího vysoké státní úřednictvo rakouské i moravské, zanechal potomkům vysloužilý nadporučík a hejtman městských ozbrojených sborů Mathias Leschinger. Po léta hejtman opisoval kaligraficky do sešitů vše, co se mu z olomoucké historie dostalo do ruky, zaznamenával uhlaženou němčinou a v přísně loajálním duchu události právě minulé a vedl kroniku olomouckých ostrostřelců, uloženou dnes ve Státním okresním archivu v Olomouci. Otevřme tedy Leschingerovy zápisky, nahlížejíce současně do časopisu *Moravia*, který v číslech 84 ze čtvrtka 21. října a 85 z pondělí 25. října 1841 přinesl o celé festivité podrobné zpravodajství. Méně emfaticky pojednal na to téma zpravodaj

deníku *Wiener Zeitung* v čísle ze dne 20. října 1841. Mathias Leschinger píše:

„17. října 1841 kolem třetí hodiny odpolední byly vidět kotouče páry nad grygovským lesem. Tisíce lidí se shromáždilo u mnoha míst železnice a vítaly vlak voláním Vivat! a jinými případnými pozdravy. První lokomotiva byla Olomucia. Na samém nádraží byli k přijetí hostí shromážděni pan pevnostní velitel polní podmaršálek svobodný pán von Lauer s generalitou, pánové štábní a vyšší důstojníci, veškeré civilní autority pod magistrátem a měšťanským komunálním výborem. Aby se předešlo nějakému neštěstí, učinili granátníci z obou stran dráhy špalír. Během vjezdu vlaku hrála kapela, která se střídala ve hře s nově vystupující kapelou dragounského regimentu Minutillo. Jeho knížecí arcibiskupská Milost pozvala z příchozích 60 osob ke své tabuli; pro jiných 200 pánů hostů připravila měšťská obec dîner v redutním sále. Současně prvním vlakem sem přijel věhlasný kapelník Strauss se svou kapelou z Vídně, aby se jak cizím, tak domácím postaral o příjemný večer, a obecní výbor uspořádal bál, ke kterémuž účelu rozdělil 1 500 vstupenek. Příštího jitra v šest hodin odjela po železnici největší část hostů odtud opět do Brna a Vídně. Večer však dával pan kapelník Strauss v divadelní budově velkou hudební akademii, k čemuž se sešlo tak mnoho milovníků hudebního umění, že několik set lidí muselo pro tlačenici v sále odejít.

Na uznání velkých zásluh o stavbu trati, jakož i o výběr místa stanice v blízkosti města bylo pánům Ludwigu Negrellimu, generálnímu inspektorovi Ferdinandovy severní dráhy, dvornímu stavebnímu radovi Hermenegildu Francesconimu, jakož i c. k. profesoru Franzi Rieplovi z polytechniky propůjčeno čestné měšťanské právo c. k. hlavního města.“

Leschingerova relace vyžaduje komentář. Na slavnostní zahajovací jízdu po jednokolejně C. k. privilegované Severní dráze císaře Ferdinanda I. v neděli 17. října 1841 pozvalo její ředitelství přes 300 čestných hostů, další zájemci si mohli zakoupit jízdenky. Kromě zvláštního vlaku sestávajícího z patnácti vagonů a taženého lokomotivou Olomucia, vyrobenou v ocelárnách Johna Cockerilla v belgickém městě Seraing a dodanou teprve dva dny před slavnostní jízdou 17. října 1841, byly proto z Vídně vypraveny dva další vlaky, z nichž jeden táhla lokomotiva Patria, první parovůz rakouské



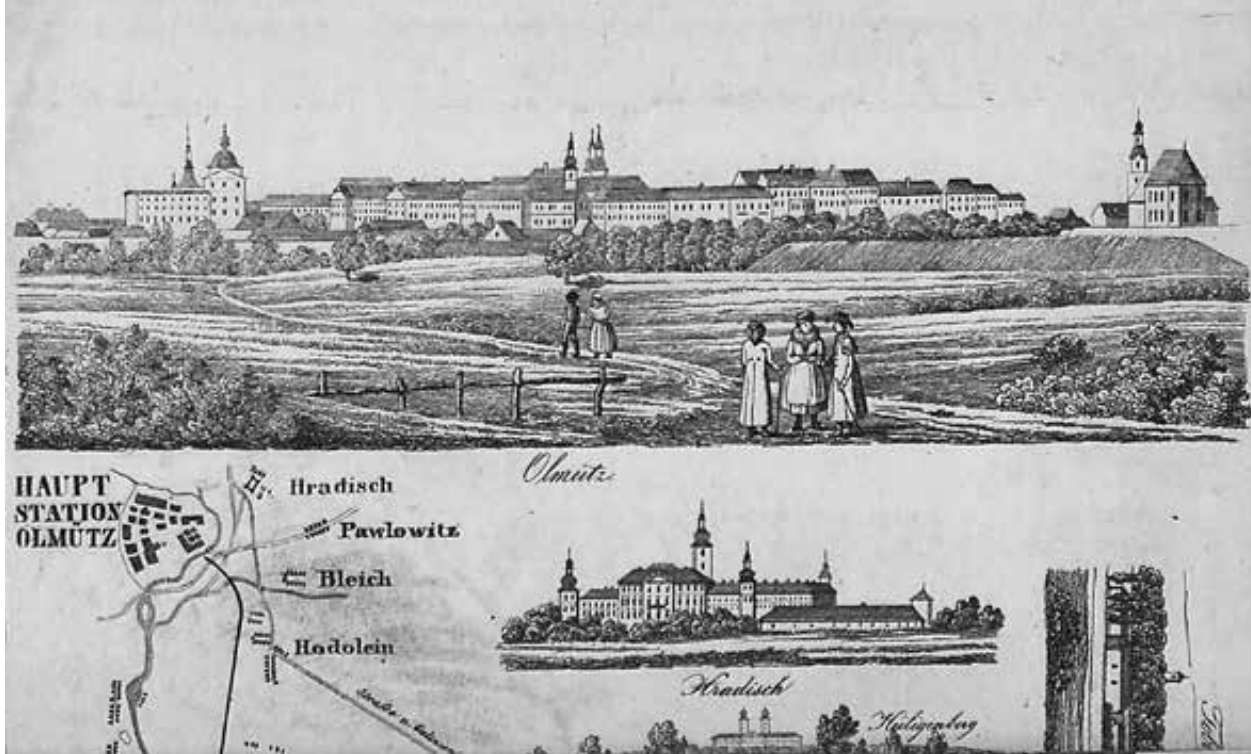
Hermenegild Francesconi. Litografie Josefa Kriehubera z roku 1848. Zdroj: Österreichische Nationalbibliothek Wien.

výroby z roku 1840. Z Vídně vyrazil zvláštní vlak o šesté hodině ranní, dva další vlaky ho následovaly s půlhodinovými odstupy. Počasí slavnostní jízdě nijak nepřálo – strojevedoucí lokomotivy Olomucia si tehdy zaznamenal do svého zápisníku: „*Vlhká zima, bouřlivé počasí, později déšť, občas i pěkně.*“

V Břeclavi po deváté hodině přistoupil do zvláštního vlaku moravskoslezský hejtman a gubernátor (místodržitel) Alois hrabě Ugarte se svým doprovodem. Vlastní oslavy započaly v Uherském Hradišti, kam zvláštní vlak dorazil v 11 hodin dopoledne. Na nádražním nástupišti, dekorovaném dvěma triumfálními branami s nápisy „*HEIL DEM GRÖSSEN NATIONAL-UNTERNEHMEN (ZDAR VELKÉMU NÁRODNÍMU POČINU)*“, se vedle nakomandovaného mužstva 12. mysliveckého batalionu shromáždilo početné obecnstvo. Obdobně byly ozdobeny nádraží, strážní domky a domy podél celé trati, zněla hudba a rány z hmoždířů; ovšem ani obyvatelstvo širokého okolí si nedalo ujít pohled na okrášlený parostroj Olomucia a na patnáct s ním spřažených vagonů. Slavobránami také byly vyznačeny hranice tří krajů – Hradištského ve stanici Bzenec – Moravský Písek, Přerovského ve stanici Hulín a Olomouckého ve stanici Brodek u Přerova, jejichž hejtmani – Johann Kottan, Johann Schrötter a Rudolf hrabě von Stadion zu Tann- und Warthausen – zde zvláštní vlak očekávali. Velice se vyznamenalo město Napajedla, když po stranách nádražní budovy nechalo ustavit skupiny Hanáků a moravských Slováků v krojích a s kapelami provozujícími lidovou hudbu, a to i za zvuků dud. Ti se velice líbili gubernátorovi Ugartemu, neméně jako Hanačky v Předmostí u Přerova. V Horní Moštěnici zdravili vlak krojovaní mladíci mávající prapory a dívky se svatebními ozdobami ve vlasech.

Na nádraží v Přerově dorazil zvláštní vlak ve 12 hodin 46 minut, pokračoval však zvolna v jízdě, projel triumfálním obloukem před dvojitým dřevěným železničním mostem přes řeku Bečvu a zastavil za mostem u vysokého sloupu, u nějž byl zřízen oltář. Obloha se sice nad Přerovem zatáhla a do údolí Bečvy se spustil déšť, ten však zakrátko ustal a mezi mraky vysvitlo slunce. Když z vlaku vystoupili moravskoslezský gubernátor Ugarte, přerovský krajský hejtman (se sídlem v Hranicích) Johann Schrötter, přerovský purkmistr Franz Neumann a jejich doprovod, byli obklopeni zástupem bíle oděných dívek, jež jim mávaly vstříc šátky, volající „*Wilkommen! (Vítejte!)*“ Purkmistrova dcera nato zarecitovala německou báseň, jejíž neznámý autor nazval vlak „*kovovým sluncem lidského ducha*“; skvostně vázaný exemplář tohoto opusu předala nato recitátorka gubernátorovi Ugartemu.

„*Několik set kroků od pravého břehu Bečvy se trať Severní dráhy rozděluje,*“ sděloval tehdejší zpravodaj čtenářům týdeníku *Moravia* 21. října 1841 a pokračoval: „*Jedna trať vede na západ k Olomouci, aby jednou nalezla svůj koncový bod ve starém majestátním hlavním městě Čechů, druhá trať pak míří k severu, aby přes širá obilná pole Haliče dosáhla jejího hlavního města (tj. Lvova). Na rozcestí těchto tratí, jež mají bratrské národy sjednotit, se tyčí vysoký sloup. Toto místo bylo zvoleno k vysvěcení dráhy. K oltáři, jenž byl zřízen před tímto sloupem, přistoupila Jeho Milost designovaný brněnský pan biskup Anton hrabě Schaaffgotsche spolu s početným duchovenstvem. Výše zmíněná děvčata pobazovala květinami trávou pokrytou cestu, hřmění hmoždířů znělo mezi tóny hudby kapely dragounského regimentu Minutillo, jež se rozestavila po stranách oltáře. Započala důstojná ceremonie vysvěcení, jedna z velkolepých scén, které mocně povznesly*



Pohled na Olomouc od východu, pláněk města s předměstími, vojenská nemocnice na Hradisku, Svatý Kopeček a Tovačov. Z publikace Josepha Vincenze Häuflera a Petera Romana *Die Kaiser Ferdinands Nordbahn*, Wien 1839.

ducha, a které nemohou vymizet z paměti. Před oltářem na samé trati stáli mužové, kteří přivedli parostroj v letu na toto místo, vysocí státní úředníci, představitelé inteligence velkého státu, mužové, kteří se vyznamenali v říši myšlení nebo v průmyslové a obchodní činnosti, mužové, kteří pomohli postavit toto dílo, jež nyní církev posvěcovala. Kolem se rozmístila masa lidu, jež se se zbožností, obdivem a v očekávání mohutného převratu věci začlenila do zahajovaného obřadu.“

Vzletné líčení slavnosti nato pokračuje, poznamenejme jen, že brněnský biskup Anton hrabě Schaaffgotsche zastupoval onemocnělého arcibiskupa Maximiliana Josepha svobodného pána von

Sommerau-Beeckh, jenž byl stížen horečnatým katarem. Jízda vlaku do Olomouce byla na několik minut přerušena v Brodce u Přerova, kde do vlaku přistoupil olomoucký krajský hejtman Rudolf hrabě von Stadion zu Tann- und Warthausen se svým doprovodem. Nedlouho poté se za hlaholu kostelních zvonů a hřmění pevnostních děl vlak blížil k vyzdobenému olomouckému nádraží. Prapory, květinami a věnci z jedlového chvojí byly dekorovány nejen tribuny po obou stranách trati, ale i přijímací nádražní budova a protější skladiště zboží. Dřevěná halová střecha mezi nimi o rozpětí 18 m kryla tři ze čtyř kolejišť. Scénu příjezdu zvláštního vlaku do Olomouce zachytil detailně

kreslil Ferdinand Domek, litografoval ji A. Rohn a o její kamenotisk se postarali Alois Skarnitzl a Ferdinand Domek. Na davy zaplněné nádraží vlak dorazil ve 14 hodin 45 minut a byl uvítán místními celebritami, v první řadě olomouckým purkmistrem Wilhelmem Schweidlerem.

Mathias Leschinger jmenovitě zmiňuje pouze pevnostního velitele, polního podmaršálka Josefa svobodného pána von Lauer, jenž v předvečer železniční festivity určil svým rozkazem (dochovaným ve fondech Státního okresního archivu v Olomouci), jakým způsobem se na ní bude olomoucká vojenská posádka podílet. O bezpečí obecnstva během příjezdu zahajovacího vlaku se



Franz Xaver Riepl. Litografie Josefa Kriehubera z roku 1855. Zdroj: Österreichische Nationalbibliothek Wien.

tudíž starali granátníci s medvědicemi (vysokými kožešinovými čepicemi) na hlavách, rozestavení podél trati. Vyobrazené vagony první vlakové třídy mají tři samostatná kupé, průvodčí sedí na jejich střechách, strojvůdce a topič nejsou nijak chráněni před nepřízní počasí. Mezi obecnstvem zaujmou postavy Hanáků a Hanaček v krojích, nebyl opomenut ani pes s náhubkem přikrčený u nohou Hanáka v límcovém plášti a s typickým kloboukem – tzv. člunem. Na rozdíl od uvítání prvního vlaku v Přerově se nic nedozvídáme o tom, zda byly recitovány příležitostné verše, zato jsou zmiňována dvě hudební tělesa, která tímto vlakem přijela do Olomouce. Předně to byla již výše zmíněná kapela 3. haličského dragounského regimentu se štábem v Prostějově. Jeho majitel, polní podmaršálek Friedrich svobodný pán von Minutillo, se v roce 1841 dožil pětasedmdesátky (zemřel ve Vídni 24. července 1843), ale velitel tohoto regimentu, plukovník Heinrich von Blankenburg, a důstojníci jeho štábu jistě slavnostnímu příjezdu železného oře do Olomouce s nadšením přihlíželi – možnost armádních transportů po železnici byla ostatně jedním z hlavních argumentů, proč ji budovat. Současně do Olomouce přicestoval z Vídně orchestr věhlasného kapelníka a skladatele Johanna Strausse otce. Po ukončení slavnosti pendlovalo mezi nádražím a centrem města množství omnibusů, fiakrů, kočárů, ba i bryček, jež odvážely cestující ze tří vlaků.

Společné tabule pro pozvané hosty uspořádali v počtu 60 osob olomoucký arcibiskup a v počtu 200 osob městský magistrát; následoval bál v redutním sále, o jehož osvětlení, neméně jako o vnější osvětlení městského divadla, se postaral divadelní ředitel Carl Burghauser. K tanci vyhrával Straussův

orchestr. Kapelníkovo nejslavnější dílo, *Radetzky-Marsch* (*Pochod Radeckého*), vzniklo až roku 1848, ale nebudeme daleko od pravdy, když připustíme, že v tanečním pořádku nemohl chybět *Gitana-Galopp* (*Cikánský kvapík*), zkomponovaný Johannem Straussem st. roku 1840. Nocleh pak nabídly návštěvníkům olomoucké hotely, vyšly jim v tom ohledu vstříc i domácnosti zdejších měšťanů.

Za časného rána 18. října 1841 v 5 hod. 45 min. vyjel z olomouckého nádraží směrem k Vídni první vlak odvázející přes Břeclav do Vídně účastníky slavnostního zahájení pravidelné železniční dopravy po C. k. severní dráze císaře Ferdinanda I., ve čtvrt na sedm ho následoval druhý vlak a půl hodiny poté třetí vlak. Do Vídně vlaky dorazily ve 14 hodin, ve 14.30 a v 16 hodin. Johann Strauss st. se svým orchestrem ještě v Olomouci setrval, neboť, jak dokládá Matyáš Leschinger, se toho dne

večer v městském divadle konala hudební akademie s kapelníkem Straussem za dirigentským pultem.

Jak závěrem svého pamětního záznamu sděluje Mathias Leschinger, třem mužům zasloužilým o vybudování C. k. privilegované severní dráhy císaře Ferdinanda I., propůjčilo město Olomouc své čestné občanství. Byli to projektant dráhy Franz Xaver Riepl, emeritní profesor C. k. polytechnického institutu ve Vídni, technický ředitel výstavby dráhy Hermenegild Francesconi a generální inspektor dráhy Alois Negrelli.

Zbývá dodat, že ještě okázalejší slavnosti nežli 17. října 1841 se konaly v Olomouci 19. a 20. srpna 1845 při zahájení provozu C. k. severní státní dráhy, spojující Olomouc s Prahou; tehdy se mezi obecnostvo rozdával tisk tří příležitostných českých básní.

Jiří Fiala (* 1944) je emeritním profesorem katedry bohemistiky FF UP v Olomouci. Ve své publikační činnosti se orientuje na dějiny české literatury 18. a 19. století, folkloristiku a historii města Olomouce.

» Jiří Fiala @upol.cz

Hitlerova cesta vlakem přes Hanou dne 17. března 1939

PETR JIRÁK

Dne 15. března 1939 proběhla německá okupace okleštěného území Čech a Moravy (pohraniční oblasti, kde žili převážně Němci, byly zabrány již v říjnu 1938), následující den byl vyhlášen tzv. protektorát Čechy a Morava. Po návštěvě Prahy se německý diktátor Adolf Hitler vydal v pátek 17. března 1939 vlakem z Prahy přes Olomouc do Brna.

Většina vlaků jedoucích z Prahy do Brna jezdila i tenkrát přes Přerov, nikoliv přes Prostějov. Možná rovněž z toho důvodu historik Josef Bartoš (1931–2005) v knize o dějinách Prostějova (*Prostějov – dějiny města II*, 1999, s. 106) uvedl: „*Údajně měl projet Prostějovem na cestě do Brna 17. března (1939) i Adolf Hitler, ale k tomu nedošlo.*“ V poznámce Bartoš odkázal na publikaci *Prostějovsko za války* (vydána v Prostějově v roce 1948), v níž se na stranách 55–56 uvádí následující: „*V pátek (17. 3.) se dokonce konaly přípravy na uvítání Hitlera, který měl projet Prostějovem při zájezdu do Brna. Městská rada a úřednictvo se muselo shromáždit před radnicí. Naštěstí však opatrný vůdce volil bezpečnější jízdu vlakem.*“ Je tedy zřejmé, že Bartoš nepřesně

pochopil tento text, který nijak nepopírá průjezd Hitlerova vlaku přes Prostějov.

Z dobového regionálního tisku navíc jednoznačně plyne, že vlak s Hitlerem jel z Olomouce do Nezamyslic přes Prostějov, nikoliv přes Přerov. *Hlas z Hané* ze dne 25. března 1939 v rubrice nazvané *Události týdne* uvedly: „*Vůdce Adolf Hitler na cestě z Prahy projel dopoledne vlakem přes Prostějov do Brna. V Prostějově zastávka učiněna nebyla. V Brně byl slavnostně uvítán.*“ Již 19. března 1939 přerovské noviny *Obzor* napsaly krátký a zároveň servilní článek *Kancléř Hitler přes Hanou*, v němž se uvádí: „*V pátek ráno přijel vůdce a říšský kancléř cestou, jejímž cílem bylo Brno, do Olomouce, projev předtím horstvem Jeseníků, které byly osvobozeny již v říjnu. Z Olomouce směřovala kancléřova cesta Hanou a Dražanskou vysočinou, kde již včera byly radostné manifestace z krajů se smíšeným obyvatelstvem. Kolem 11. hodiny přijel vůdce do oblasti velkého německého jazykového ostrova brněnského. V 11.10 hodin vjel zvláštní vlak vůdcův do brněnského nádraží slavnostně vyzdobeného. Vůdce byl uvítán s jásotem. Celé město tone v záplavě vlajek*

s hákovým křížem. V 17 hodin přibyl říšský kancléř Hitler do Vídně.“

Kromě dobového tisku jsem prostudoval kroniky železničních stanic ležících na trati mezi městem Olomouc a Nezamyslicemi. Konkrétně se jedná o kroniky z Blatce, Vrbátek, Prostějova, Bedihoště a Nezamyslic. Originály kronik jsou uloženy v Národním archivu v Praze, avšak jejich digitální kopie jsou k dispozici na webových stránkách archivu. V kronikách hlavního nádraží Prostějov a stanice Bedihošť nejsou žádné zmínky o průjezdu vlaku s Hitlerem. Kronika železniční stanice Nezamyslice se této události naopak věnuje celkem podrobně, ale

neuvádí, zda vlak přijel z Prostějova, nebo z Přerova: „Studené ráno dne 15. března 1939 vytvořilo nezodpověděné otazníky před námi. Němci vtrhli na naše území. O jejich předstíraném přátelství a dobrých úmyslech svědčilo jednání již 17. března při Hitlerově jízdě z Olomouce přes Nezamyslice do Brna. Výpravčímu vlaků při nastoupení denní směny řekl velitel německé ochranné policie před přednostou stanice: ‚Za sebemenší závalu budete bez soudu na místě zastřelen.‘ Před Hitlerovým vlakem projížděl celou trať zvláštní strojový vlak 7503, v předepsaných intervalech pak jely dva zvláštní vlaky. První vlak 7505 dojel v 9 hodin 42 minut a odjel v 9 hodin 58 minut. Tímto, ve druhém



Vlak s Hitlerem projel také přes Bedihošť, stará pohlednice obce. Zdroj: SOKA Prostějov.

voze, jel Hitler se svojí družinou. Druhý vlak 7507 dojel v 10 hodin 14 minut a odjel v 10 hodin 30 minut. Oba vlaky měnily zde stroje, jak vlakový, tak i pří-
přežný, a byly doprovázeny zaměstnanci říšských
i našich drab.“ Na jiném místě kronika uvádí: „Dne
17. března 1939 projížděl zdejší stanicí směrem od
Olomouce do Brna vůdce a říšský kancléř německý
Adolf Hitler. Před jeho vlakem projížděl celou trať
zvláštní strojový vlak č. 7503, v předepsaných interva-
lech pak jely 2 zvláštní vlaky.“

Pokud budeme věřit kronikám železničních stanic
Blatec a Vrbátky, jel vlak s Hitlerem z Olomouce přes
Prostějov. Stejně jako v případě staničních kronik
z Prostějova, Bedihoště a Nezamyslic byly i záznamy
do staničních kronik z Blatce a Vrbátek učiněny až
v roce 1945, brzy po druhé světové válce. Kronika
stanice Blatec datovala průjezd vlaku nepřesně: „Dne
15. března (1939) v 10. hodině projížděl se svým štábem
ve dvou zvláštních obrněných vlacích zdejší stanicí
Adolf Hitler na své cestě z Olomouce do Brna.“ Kronika

následující stanice Vrbátky uvádí: „Tento, pro český
národ tak osudný rok, se uvedl ve Vrbátkách dvěma
neblahými daty, 15. březnem, kdy o 6. hodině ranní
obsadilo stanici říšsko-německé vojsko, a 17. březnem,
kdy tudy projížděl z Olomouce do Brna obrněný vlak
s Hitlerem a jeho družinou. Černý stín zalehl v žírnou
Hanou, tragédie se počala, Čechy a Morava převzaty
pod ochranu Velkoněmecké říše.“

Na základě výše uvedeného se jeví jako jisté,
že vlak s Hitlerem jel dopoledne 17. března 1939
z Olomouce do Nezamyslic přes Prostějov. V tomto
úseku nežili téměř žádní Němci, proto se jednalo
o prostý průjezd. Potvrzuje to též zmínka z no-
vin *Hlasý z Hané* o tom, že v Prostějově nebyla
učiněna zastávka a rovněž zmínka z poválečné
publikace o zrušeném přivítání Hitlera v Prostě-
jově. Nacistický zločinec Hitler byl naopak slav-
nostně přivítán tam, kde žila početnější německá
komunita, např. tomu tak bylo ve městech Olo-
mouc a Brno.



Nádraží v Nezamyslicích v současnosti. Foto: Petr Jirák.

Lze zmínit i další perličku, která též souvisí s železnicí na střední Moravě a německým diktátorem Hitlerem. V závěru války se na Moravě objevil zvláštní salónní vlak Adolfa Hitlera. V tomto vlaku však necestoval vůdce, nýbrž vysocí němečtí důstojníci. Na Přerovsku působila v té době odbojová skupina Viktor, jež především předávala důležité informace 1. čs. partyzánské brigádě Jana Žižky. Dne 23. března 1945 skupina Viktor informovala právě o zmíněném zvláštním salónním vlaku, který jel z Přerova směrem na Ostravu.

Úsek železniční trati mezi Olomoucí a Nezamyslicemi se zapsal do historie tzv. protektorátu Čechy a Morava nejen tím, že jím 17. března 1939 projel vlak s diktátorem nacistického Německa. V posledních měsících druhé světové války provedl partyzánský oddíl Jermak-Volkov (Porošin) desítky diverzních akcí na železničních tratích v okolí Prostějova. Stranou jejich zájmu rozhodně nezůstala ani železnice mezi městem Olomouc a Nezamyslicemi. Dne 8. dubna 1945 ve 2.30 hodin vybuchla nálož mezi stanicemi Doloplazy a Pivín, což způsobilo zejména přerušení provozu na trati na dobu šesti hodin. O čtyři dny později došlo k explozi nálože na téměř stejném místě, ale v tomto případě došlo jen k slabé explozi, která nic nepoškodila, ani nepřerušila železniční provoz. K další nepříliš

ničivé explozi došlo 23. dubna 1945 v 0.35 hodin na trati mezi stanicí Pivín a zastávkou Čelčice. Výbuchem byla pouze nadzvednuta levá kolejnice a tři pražce, což nestačilo k přerušení provozu. O tři dny dříve se však partyzánům povedla akce mezi stanicí Bedihošť a zastávkou Čelčice, když výbuch nálože na trati v katastru obce Čehovice utrhł metr kolejnice, čímž byl železniční provoz zastaven na dobu sedmi hodin. Partyzáni několikrát položili nálože také pod úseky trati mezi stanicemi Prostějov a Olomouc. Mezi obcí Vrahovice (od roku 1973 část Prostějova) a železniční stanicí Vrbátky došlo k výrazným diverzním činům partyzánů ve dnech 2. a 10. dubna 1945. V obou případech byla trať během nočních hodin explozemi náloží poškozena natolik, že musel být železniční provoz přerušen na 6–7 hodin, dokud nebyl poškozený úsek trati opraven.

Údaje o železničních diverzích byly čerpány z archiválií Státního okresního archivu Přerov, Moravského zemského archivu v Brně a Vojenského historického archivu v Praze.

Údaje o průjezdu vlaku s Hitlerem byly čerpány především z archiválií Národního archivu, regionální literatury a dobového tisku.

Petr Jiráček (* 1980) je archivář a historik (mj. absolvent archivnictví na FF UP v Olomouci). Od roku 2008 pracuje ve Státním okresním archivu Přerov. Zabývá se především dějinami protinacistického odporu a odboje v českých zemích a různými zajímavostmi z regionální historie Střední Moravy.

» p.jirak@pr.archives.cz

Historie železniční tratě Olomouc–Čelechovice

MARTIN KAŠPAR

Dne 4. 3. 1883 byla zahájena osobní doprava na trati z Olomouce do Čelechovic. Někjaký vtipálek namluvil cestujícím v Příkazech, že se za jízdu nic neplatí, jaké pak bylo jejich překvapení, když je v Čelechovicích zkasíroval průvodčí. Problémů s tratí bylo však více, ale hezky od začátku.

Plánování první parostrojní železnice bylo náročné. Nejprve se mělo jednat o koňskou dráhu, ale císař František I. nebyl této myšlence nakloněn, změna nastala až po nástupu na trůn císaře Ferdinanda I. První železnice se do Olomouce dostala v roce 1841, kdy po odbočce Severní dráhy císaře Ferdinanda z Přerova přijel první vlak z Vídně. V roce 1845 se další vlak vydal na Prahu a v roce 1870 přibyla i trať od Brna a Prostějova pokračující na Šternberk, to už se ale původní místo nádraží (za řekou Bystřicí) ukázalo jako nevhodné a nové nádraží bylo postaveno na současném místě. V roce 1872 ještě přibyla trať směrem na Velkou Bystřici a Opavu. Pak ale stavební ruch utichl, hospodářská krize zasáhla.

Aby se podpořila stavba lokálních tratí, byl přijat 25. 5. 1880 zákon, který tyto stavby nejen ulehčoval, ale podpořil různými úlevami. Stavby lokálek se ujaly již zavedené společnosti, ale také nově vzniklá Rakouská společnost místních drah (německy Österreichische Lokaleisenbahngesellschaft) se zkratkou ÖLEG. Ta se začala zabývat i o stavbu trati z Olomouce do Čelechovic. Hlavními iniciátory stavby trati byly cukrovary v Čelechovicích, Drahanovicích, Hejčíně a Holici a sladovna v Příkazech. Jmenované podniky by tak ušetřily náklady na dopravu surovin a výrobků. Na tomto místě je nutné říct, že plány trati směrem z Olomouce na Příkazy rozhodně nebyly nové, o vedení trati směrem k Litovli se uvažovalo již v minulosti, nikdy k ní ale nedošlo.

Společnost podala na začátku roku 1881 žádost o povolení stavby. V dubnu stejného roku obdržela předběžné povolení a o měsíc později další povolení, tentokrát k započetí předběžných prací. V tomto povolení se uvažovalo o trase z Olomouce přes Hradisko, Řepčín, Příkazy, Náměšť, Drahanovice, Lutín a Olšany do Čelechovic. Některé

úseky byly řešeny ve více variantách, uvádí se i vedení přes Nové Sady do Hejčína a místo Olšan a Lutína přes Kapli. Uváděna je i odbočka z Hradiska na Lazce. Vesnice Lutín a Olšany se však postavily proti a tím se o železnici připravily. Lze si položit otázku, co na chybějící železnici říkali později Sigmundové v Lutíně. Trasa tak byla změněna a místo přes Lutín vedla přes Třebčín a Kapli do Čelechovic. Nevýhodou tohoto úseku je vysoké stoupání. Změněna také byla trasa přes Hradisko na trasu kolem tehdejšího historického centra. Trať končila v Čelechovicích vlečkou do cukrovaru. Sousední Kostelec sice požádal společnost o prodloužení trati až k němu, této žádosti nebylo ale vyhověno.

Se stavbou trati se začalo v březnu roku 1882 u Náměště a Drahanovic, v dubnu u Olomouce. Ještě před samotnou stavbou se oceňovaly pozemky a na začátku roku 1882 došlo k prolomení hradeb a stavbě silnice k městskému nádraží. Stavba postupovala velmi rychle. Není se co divit, trať vede prakticky po rovině, nebylo proto nutné razit tunely, a největším tokem, který bylo nutné překonat, byla Morava u dnešní teplárny. Vlaky začínaly v Olomouci na místním nádraží, to leželo před budovou dnešního hlavního nádraží. Trať však měla ještě nákladní křídlo, které vedlo přes starý hodolanský nadjezd souběžně se silnicí, odbočka hlavní trati na místní nádraží a nákladní části byla na konci ulice Smetanova. Za mostem bylo zázemí společnosti s výtupnou a domem pro úředníky a sklady. Pozůstatkem tohoto kolejiště je vlečka u Solných mlýnů a holického pivovaru.

Nehoda 25. 5. 1935, při které zahynul stavitel Valoušek z Prostějova. Zdroj: Václav Konečný.



Zázemí společnosti ÖLEG. Zdroj: Státní okresní archiv Olomouc.



Náměšť na Hané. Zdroj: Václav Konečný.



V listopadu 1882 došlo k dohotovení mostu přes řeku Moravu a okolo 8. 12. 1882 byl zahájen neoficiální nákladní provoz. K dalším jízdám došlo 25. 2. 1883, kdy byl vypraven první zábavní vlak. Osobní doprava byla zahájena právě 4. 3. 1883, slavnostní předání dráhy do provozu mělo proběhnout 1. 6. 1883 za účasti ministra obchodu Pina, ten se však nedostavil, a tak byla dráha předána do provozu bez oficiálních oslav. Od 5. června 1883 pak byly provozovány výletní vlaky do Náměště. I přes zahájení provozu stále nebyly vykoupeny všechny pozemky, spory senických sedláků se dostaly dokonce k soudu v Litovli. Problémy byly i v Hodolanech.

Při zahájení provozu v Olomouci ještě nejezdily tramvaje a společnost ÖLEG se ujala svým způsobem městské dopravy, na úseku z místního nádraží po nádraží město totiž jezdilo 10 párů vlaků, dále pokračovaly jen 3 páry. Na tomto úseku byl od roku 1890 nasazován parní motorový vůz Loketské místní dráhy, kdy tento provoz skončil není zřej-



Drahanovice před přestavbou, foto z roku 1953. Foto: Pavel Klapil.

mé, ale nejspíš po začátku provozu tramvají v roce 1899. Společnost se však snažila své aktivity rozšířit a žádala o výstavbu odbočky z nádraží město k Litovelské brance (dnešní náměstí Hrdinů), nebylo jí však vyhověno. Dokonce žádala o koňskou dráhu po nové třídě až k radnici. Taktéž bez úspěchu. Na trati jezdily dvounápravové lokomotivy řady 83 (u ČSD 200.0), společně s nimi společnost provozovala 24 krytých nákladních vozů, 70 vozů na uhlí, 12 plošinových vozů a dvě cisterny pro potřeby cukrovarů. K tomu je třeba připočítat asi 12 osobních vozů, poštovní a služební vozy. V září roku 1887 projel po dráze dvorní vlak s císařem Františkem Josefem I., který se účastnil vojenských manévřů u Laškova.

Po začátku provozu, ale i v pozdějších letech bylo upozorňováno na značení stanic a zastávek německými nápisy a německy hovořícími zaměstnanci. Novinových článků na toto téma najdeme v tehdejší tisku velké množství. V roce 1889 byla otevřena Moravská západní dráha z Prostějova do Třebovic, došlo k výstavbě spojky z Čelechovic do Kostelce, nejprve byla spojka využívána pro převoz řepy, později i pro osobní dopravu, což trvá dodnes. Dne 1. 1. 1894 byla dráha zestátněna, postupně docházelo k rozšiřování stanic, v Náměšti bylo prodlouženo a rozšířeno kolejiště v roce 1898, v témže roce byla upravena i vlečka do čelechovického cukrovaru. V roce 1906 vrcholí přestavba nádraží Olomouc-město a Drahanovice. Po zestátnění jezdily na trati lokomotivy řady 97 (ČSD 310.0), které vydržely až do první světové války.

V roce 1914 byla dokončena trať z Litovle do Senice, kde byla tehdejší zastávka přebudována a vznikla i současná výpravní budova. Zároveň byla přestavěna celá tehdejší zastávka, aby mohla



Vlak tažený parní lokomotivou 314.3 „Kocúr“ při nostalgické jízdě 3/2018. Foto: archiv autora.

být napojena nová trať. Po roce 1918 začaly být nasazovány lokomotivy řady 313.0, později nahrazeny řadami 423.0 a 354.0.

Trať hrála velký význam, protože se na ni postupně napojilo mnoho sladoven, cukrovarů a dalších továren. Vleček bylo velké množství a postupně zanikaly nebo vznikaly nové. Důležitou roli hrála hlavně při převozu řepy do cukrovarů. Dne 16. 12. 1931 došlo k zapojení trati do oblasti hlavního nádraží, tak jak to známe dnes. Zároveň byla zrušena původní trasa kolem dnešního Kauflandu a trať vede v posledním úseku vedle trati z Prostějova. Zrušen byl i úsek před hodolanským nadjezdem.

Od 1. 3. 1933 začal na trati jezdit motorový vůz „Věžák“ (M 120.4), zároveň byly zřízeny zastávky

Smetanovy sady a Hejčín. V této době byly z Olomouce-město vedeny i výletní vlaky na Hrubou Vodu. Na konci druhé světové války byla trať poškozována zničením několika mostů.

V roce 1972 dochází ke generální opravě trati z důvodu zrušení parního provozu, železniční vojsko denně obnovilo 500 až 800 metrů tratě. Maximální rychlost byla zvýšena z 50 km/h na 60 km/h. Parní provoz osobních vlaků byl ukončen 1. 2. 1975, nákladní dojezdily 20. 5. 1876.

V roce 1982 došlo ke zrušení zastávky Řepčín a postupně vystavbě nové v dnešní poloze u železáren. Motorové vozy, které na trati jezdily po zrušení parního provozu, se měnily, známé jsou vozy M 262.0 – řada 831 a později 850 a 851 (M 286.0 a M 286.1), které v provozu vydržely až

do začátku 20. století. Nahradily je Regionovy, ovšem definitivně, jako občasná náhrada za Regionovy, dojezdily až v roce 2014.

Po roce 1989 se provoz postupně zmenšuje a v roce 2006 dochází k likvidaci kolejiště v Náměšti na Hané, kde zůstává jedna kolej, a postupně se likvidují vlečky nebo nákladní části nádraží (Olomouc-město).

V jízdním řádu 2008/2009 došlo k rozdělení původní trati Olomouc–Čelechovice (Prostějov) na tratě Olomouc–Drahanovice a Prostějov–Červenka. Dnes tak vlaky jezdí z Olomouce do Senice, případně Drahanovic (a zpět) a z Červenky do Prostějova a opačně. Po změně konceptu dopravy a integrace trati dochází k nárůstu počtu cestujících.

V roce 2017 mělo dojít k demolici výpravní budovy v Náměšti na Hané, po vzniku aktivy Zachraňme nádraží v Náměšti na Hané došlo v roce 2019 ke zrušení demolice a v roce 2022 k prodeji budovy do soukromých rukou. Postupně došlo k opravám budov Olomouc-Nová Ulice, Olomouc-město a Olomouc-Řepčín. V budoucnu má

dojít k rekonstrukcím dalších zastávek a stanic. Nejbližší je oprava výpravní budovy v Senici na Hané.

V roce 2019 došlo k nasazení vozidel Stadler GTW, které však způsobilo problémy, neboť výška nástupní hrany je jiná, než je v ČR zvykem. Vozidla ani v roce 2023 nenahradila kompletně Regionovy a náhradou bývají i kapacitně nedostačující vozidla. Bohužel k tomu nahrává i fakt, že doposud nejsou ve všech stanicích a zastávkách vysoká bezbariérová nástupiště.

Nesmíme zapomenout ani na množství plánovaných, ale nerealizovaných tratí. V letech na přelomu 19. a 20. století, místy ale i v pozdější době, se objevují plány tratí z Příkaz přes Těšetic do Vrbátek a dále do Tovačova, případně se začátkem v Senici, několikrát se probíralo napojení těšetického pivovaru vlečkou do Drahanovic či Senice, padla i varianta trati z Drahanovic do Topolan. V územních plánech Olomouce jsou v minulosti i varianty vyvedení trati mimo centrum města na sever.

Martin Kašpar (* 1988) je genealog a kronikář Těšetic a Ústína též zakladatel spolku Nádraží Náměšť, věnuje se regionální historii, o které také přednáší.

» markaspar@seznam.cz

Nerealizovaná kuriózní železnice v Prostějově

MARIE DOKOUPILOVÁ

Prostějov postrádal přímé železniční spojení s Brnem a Olomoucí až do roku 1870. Různé petice byly k zemskému sněmu zasílány už od roku 1863. Tehdy toto úsilí zmařil posudek pochůzkové komise, která konstatovala nevhodnost terénu v okolí Prostějova pro stavbu železnice. Hospodářské zájmy podnikatelských kruhů však zesilovaly a jejich představitelé a zástupci v obecních úřadech a zemských sněmech se nevzdávali. V další petici zdůraznili, že Prostějov je neustále opomíjen, ačkoliv patří hned po Brně k nejprůmyslovějším na Moravě. Obchoduje se zde s velkými objemy obilí, lihu a barchetu, ale doprava je vzhledem k množství zboží stále nedostatečná. Rozhodování oddálila prusko-rakouská válka roku 1866. Definitivní koncesi na stavbu trati Brno–Šternberk získalo konsorcium pro jeho výstavbu 6. května 1867. Trať dostala název Moravskoslezská severní dráha. S různými potížemi (např. sesuvy půdy, bažinatá místa), nutností navýšit prostředky na stavbu z původních 14 milionů zlatých na dvojnásobek a s potřebou zabránit návrhu, aby trať kvůli tomu vedla mimo Prostějov, se nakonec podařilo železnici

do Prostějova přivést a v červenci 1870 otevřít nejdříve pro nákladní a posléze pro osobní dopravu. To mělo velký význam pro další rozvoj místního strojírenského, konfekčního a potravinářského průmyslu.

Další plánované stavby v regionu se neuskutečnily, mj. i pro krach na vídeňské burze roku 1873. Po vydání zákona o místních drahách v květnu 1880 se poslanci říšské rady a moravskotřebovskému rodákovi Johannu Budigovi podařilo získat roku 1883 koncesi na projekt dráhy Prostějov – Moravská Třebová. Už hotové projekty nemohli realizovat pro nedostatek financí, teprve až s dotacemi zemského sněmu a měst, kterými trasa vedla, a s úvěrem banky ve Frankfurtu n. M. se mohlo začít. Banka převzala koncesi a stavbu svěřila firmě von Erlanger a synové rovněž z Frankfurtu. Projekt s trasou Prostějov–Plumlov–Chornice–Třebovice byl roku 1886 schválen. Už dříve se projevoval zájem a požadavek Kostelce na Hané, aby trať místo do Plumlova vedla přes něj. Změnu trasy nakonec schválil císař říšským zákonem z 22. října 1888. V prosinci pak byla zřízena akciová společnost Moravské západní dráhy. Nejvíce akcií v ní

vlastnil prostějovský židovský průmyslník Jacques Mayer (1859–1937). Stavbu provedli v neuvěřitelně krátké době, od jara do srpna 1889, včetně odboček z Kostelce do Čelechovic a z Chornice do Velkých Opatovic. Na budování trati pracovali místní i dělníci z Itálie. Obdivuhodnou práci jen s krumpáči, lopatami, kolečky a selskými povozy v neuvěřitelné délce 77 km zvládli asi za půl roku! Vybudovali i vlečky ke strojárnám Kovářík, Wichterle, pivovaru Winter a k čelechovickému cukrovaru. Město muselo od soukromých vlastníků vykoupit pozemky na stavbu nádraží a nové příjezdní silnice s chodníkem, dnešní Rejskovy ulice. V obecním zastupitelstvu podali čeští zástupci roku 1889 návrh založit v prázdňém prostoru mezi ulicemi Olomouckou, Kosteleckou a Vápenicí a Moravskou západní

dráhou novou městskou čtvrtí. Tento plán nakonec obecní výbor v květnu 1889 schválil.

Od roku 1906 se vedlo nové jednání o výstavbu tratě Prostějov–Plumlov. Do toho se začala stavět údolní přehrada u Stichovic, probíhající v letech 1913–1914 a 1921–1932, kterou nakonec dokončili až počátkem 30. let 20. století, kdežto železnici do Plumlova, kterou plánovali postavit do poloviny roku 1913, se nepodařilo zbudovat vůbec.

Vraťme se však ještě k původnímu plánu vést trať zamýšlené železnice do Plumlova přes město v podstatě jako parní tramvaj, dobově psáno tramway. Město roku 1886, před více než 135 lety, vypadalo zcela jinak než dnes. Některé domy nebo ulice ještě nestály, např. dnešní obytné domy v Blahoslavově ulici, jiné, dnes zbourané, naopak



Budova místního nádraží ve Sladkovského ulici. Zdroj: Muzeum a galerie v Prostějově.



Původní vzhled prostějovského zámku, za nímž se mělo postavit nádraží dráhy do Plumova, před 1904. Zdroj: Muzeum a galerie v Prostějově.

byly v místech, kde jsou dnes volné prostory nebo výstavba zcela jiného typu. Většinu domů na předměstí postavili jako přízemní nebo jednopatrové. Oblast současně hustě zastavěné čtvrti vymezené dnešními ulicemi Olomoucká, Vápenice, Kostelecká, Martinákova, Sladkovského byla bez obytných budov, obsazená nejvýš skladišti, a bez dnešních ulic Rejskova, Pod Kosířem, Hanačka, Palečkova, Havlíčkova, Šafaříkova, Partyzánská a Daliborka. Domy stály jen podél ulic Olomoucká, Vápenice (tehdy Sadová) a Kostelecká.

Proto zpočátku nikoho nepřekvapil plánovaný záměr trasovat dráhu od tehdy jediného nádraží (dnes hlavního) Moravskoslezské severní dráhy v následujícím směru: Trať měla vést po pravé straně okresní silnice do Vrahovic, ve směru podél továrny na hospodářské stroje F. Wichterleho, plynárny a domu Weczerkova (dnes Vrahovická ulice), pak měla překročit tuto okresní silnici vedle domu v Nádražní

ulici č. 22, patřícího tehdy manželům Antonínu a Kateřině Gallyovým (později Čelakovského nám. č. 1, dnes nám. Padlých hrdinů). Budovu hodlalo město zakoupit či vyvlastnit a odstranit kvůli přeložení okresní silnice. Chodník pak kvůli bezpečnosti povede kolem domu č. 20 vlastníka Antonína Vávry. Trasa se pak stočí vpravo do Vrahovské ul. (správně má být Nádražní, dnes Svatoplukovy) a povede vlevo podél Vávrova č. 20 (později továrna na obuv Wolf a Franže, Jihoslovanská č. 1), Součkova č. 18 (Josef Kropáček), Skálova č. 10 a Güttlerova domu č. 6, pak po severní straně trojúhelníkového prostranství, kde stojí socha Panny Marie Karlovské (křižovatka u kostela Sv. Jana Nepomuckého a kláštera milosrdných bratří). Před domem Handschmannovým č. 1 (křižovatka) má překročit císařskou silnici (Olomouckou) na Senné náměstí (Smetanovo, dnes Vojáčkovo, tehdy ještě nestál ani Národní dům), které prořízne v polovině, a povede na levou stranu Sadové

třídy (Vápenice). Dále má jít podél okresní silnice (Vápenice), kde je glediciové (gleditsia – dřezovec trojtrnný) a ořechové stromořadí, které má být při stavbě chráněno. Koleje se nebudou klást na okresní silnici, ale podél parku, kde se pro stavbu tratě odstoupí pásmo široké čtyři metry. Trať vyústí do nádraží, které se zřídí na trojhranu naproti Panské třídě (Kostelec-ké) a na Chmelařových pozemcích u zámku. Zámek ještě nezdobila sgrafita Jano Köhlera, měl svůj původní jednoduchý renesanční vzhled. Dnešní nájemní domy v Blahoslavově ulici tam rovněž nestály, což znamenalo dostatečný prostor k vybudování nádraží, které mělo být přístupné po silnici vedoucí kolem tehdejšího telegrafního úřadu na Zámeckém nám. č. 9 (dnes Pernštýnské, zbourán). Na západní straně se trať měla dostat ven z města, po rozbouření domů na Floriánském nám. č. 9 a 10. Podnikatelství dráhy mělo vlastním nákladem překlenout onen díl kanálu před Panskou třídou a severní hranicí projektovaného nádraží, který chtělo město nechat otevřený.

Ačkoliv dnešní domy naproti zámku ještě nestály a byl tam dostatek místa, je naprosto fascinující, že

na tomto místě u zámku se mělo zbudovat nádraží. Kolem zámku a budovy střelnice (dnes Městská knihovna) tehdy také ještě zůstávaly dřívější valy, kterým by se patrně trať ve směru ven z města vyhnula. Pronajal si je tehdejší pivovar bratří Winterů a zbudoval si v nich sklepy. Městské hradby naopak kromě několika málo úseků podlehly asanacím už v letech 1872–1875 a uvolnily místo pro stavební rozvoj města.

Po změně tratě schválené roku 1887 ve směru na Kostelec místo na Plumlov se místní nádraží projektovalo do dnešní ulice Sladkovského, naproti severovýchodnímu konci Rejskovy ulice. Budování místních tratí přispělo k hospodářskému rozkvětu okolních obcí i města Prostějova snadnější přepravou zemědělských produktů, dřeva, uhlí, mlynářských a jiných výrobků i k ulehčení a zrychlení osobní dopravy. Prostějované začali touto tratí jezdit zvláště do Stražiska, oblíbeného rekreačního střediska, kde si ti movitější postavili krásné honosné vily, vybaveného později koupalištěm a tenisovými kurty.

Marie Dokoupilová (* 1960) vystudovala historii na FF UP Olomouc, krátce pracovala ve Vlastivědném muzeu v Olomouci a ve Vědecké knihovně tamtéž. Poté byla 26 let historičkou prostějovského muzea, věnovala se především dějinám zdejšího židovského obyvatelstva, osobě Jiřího Wolkera. Pravidelně přispívá do Střední Moravy, Kroku a Hanáckého kalendáře a do sborníku Židé a Morava v Kroměříži, před jejich zánikem také do Zpravodaje Muzea Prostějovska v Prostějově a do Štafety.

» mandoka@seznam.cz

Příběh tvůrce kreseb lokomotiv a nádraží Leoše Wertheimera

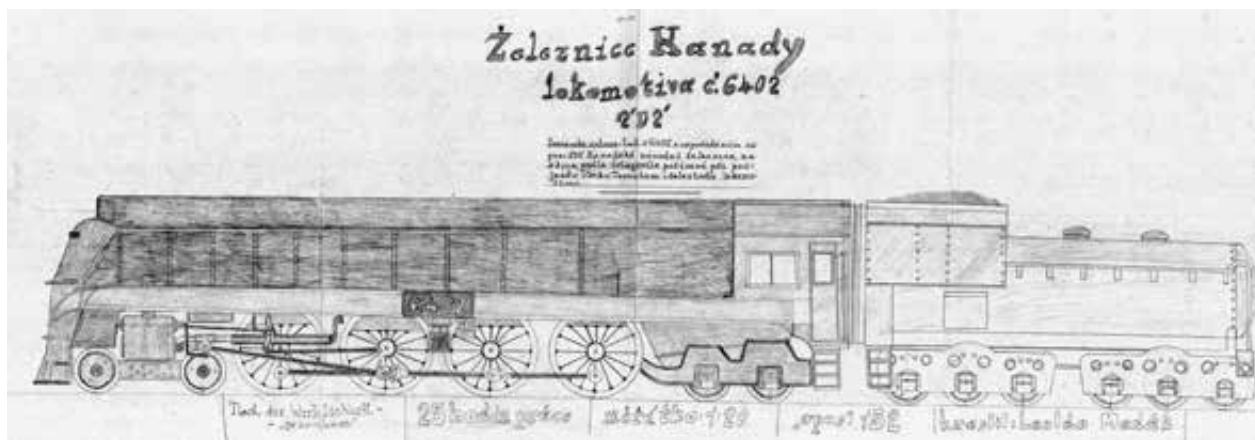
PAVEL KONEČNÝ

Leoš Wertheimer dokázal od roku 1997 s aktivní pomocí své psycholožky-terapeutky postupně prolomit bariéru způsobenou dlouholetým psychickým onemocněním a s tím spojenou invaliditou a realizováním své dosud skryté imaginace nalézt ztracenou sebedůvěru, která mu dovolila snesitelně pobývat v paralelních světech reality a nemoci bez degradujících či sociálně omezujících faktorů. Tvůrčí činnost vyvolaná komunikačními empatickými schopnostmi psycholožky, navázanou důvěrou a citlivou zpětnou vazbou se blahodárně projevila na zlepšení psychického stavu pacienta, jeho postavení a akceptaci v rodině a navíc přinesla i pozoruhodné a přesvědčivé výsledky v oblasti neprofesionální tvorby, oceněné na několika výstavách art brut v České republice i v zahraničí.

Mezi základní motivické typy jeho autentické tvorby patří především kresby různých typů lokomotiv, v další fázi jeho tvorby doplněné o pohledy na české i zahraniční nádražní budovy. Všechny tyto charakteristické typy rád doprovázel kratším či podrobnějším ručně psaným slovním

komentářem na okraji papíru, nepostrádajícím humorný nadhled, nadsázku až sarkasmus. O výše uvedené originalitě vpisovaných doprovodných komentářů vypovídá následující citace textu umístěného pod kresbou nazvanou *Obraz brněnského kovošrotu: „... Nakreslil Leolda Medák jako důkaz jeho neomšelé normality, slušné obrazotvornosti a důkaz věčného vědomí, technického ducha, jako Opus 555 – toť důkaz jeho zdravotní bezúhonnosti a spolehlivosti, geniálního mozku pacienta (jestli k retardaci došlo!!!), čímž dokáže uspokojivý zdravotní stav.“*

Leoš Wertheimer se narodil 14. 2. 1956 v Přerově, kde dlouho žil. Po ukončení základní školy a automobilové průmyslovky pracoval u Českých drah, nejdéle jako hasič. Vzhledem ke svému onemocnění však musel odejít do invalidního důchodu. Výtvarným školením nikdy neprošel a o umění se nezajímal. Když byl ve svých jednačtyřiceti letech v roce 1997 po dlouho trvající léčbě vyzván svou terapeutkou, aby začal kreslit, netušil co tento víceméně náhodný a pro něj nečekaný podnět s jeho psychickým ustrojením učiní a jak veliký



Leoš Wertheimer, Lokomotiva Kanady č. 6402, opus 132, pastelky, papír, nedatováno. Zdroj: archiv autora.

a podstatný bude pro jeho další život mít dosud nepoznaná kreativní činnost význam. Rozhodně nebyl ničím svazován, usměrňován či snad přímo ovlivňován ve výběru vhodné výtvarné techniky. Spouštěcí mechanismus (výzva terapeutky) tu jen způsobil nečekané uvolnění bohatého latentního tvůrčího potenciálu. Zcela spontánně se tematicky zaměřil na oblast, která mu již od útlého dětství byla neobyčejně blízká, důvěrně známá a navíc vzrušovala jeho fantazii – totiž na svět železniční dopravy, především pak historických parních lokomotiv. Tu o několik let později rozšířil o veduty nádraží a pohledy do krajiny při akcentování civilizační stopy, kterou v ní tento převratný dopravní prostředek 19. a 20. století zanechal. Během svého života (zemřel 23. 2. 2018) vytvořil více jak 700 takovýchto přísně monotematických děl. Jedná se výhradně o díla vytvořená tužkou, černou tuží či pastelkami, a to různých formátů (převážně však pásy o rozměrech 45 × 135 cm), provedené zprvu černobílými a později i barevnými tužkami na

hrubém balicím papíře. Veškerou invenci a životní úsilí vkládal do procesu tvorby, která pro něj bezesporu byla nejdůležitější. Druhotná a víceméně bezvýznamná se mu potom jevila kvalita či barevnost papíru nebo adjustace dohotoveného díla, což opravdu silně kontrastovalo s úsilím, které vkládal do přesnosti, věrohodnosti a působivosti vlastního námětu. Kreslil tak povětšinou na lehce dostupný avšak materiálově podřadný světlehnědý balicím papír, jenž na úplný závěr práce vždy poskládal do čtvercového tvaru a označil pořadovým číslem, aniž by se pozastavoval nad skutečností, že tím dlouhé hodiny pečlivě a trpělivě vznikající dílo vlastně nevratně poškozuje. Další osudy permanentně vznikajících děl mu v podstatě byly lhostejné a o prezentaci díla na veřejnosti sám aktivně neusiloval. Jednotlivé pečlivě číslované „opusy“, jak nazýval výsledky svého úsilí, doplňovaly zpravidla podrobné technické údaje o zobrazených strojích i záznam o časové náročnosti vzniku díla, zakomponované ve formě tabulky

do plochy obrazu signovaného pseudonymem Leolda Medák. Vznikla tak, jak sám zdůrazňoval, „z vize vědomí“ probuzeného tvůrce postupně jakási rozsáhlá „encyklopedie lokomotiv“, udivující technickými i historickými znalostmi autora, ale rovněž spontánními výtvarnými kvalitami spočívajícími ve sváru mezi snahou o co nejpřesnější deskriptivní zpodobnění vybraného zajímavého typu stroje a neschopností tento úkol s omezenými výrazovými prostředky a dovednostmi autodidakta přivést k dokonalosti. Nepřehlédnutelný je též silný emoční náboj, hluboké vnitřní zaujetí vložené do díla, u něhož můžeme vnímat při pozornějším sledování i skrytý poeticko-erotický hravý podtext. Typická pro jeho kresby je též ztlumená lyrická barevnost, posouvající někdy výtvary do téměř snové roviny, z níž ji vytrhuje jediné zdůrazňování přesných technologických detailů a typologických zvláštností zobrazovaných strojů. Jde z jistého pohledu o svého druhu „portrétní záležitost“. Lidské



Leoš Wertheimer a Pavel Konečný, 2015, Domov důchodců, Bílsko. Zdroj: archiv PK.



Leoš Wertheimer, Lokomotiva SSSR č. 36, opus 173, pastelky, papír, nedatováno. Zdroj: archiv autora.

figury však ožívují mechanické stroje jen zřídka a více se objevují až při pohledech na nádražní budovy a krajinu kolem železniční trati. Tyto kresby opět zaujmou neobvyklou perspektivou, snahou o maximální věrnost architektonických detailů, ale také charakteristickou vybledlou barevností, kterou dobře známe ze starých pohlednic. Občejné pastelky a papír se staly tvůrčí výrazovými prostředky, klíčem k přežití omezení svobody a sociálního vyloučení.

Leoše Wertheimera uvedla před mnoha lety výzva jeho psycholožky do permanentní tvůrčí činnosti, posedlosti, která mu dávala zapomenout na nepřízeň osudu a stala se naopak zdrojem povzbudivé radosti, uspokojení, které dříve jako životní outsider poznával jen velmi zřídka.

Využití aktivit, jako je kresba, malba či sochařství, v psychologii a psychiatrii po počátečním období, v němž byly považovány za pouhou zábavu, nebo dokonce za nechtěný útek od problému, je dnes právem považováno za významnou léčebnou hodnotu. Posílení vztahu a komunikace s okolím prostřednictvím stimulace zájmu o tvůrčí činnost definující svébytný osobní prostor pro vyjádření citového obsahu i v kauze Leoše Wertheimera alias Leoldy Medáka dokládá, myslím, přesvědčivě důležitost

a prospěšnost této snahy i v psychiatrickém kontextu především proto, že vede často ke kýženému překonávání neblahých omezení vyplývajících z duševní nemoci a s tím související sociální izolace postiženého jedince.

Kresby Leoše Wertheimera byly vystavovány na společných výstavách marginálních tvůrců art brut od roku 2001, kdy poprvé zaujaly návštěvníky Muzea umění v Olomouci. Od té doby byl začleněn mezi vystavující autory sbírky ABCD v Saint Alban, v Paříži a v Praze, jeho kresby se objevily na výstavě *Systém in Chaos* v galerii Cavin and Morris v New Yorku, byl zastoupen na mezinárodním trienále INSITA v SNG Bratislava v roce 2007 a v následujícím roce na výstavě *Magische Architektur Kunsthaus Kannen* v Německu. Mezi nejdůležitější výstavy, kterými se prezentoval jako uznávaná osobnost evropského art brut pak patřila expozice Slezského Muzea v polských Katovicích nazvaná *Przypadki komunikacyjne* (Subjective coincidences) z přelomu roku 2020/2021 a v březnu 2023 skončená výstava *Art brut favorites!* (feilacher's choices) v rakouském Guggingu u Vídně. Obě posledně jmenované kulturní instituce také vlastní řadu kreseb lokomotiv i nádraží tohoto doma ne příliš známého moravského tvůrce.

Pavel Konečný (* 1949) absolvent FF UP, působil jako vedoucí a dramaturg olomouckého Divadla hudby a později jako ředitel územního odborného pracoviště Národního památkového ústavu. Od roku 1972 se zajímá o umění autodidaktů, jejichž autentické výtvarné projevy sbírá.

» konecny.p@raz-dva.cz

Bylo by to krásné, kdyby tu stály

Historie mostů na Bečvě

JIŘÍ LAPÁČEK

Na začátku dvacátého století byly postaveny ve třech městech ležících u řeky Bečvy tři originální mosty, které byly ve své době technickými i architektonickými skvosty.

Nejstarší historie přerovského mostu

První zmínka o mostu v Přerově, který byl zároveň prvním zmiňovaným na řece Bečvě, se děje roku 1275, kdy český král Přemysl Otakar II. osvobodil klášter Hradisko u Olomouce od placení peněz na jeho opravu. Opat současně postoupil z klášterního majetku v Přerově polovinu krčmy s jistými podsedky a polnostmi správci přerovského mostu, který měl povinnost vybírat mýto. Někdy před polovinou 14. století most i s příslušenstvím přešel od markraběte v držení některého přerovského měšťana, kterému se říkalo mostník.

Dřevěná konstrukce podléhala povětrnostním vlivům, a proto se město muselo údržbou opakovaně zabývat. Teprve v roce 1881 se začalo jednat o výstavbě pevného železného mostu na

kamenných pilířích, nicméně o tři roky později byl do provozu uveden opět dřevěný most, ale již na kamenných pilířích. Dne 26. srpna 1898 došlo k nešťastné události, při níž se na mostě probořil kůň zadníma nohama v místě, kde byl zpráchnivělý trám.

Stavba mostu v roce 1903

Velké stavební akce v režii města vždy vyžadují příhodnou politickou situaci zajišťující průchodnost vysokých finančních částek v rozpočtu města. A to byl právě případ Přerova na přelomu 19. a 20. století. Starostou se stal v roce 1896 staroček František Tropper, ale bylo to již po dohodě se stoupenci směru mladočeského. Tato spolupráce pak trvala a přispěla v roce 1901 k jeho opětovnému zvolení.

Začátkem roku 1902 přibyl k projektům na zřízení mostu přes Bečvu nový na zbudování betonového mostu, na jehož výstavbu by se asi náklady vyrovnaly obnosu na zřízení železného mostu, ale životnost by byla delší při menším počtu oprav. Projekt nabízely česká inženýra



Písek

Partie u mostu

Dřevěný most v Píseku na konci 19. století. Zdroj: SOKA Písek.

Uhlíře ve Velimi a pak firma Pittel a Brausewetter ve Vídni. Ve schůzi obecního výboru 8. dubna 1903 bylo usneseno začít se stavbou mostu ihned podle stavebních plánů zhotovených stavebním inženýrem, docentem české techniky v Brně ing. Karlem Herzánem z Prahy, který spolupracoval s firmou z Velimi.

Výměrem místodržitelství v Brně z 9. června 1903 bylo dáno povolení k výstavbě betonového mostu se třemi oblouky, které byly armovány podle Monierova způsobu sítí lícni a rubovou, doplňující armaturu dle systému Hennebique. Střední oblouk měl rozpětí 22,45 m, pravý krajní 21,15 m, levý krajní 21,30 m. Chodníky byly asfal-

tované, vozovka dlážděna kostkami z modré droby z lomu ve Výklekách. Celková délka obnášela 71,9 m, užitečná šířka činila 10,50 m, z čehož připadlo 6,50 m na vozovku a 2 m připadlo na oboustranné chodníky. Zvláštní péče byla věnována architektonickému vybavení, sestávajícímu z pilonů nad pilíři a ze zábradlí ve formě prolamované balustrády z dvoubarevného umělého kamene. Do 1. ledna 1904 byl most postaven do té míry, že na něm byl zahájen provoz, a 19. července 1904 oznámila firma, že je se stavbou mostu úplně hotová a prosí o brzkou kolaudaci. Ta proběhla 15. února 1905 s bezvadným výsledkem. Stavební firmě bylo zapláceno za provedenou stavbu mostu 201 456 K,

za pobřežní zdi na pravém břehu 11 119,32 K, za pobřežní zdi na levém břehu 8 035,42 K.

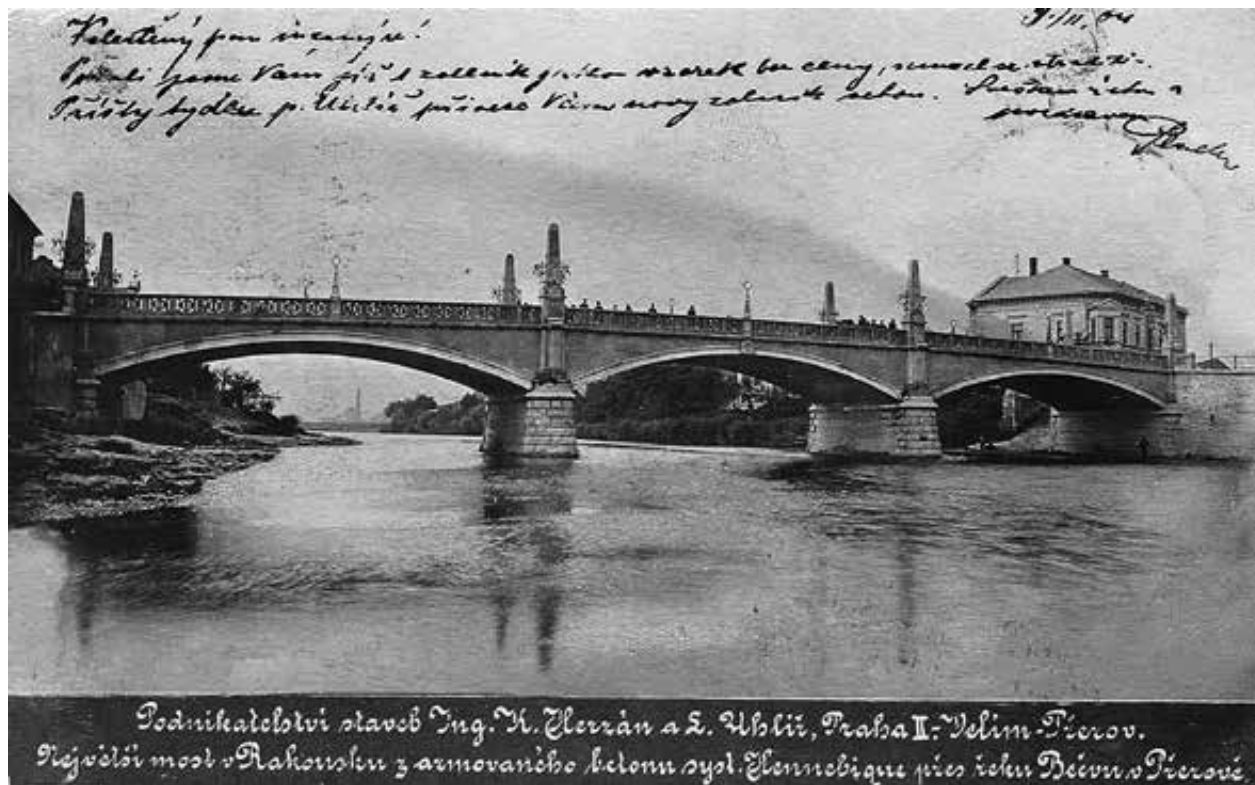
Ing. Karel Herzán a Ludvík Uhlíř

Zmiňovaná stavební firma patřila k prvním, které prováděly v Čechách a na Moravě stavby, hlavně mostů, z vyztuženého betonu, a první, která použila v Rakousku při mostních stavbách zakládání betonovými pilotami. Prvním unikátním dílem firmy Podnikatelství betonových staveb L. Uhlíř, Velim u Prahy byla stavba mostu přes Tichou Orlici pod Lanšperkem

u Ústí nad Orlicí. Jednalo se o značně šikmý, v Čechách dosud největší betonový most. Jeho zatěžkávací zkouška proběhla ve dnech 22. a 23. listopadu 1900. Most měl dva oblouky, klenba byla vybetonována na tehdejší poměry v rekordním čase, za 26 hodin.

Na Přerovsku působila Uhlířova firma již v roce 1902, kdy provedla výstavbu nového železného mostu na místě starého dřevěného silničního mostu přes řeku Moravu na okresní silnici z Kojetína do Chropyně. V roce 1903 vystupovala pod názvem Podnikatelství staveb, Ing. K. Herzán a Lud. Uhlíř,

Výstavba železobetonového mostu. Zdroj: SOkA Přerov.



Praha. Concessionaires du Systéme Hennebique Paris (Béton armé). Továrna na umělé výrobky z cementu a patentní cementové falcové tašky ve Velimi. Technická kancelář v Praze II., Vodičkova ul., palác hraběte Aichelburga. O rok později již měla zastoupení pro Moravu v Přerově, proti nádraží.

Podnikatelé Karel Herzán a Jan Uhlíř se snažili rozšířit své stavební aktivity v regionu, což se jim povedlo hned v nedalekých Hranicích. Tamní obec se usnesla 11. prosince 1903, že provede svým nákladem stavbu nového mostu přes řeku Bečvu v místě starého dřevěného na projektované okresní silnici 2. třídy Hranice – Zbrašov – Bystřice pod Hostýnem. Stavba byla zahájena v srpnu 1904 stavbou pilířů, nosná konstrukce byla vybetonována v době od 26. června do 3. července 1905 za použití armovaného betonu dle systému Hennebique. Zábradlí bylo zřízeno z vyztu-

ženého betonu a celý most vyzdoben osmi kusy betonových pilonů. Celkové náklady na výstavbu mostu činily 222 179 korun 46 hal. Dne 16. prosince 1905 se konala zatěžkávací zkouška, po níž byl most předán k užívání. Oproti Přerovu ale se musela vedoucí politická reprezentace na radnici vyrovnávat s útoky proti stavbě mostu, poměrně časté byly totiž snahy zdiskreditovat stavební firmu i stavbu samu.

Stavební firma ale postupovala ještě dále proti toku řeky a koncem roku 1906 byl dán do užívání nový železobetonový most systému Hennebique o dvou obloucích ve Valašském Meziříčí přes řeku Bečvu.

Most ve státní správě do roku 1945

Přerovský městský výbor, tak jako v jiných případech, požádal v roce 1911 o převzetí mostu

Přerovský most zničený ustupujícími Němci v roce 1945. SOKA Přerov.





Nový most v Přerově z roku 2012. Foto: autor.

do majetku státu. Jednání se ale protahovalo a teprve 28. ledna 1922 ministerstvo veřejných prací zmocnilo zemskou správu politickou, aby převzala od města Přerova most se všemi plány a jinými listinnými doklady a sepsala o tom zápis. Jako náhradu na zrušení mýta na mostě povolilo ministerstvo veřejných prací částku 100 000 Kč. Dne 10. dubna 1922 byl u městského úřadu sepsán protokol o převzetí mostu přes Bečvu v Přerově na moravo-údolní státní silnici do státní správy.

Výbor TJ Sokol Přerov se na své schůzi 27. dubna 1932 usnesl požádat městskou radu, aby na paměť 100. výročí narozenin Dr. M. Tyrše byl pojmenován betonový most mostem Tyršovým, což bylo provedeno usnesením městského

výboru v Přerově z 22. června 1932. Po skončení Tyršovy oslavy v Městském domě v Přerově v neděli 17. září 1932 byl uspořádán průvod k Tyršovu mostu, na němž byla odhalena pamětní deska.

Po roce 1945

Pohroma přišla na konci 2. světové války. Dne 8. května 1945 v 5 hodin ráno došlo k iniciaci náloží uložených německou armádou pod přerovskými mosty. Všechny mosty byly poškozeny, nejméně železniční, který po rychlé úpravě sloužil k přechodu oddílů Rudé armády. Na místě poškozeného Tyršova mostu byl postaven během 2. poloviny roku 1945 a začátkem roku následujícího na stávajících kamenných pilířích

provizorní dřevěný most, od února 1947 se již mluvilo o dlouhodobém mostním provizoriu. V polovině roku 1964 bylo rozhodnuto o zřízení železné lávky.

Tři týdny před odchodem z Hranic navrtali němečtí vojáci do pilířů mostu dutiny a vložili do nich asi 20 q třaskavin. Dne 7. května 1945 v poledne byli obyvatelé v blízkosti Bečvy vyzváni městským rozhlasem, aby se ukryli. Ve 12.25 hod. zaduněl prudký výbuch, nad řekou vystoupil vysoký oblak prachu, v okolí byla přerušena dodávka elektrického proudu. Budovy v blízkosti byly poškozeny kameny, které zaletěly až do parku. Přepravu zprvu obstarávala pontonová lávka, do února 1946 byl postaven provizorní dřevěný most. Zájem o obnovu původního mostu byl v hranické veřejnosti stále živý, ale až v letech 1958–1960 byl postaven nový most, který byl odevzdán do provozu v neděli 8. května 1960.

Most vedoucí z Krásna do Valašského Meziříčí byl zničený Němci již 6. 5. 1945, v roce 1948 byl postaven nový železobetonový most.

Závěr

Přemostění řeky Bečvy v Přerově z nynější ulice Mostní na Nábřeží Rudolfa Lukaščíka má dlouhou historii. Most, postavený v roce 1903, který dostal název Tyršův, byl bezesporu unikátní. Jednalo se o v českých zemích první železobetonový obloukový deskový silniční most.

Nový Tyršův most přes řeku Bečvu v Přerově byl předán do užívání občanům a návštěvníkům Přerova teprve v květnu 2012 podle projektu sdružení firem Cityplan, spol. s r. o., a Šrámková architekti, s. r. o. Byl navržen jako společenská část pěší cesty středem města. Je soudobý svojí koncepcí, jeho sochařská výzdoba mu pomáhá „zadatovat“ ho do dnešní doby.

Jiří Lapáček (* 1960) vystudoval historii na FF UP v Olomouci. Zabývá se regionální historií, je spoluautorem dějin obcí přerovského okresu. Redakčně připravuje Sborník Státního okresního archivu Přerov.

» j.lapacek@pr.archives.cz

Luciper s ohnivó pecó

MICHAELA KOKOJANOVÁ

Po zhroucení se – moderně řečeno „vyhoření“ – původního redaktora, autora, vydavatele a z tristní reality plynoucí nutnosti též mecenáše vlastivědného časopisu *Záhorská kronika* Msgre Františka Příkryla (1857–1939) se díla v lednu 1911 ujal dosavadní příznivec a spolupracovník *Kroniky*, ve své době úspěšný literát, P. Antonín Sehnal (1860–1937). V přispěvatelích i čtenářích vzbudil soběchlebský rodák a záhorský patriot, oblíbený a vážený farář v Paršovicích, zdálo se, oprávněné naděje. Jeho rozhled, zaujetí regionální problematikou, natož lásku zvláště ke kraji pod Hostýnem by nikoho ani nenapadlo zpochybňovat. Navíc se těšil nejen na Záhoří značné známosti, kontaktům, prestiži a autoritě, všemu také v širším společenském měřítku.

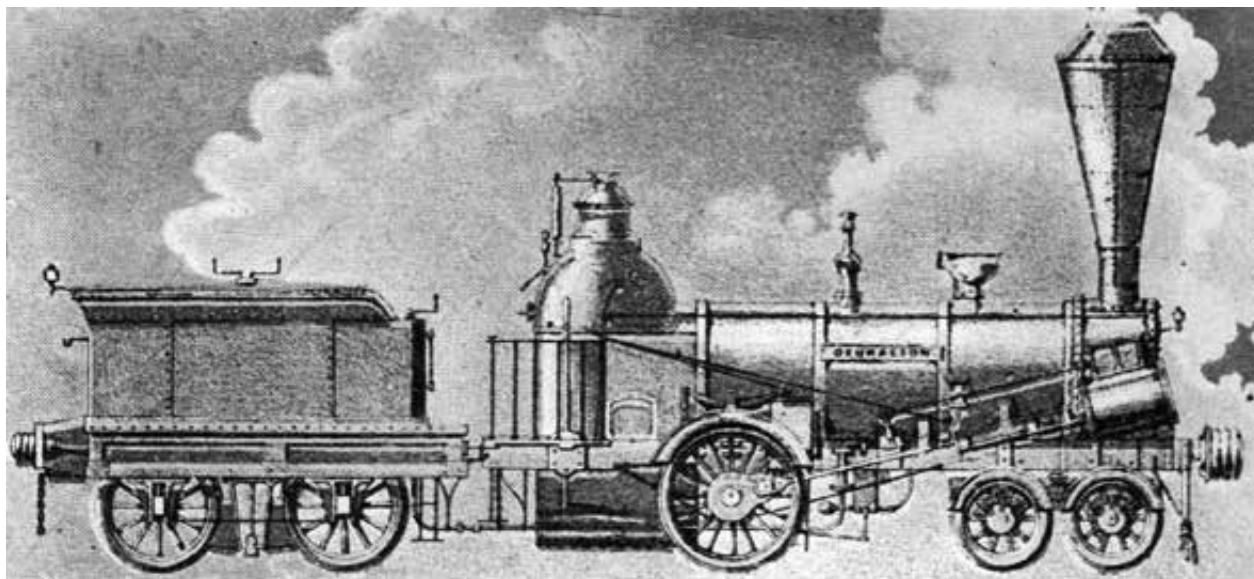
Od začátku očividně prosazoval modernější pojetí tiskoviny. Počet autorů, témat a podchycených lokalit povzbudivě narůstal. Bohužel až příliš brzy se ale ukázalo, že permanentní souboj s nedostatkem finančních prostředků překračuje jeho síly, tížádost a možná i schopnosti. Svou vydavatelskou epizodu ukončil ještě téhož roku, zářijovým

dvojcíslem 3–4 (původně počítal se šesti čísly ročně). *Kronika* si pak musela počkat nešťastných 13 let na učitele Antonína Frela-Fröhliche z Dolního Újezda – ale to už se v jejím příběhu očitáme na časové ose příliš daleko.

Jako svůj poslední příspěvek před rubrikou *Drobné zprávy* Sehnalova *Kronika* přinesla z dnešního hlediska poněkud kuriózní doklad vnímání a přijímání technického pokroku v podání záhorských stařenek. Pan redaktor nepochybně záznam osvobodil z „úložiště“ materiálů shromažďovaných léta jako doklady tradiční kultury.

Kdo a kdy pověrečnou hrůzu z parních strojů, burácejících dříve poklidným romantickým krajem pod Helfštýnem a Hostýnem, zaznamenal slovem, nevíme. Ale jisté je, že zachytil atmosféru před polovinou 19. století. Ferdinandovu železnou dráhu v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou slavnostně otevřeli 15. srpna 1842, trasa Lipník nad Bečvou – Bohumín následovala až 1. května 1847.

Záhorská kronika (ročník VII, 1911, č. 3–4, s. 55) prepis vyprávění zveřejnila pod titulkem *Jak to bylo, když začala mašina jezdit*. Nutno připustit, že tehdejší mašinfíra měl vzhledově opravdu blíže



Lokomotiva Deuralion z roku 1841. Převzato z publikace Josef Hons a kolektiv: *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha 1990.

k čertu než k sofistikovanému strojvůdci současnosti. A jistě zaujme šalamounské východisko z překerní situace:

„Jak jel nový parostroj po nové dráze císaře Ferdinanda, to bylo diváků! Kde kerá stařenka šla tehdá podívat se, jak prě pojede ten luciper s tó ohnivó pecó. Povídaly stařenky, že je to už pravda, že jezdí už luciper po světě s ohnivó pecó. Tehda mohli se lidi

svýzt zadarmo, ale bál se každé. Jak začala mašina pískat, stařenky říkaly: ‚Slyšete, jak ho svírajó, jak piščí? Šak dyž prě na to sedne velebné pán, šak už nepojede, už prě zlé duch zostane stát, už prě nemá právo. Už prě se děje, jak prorocství Sybilino vypravuje, že bude jezdit zlé duch s ohnivó pecó po světě, že prě tam každýho strčé, kdo prý je neznaobh, že prě shořé, a kdo pobožné, že neshořé!‘“

Michaela Kokojanová (* 1953) absolvovala obory výchova a vzdělávání dospělých – teorie kultury – historie na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Před odchodem do důchodu působila jako historik starších dějin v Muzeu a galerii v Prostějově. Zabývá se regionální historií, zejména dějinami každodennosti v údobí od 16. do 19. století.

» M.Kokojanova@seznam.cz

Po čem šlapou Hanáci? aneb Proměny historické dlažby v Olomouci

JAN JENIŠTA

Vějířové mozaiky v Roudnici nad Labem, hranolková dlažba v Kolíně nebo slavná pražská mozaika. Přestože se město Olomouc nemůže pochlubit bohatými ornamentálními dlažbami jako jiná města, zachovala se v jeho veřejném prostoru pozoruhodná a bohatá skladba historických uličních povrchů, které jsou významným dokladem jeho historického vývoje, zvyklostí, vkusu a ambicí jeho obyvatel. Zjistíme-li, po čem vlastně v Olomouci šlapeme, stane se pro nás každá další procházka městem dobrodružnou cestou do historie. Pokud ovšem nekráčíme na podpatcích.

V nejstarších dobách se Olomouc ještě musela obejít bez dláždění. Ačkoli se v českých zemích dlažba běžněji objevuje už ve 13. století, na veřejných prostranstvích měst ve středověku převládala udusaná hlína pokrytá vrstvami sena a slámy, skořápek, organických zbytků a odpadu z výroby. Povrch se běžně zhutňoval rozemletými kostmi nebo struskou, případně sjednocoval navezením štěrku. Vznikala tak ka-

menitá souvrství, díky kterým se terén postupně zvyšoval o desítky centimetrů až metry. Plocha náměstí a tržišť přitom bývala mnohem členitější, pokrytá sítí odtokových jímek navázaných na nejbližší potok nebo řeku. Také na Horním a Dolním náměstí v Olomouci ve středověku tekly potoky. Jámy, jímky a prohlubně se postupně zavázely odpadem a celý povrch se modeloval tak, aby dešťová voda odnesla veškeré nečistoty ven z města, do řeky. Tam, kde jímky nestačily, se již od středověku budovaly také podpovrchové stoky.

V renesanci už také olomoucké hlavní ulice a náměstí dostaly první dlažbu z křemencových říčních valounků, jejichž velikost se pohybovala mezi 5 a 15 cm. Dlažba to však byla mělká, málo pevná, kladená do říčního písku s příměsí vápna a bylo ji třeba poměrně často opravovat. O čistotu v okolí měšťanských domů měli za povinnost se starat jejich majitelé, zatímco město odpovídalo za střední pásy ulic, kudy jezdily povozy. Od středověku se úklidem města zabývali hlavně trestanci a starci, na jejichž práci dohlížel



Trotuáry pro pěší na Horním náměstí kolem r. 1900. Zdroj: digiarchiv SOKA Olomouc.

městský pohodný nebo kat. Velký úklid města probíhal několikrát ročně před každým výročním trhem (jarmarkem), kdy se očekávala velká návštěvnost.

Úklid ulic probíhal obvykle za deště nebo po dešti, kdy nečistoty snáze odnášela voda. Majitel domu položeného nejvýše v ulici měl shrnout odpad níže k sousedovi a postupně tak na konci ulice vznikla hromada, kterou pohodný se svými pomocníky odvezl povozem za město. Tento princip je přitom znám už od antiky, což dokazují například zachovalé ulice v Pompejích, které mají v horních částech ulic zvýšené chodníky jen o pár centimetrů, zatímco v dolních částech už jejich obrubníky ční až do výše 70 cm nad vozovkou, po které odtékala znečištěná voda. Dodejme, že také v Olomouci se tato praxe udržela prakticky až do 19. století.



Vodárná ulice před zavedením kanalizace. Spádovaná dlažba z bělkovické droby. Zdroj: digiarchiv SOKA Olomouc.

Přelomovým rokem v příběhu olomoucké dlažby je rok 1830. Tehdy bylo započato se systematickým dlužďením veškerých ulic ve městě, které trvalo deset let. Nedlužďené zůstalo pouze Biskupské náměstí a Mlýnská ulice podél západních hradeb. V širších ulicích a na náměstích byly zároveň budovány první chodníky. Dobové zdroje nám dokonce uvádějí jména dlužďičů, kteří tento úkol pod vedením městského stavitele Franze Brunnera realizovali. Byli tři: Jan Buchta, Josef Slepíčka a Václav Karlíček. Čeští dlužďiči v převážně německém městě odvedli vynikající práci, která na návštěvníky města dělala silný dojem. Roku 1838 se jeden z nich zmiňuje o dlužďbě „obzvlášt krásné, dokonce krásnější než v Praze“, jiní doboví hosté ji označují za „znamenitou“ a chodníky za „pěkné a široké“.

Dlažba z let 1830–1840 je pro Olomouc příznačná zejména proto, že se na mnoha místech

zachovala dodnes a je tak tím hlavním důvodem, proč se olomoucké dámy zdráhají nosit vysoké podpatky. Celistvé úseky dnes v rámci historického jádra města najdeme na Horním a Dolním náměstí nebo za kostelem sv. Mořice. Vhodný kámen byl nalezen nedaleko Olomouce, v kamenolomu v údolí Trusovického potoka nad Bělkovicemi, kde se těží dodnes. Takzvaná bělkovická droba je druh horniny, která se přirozeně štěpí („drobí“), což usnadňuje její opracování. Jednotlivé kameny jsou tvrdé, ale nestejně velikosti, kladou se na výšku („na hřbet“) co nejtěsněji k sobě a drží pohromadě nikoli pojivem, ale vzájemným zaklíněním. Klást kameny na výšku je přitom pracnější a náročnější a hodně záleží na zručnosti dlaždiče. Dlažba z bělkovické droby se v Olomouci pokládala diagonálně do pásů kopírujících vrstevnici, což je dodnes patrné třeba na svažitém Dolním náměstí. V užších ulicích se kladla do řádků se středovým úzlabím odvádějícím dešťovou vodu. Téměř do konce 19. století totiž v Olomouci nebyla kanalizace.

Vhodný kámen pro výdlažbu se vždy vybíral s ohledem na dostupnost z místních zdrojů, díky čemuž se zejména v 19. století ulice jednotlivých měst mnohdy velmi lišily. Nazlátlá křemencová dlažba v Praze byla možná jedním z důvodů, proč se Praze začalo říkat *zlatá* a ve své době byla také považována za velmi krásnou. Pod tíhou okovaných povozů se ale její křehké okraje snadno odštípovaly, zatímco střední část zůstala vystouplá a špatně se po ní chodilo. Vznikaly tak známé *kočičí blavy*, s nimiž se však třeba v Olomouci nesetkáme, přestože tak zdejší dlažbě Hanáci rádi říkají.



Různé typy historické dlažby v Sokolské ulici. Zpředu dozadu: vrstevnatý kámen kladený úhlopříčně se zbytkem bordury z tzv. biskupských čepic, mezi kolejemi jsou kladeny do řádků: bělkovická droba, malá žulová kostka, velká žulová kostka. Foto: autor.



Tři typy historické dlažby na Horním náměstí. Foto: autor.

Pro Olomouc se od 30. let 19. století ustálila temná šedomodrá barevnost droby (a pozdější žuly) v mírném kontrastu se světlým pískovcem chodníků a černí velkými břidlicovými deskami v podloubích, mázhauzech, chodbách a dvorcích. Právě břidlice (těžila se v lomech nad Velkou Bystřicí) patřila k nejstarším typicky olomouckým dlažbám poloveřejných prostor a dodnes ji najdeme třeba v průchodu mezi Ztracenou a Ostružnickou ulicí.

Zastavme se ale ještě na chvíli u podoby olomouckých chodníků. Teprve v 19. století získaly takzvané *trotuáry* podobu vyvýšených pásů oddělených od vozovky obrubníkem. Chodníky přitom v širších ulicích a na náměstích nesahaly až k patám měšťanských domů a paláců. Už od středověku totiž platilo, že *„každý člověk cestu má činit před svými dveřmi na sedm noh, druhou cestu má obec činit“*. Tam, kde to šířka ulice

Dnes již nedochovaná mozaiková dlažba před budovou Okresní nemocenské pojišťovny. Modernistická budova vznikla podle návrhu J. Kumpošta v letech 1925–1927. Zdroj: archiv autora.



umožňovala, se tudíž chodníky budované za obecní peníze pokládaly jako kamenné běhouny v určité vzdálenosti od fasád a mnohdy také pokračovaly přes křížení ulic na způsob budoucích přechodů pro chodce.

Konec 19. století přinesl jednu módní novinku, pro niž se nadchla celá Evropa: asfalt. Zatímco náměstí Svornosti v Paříži bylo vyasfaltováno už v roce 1835, stále nedokončená kanalizace v roce 1899 v Olomouci rozhodla o tom, že budou hlavní ulice místo pokládky živičného povrchu znovu vydlážděny, tentokrát velkou žulovou kostkou. Souběžně s budováním kanalizace tak byly do začátku 1. sv. války postupně předlážděny hlavní dopravní tepny (dnešní ul. 1. Máje, Denisova, Pekařská, 8. května, Riegrova ad.) a poté, co město roku 1906 převzalo státní silnice vedoucí městem do své správy, vznikly i na jejich trasách 12 metrů široké

Triangulační bod č. 583 před domem U Zlatého jelena na Horním náměstí. V roce 1923 (tedy před sto lety) byla na území tzv. Velkého Olomouce položena polygonální síť 1356 zeměměřičských bodů vyznačených žulovými hranoly s křížkem. Zachovala se dodnes. Foto: autor.





Také obyčejné betonové dlaždice mají v Olomouci dlouhou tradici. Kladou-li se diagonálně s biskupskými čepicemi na okrajích, působí i ony dojmem vcelku elegantního běhounu. Foto: autor.



Téměř dokonalý příklad dlažby z malých kostky kladené diagonálně na mostě přes Mlýnský náhon v Komenského ulici. Dlažbu lze datovat do doby výstavby mostu v roce 1935. Foto: autor.



Dlažba z pražské mozaiky v unikátním vzoru z roku 1929 před budovou Správy železnic ve Videňské ulici. Foto: autor.

vozovky z velké žulové kostky kladené úhlopříčně. Dodnes tyto pásy najdeme krásně zachované v dlažbě Dolního náměstí a navazující Kateřinské ulice. Jejich okraje jsou lemovány dalším typicky olomouckým prvkem, pětiúhelnými kostkami zvanými *biskupské čepice*. Do té doby nevídané byly také široké žulové obrubníky kladené „na zámeček“, který tvoří pomyslnou šipku směřující při pohledu z chodníku vždy vpravo. Až půjdete příště po ulici, schválně si všimněte, nakolik se tento princip při rekonstrukcích dodržuje.

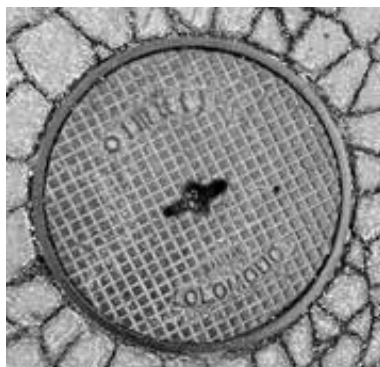
Vysoce kvalitní žula, která dobře slouží i po více než sto letech, pochází z vyhlášených slezských kamenolomů ve Frýdberku a Zíghartících (dnešní obce Žulová a Vápenná). Jednotlivé kostky měří 18 × 18 × 18–26 cm. Mají jednu nespornou výhodu: po opotřebenosti svrchní strany je lze ještě alespoň pětikrát otočit, což

jim zajišťuje životnost počítanou ve stovkách let. Ovšem jen v případě, že se vedení města nerozhodne je za hubičku prodat do zahraničí a nahradit strojně řezanými kostkami nedostatečné hloubky, jako se to stalo při rekonstrukci Denisovy a Pekařské v roce 2007. Jak již bylo řečeno, většinou se velké žulové kostky kladly úhlopříčně, s výjimkou ulic, kterými vedly tramvajové koleje. I když už některými z nich tramvaj dávno nejede (Ostružnická, Riegrova, Horní nám.), její dráhu poznáme podle řádkové dlažby s širšími mezerami v místě druhotné zádlažby po kolejkách. I to je kus paměti města propsaný do jeho povrchu.

Rok 1932 přinesl nové rozhodování, jak dál postupovat při obnově povrchů olomouckých ulic. Tehdejší městská rada si nechala vypracovat rozsáhlou studii životnosti výdlažby, která zohlednila i na svou dobu novátorské terénní



Kanál Akademická.



Kanál Hildebrantova.



Kanál Wurmova.



Kanál Karolíny Světlé.



Kanál Kaštanová.



Kanál Mahlerova.

měření frekvence automobilové dopravy. Studie ukázala srovnání velké žulové kostky (velmi drahá, životnost 60 let), malé žulové kostky (nejlevnější, životnost 35 let) a asfaltu (středně drahý, životnost 15 let) a nejlépe z ní vyšla právě malá žulová kostka o délce hrany 10 cm. Právě jí se začalo ve městě dláždit od 30. let a používá se v podstatě dodnes. Nejvýhodnější způsob jejího kladení je na kroužkovou nebo vějířovou vazbu. Zvláště kroužková vazba kladená po směru dopravního zatížení totiž nejlépe odolává mechanickému opotřebení. Ve svahu se přitom

klade vždy tak, aby byl oblouček vyklenut ve směru stoupání ulice. Díky tomu je dešťová voda přirozeně odváděna ze středu vozovky k jejímu okraji a při přívalových deštích je její odtok díky rozprostření do širě pomalejší. Tato jednoduchá pravidla však v Olomouci nejsou na mnoha místech dodržena a například ve Vodární nebo Kačení ulici je dlažba položena vzhůru nohama. Až tedy příště budete pozorovat dlaždiče při práci, raději zkontrolujte, zda má obloučky *vpnuté proti sobě* (vzor se na něj musí „usmívat“) a zda před svým dílem postupně *couvá*, a to

vždy z údolí do vrchu, tedy poněkud nepohodlně hlavou z kopce dolů.

Až do 2. sv. války ležela povinnost dláždění nebo jiné úpravy chodníků na bedrech majitelů přilehlé nemovitosti. I proto se v Olomouci zachovalo také poměrně pestré spektrum historických chodníků, od luxusních pískovcových ploten z konce 19. století (např. ve Vídeňské ulici) přes meziválečný asfalt s dekorativním posypem z drčeného bílého křemene (např. před sídlem DPMO v Koželužské), raně poválečné be-

tonové dlaždice kladené diagonálně (ul. Vídeňská) až po tzv. šatovku, pálenou kameninovou dlažbu vyráběnou od 19. století v Šatově u Znojma. Mnozí si ji dnes pletou s betonovou dlažbou zámkovou, jež pronikla na veřejná prostranství teprve v 90. letech 20. století. Šatovka je oproti ní o sto let starší, dodnes zdobí třeba nádvoří olomoucké radnice a snad ještě dlouho bude. I ta mnohými opovrhovaná zámková dlažba má v Olomouci místa, kde jí to sluší, například před obchodním domem Senimo, kde její červenavý



Kanál Na Vozovce.



Kanál Resslerova.



Kanál Štursova.



Kanál Trocnovská.



Kanál Kateřinská.



Kanál Krapkova.

odstín ladí s neomítaným zdívkem bývalých městských jatek.

Bývalo dobrým zvykem zdůrazňovat význam některých veřejných a sakrálních staveb také speciální dlažbou. Po vzniku samostatného Československa našla za tímto účelem i v Olomouci uplatnění tzv. pražská mozaika, skládající se z kamenů o hraně 5–6 cm, ve třech barvách podobných národní trikolóře. Drobné mozaikové dekorativní vzory typické pro Prahu a středočeská města se skládají z růžového sliveneckého mramoru, bílého posázavského mramoru a šedomodrého severočeského čediče. Elegantní tříbarevné vzory tehdy vznikly například před Sarkandrovou kaplí, evangelickým kostelem v Husově ulici nebo Okresní nemocenskou pojišťovnou (dnešní SPEA) na náměstí Hrdinů. Dodnes se zachovala už jen

na dvou místech: jako jednoduchý bílý kobereček s lemováním před kostelem sv. Kateřiny a jako luxusní běhoun před někdejšími ředitelstvími státních drah (dnes Správa železnic) na třídě Svobody. Tato mozaiková dlažba navržená v roce 1929 snad přímo autorem stavby, pražským architektem Vojtěchem Krchem, připomíná svým vzorem rytmus železničních pražců a zároveň reaguje na členění fasády s pásy rezného zdiva. Tato dlažba je dnes již unikátem, který na Moravě nemá obdoby.

Všímejme si proto olomoucké dlažby a její sounáležitosti s veřejným prostorem i budovami, které lemují. Spolu s obrubami, patníky, hydranty, litinovými poklopy a dalšími autentickými prvky městské krajiny spoluutváří zdejší *genius loci* a může nám být dobrým průvodcem po dějinách města.

Jan Jeništa (* 1983) je polonista, působí jako odborný asistent na katedře slavistiky FF UP. Je členem spolku Za krásnou Olomouc, pro který pořádá přednášky a komentované prohlídky s tematikou olomoucké historie a architektury.

» jan.jenista@upol.cz

Připomínka loga LOBL

IGOR KOKOJAN

Logo LOBL vytvořili z počátečních písmen svých příjmení pánové Petr Blatný a Ing. Vladimír Londin ještě v době předinternetové. Naleznete ho dnes ve spojení s činností Ing. Vladimíra Londina i na internetu. Oba protagonisté od poslední čtvrtiny XX. století obohacovali a rozšiřovali obzory příznivců drah ve svém olomouckém okolí. Potěšení nám tím přinášejí nadále. Zaslouží si proto v tematickém vydání KROKu k dopravě drobnou připomínku prostřednictvím přiblížení aspoň toho, co je vyvrcholením jejich prací a co tedy uznali za hodné vydání pod značkou LOBL.

Značku LOBL najdete hlavně na drážních popularizačních materiálech, vydávaných k nejrůznějším příležitostem. Nesou ji zajímavé publikace věnované především historii dopravy kolejové – hlavně železniční, a také městské. Zaznamenávají výročí a zajímavosti z centra Moravy. Na některých se podíleli též další autoři, tahouny byli ale vždy její zakladatelé.

S železnici publikace nesvazovali jen autoři a obsah, ale také místo vzniku, tiskárna ČSD

v suterénu budovy Správy Střední dráhy v Olomouci v Nerudově ulici č. 1. Tam jsem se seznámil a setkával s panem Petrem Blatným. Daroval mi řadu děl ozdobených jejich značkou. Navíc mi přidal mnoho dalších materiálů, včetně svých poznámek, výpisků a různých podkladů, se slovy v duchu jeho osobního kréda: *„Pošli to dál. Až se ti to nebude hodit, dej to do dobrých rukou!“*

Díky jeho štědrosti mohu dnes připomenout, co mám se značkou LOBL spojeno a jak a proč si jí vážím. Vytvořili řadu neveřejných neperiodických publikací obsahem a tiskem zcela profesionálních. Formální požadavky odborné literatury naplňovaly jen někdy. Jde o tisky formátu A5, výjimečně A4 nebo jiných. Mají podobu měkkých sešitů v barevných obálkách. Až na výjimky je tiskli černobíle, včetně fotografií. Některé doplňují ilustrativní mapy, plánky a schémata. Uvádějí autory příslušných publikací, tiráž ale objevíme jen vzácně. Neprovází je poznámkový aparát a jen někdy odkazují na použitou nebo související literaturu. Ve své době se obešly bez reklam a křídového papíru. Obsahují cenné



informace, mnohdy ve své době přímo objevné. Často překvapovaly mnohé pamětníky: „... tak nějak to bylo, ale to jsem byl ještě děčko...“

Jejich hodnota tkví hlavně v obsahu. Přínosné jsou především texty popisující události a zajímavosti z historie dopravy. Ověřená fakta autoři nedomyšleli, nikdy neuváděli nic, za co by neručili. Věnují se Olomouci, její veřejné dopravě, a to od omnibusů po tramvaje, sledují jejich vývoj. Na základě kompletního přehledu úzkokolejek nejen na Moravě, ale v celém tehdejší Československu i okolních zemích vzešlo několik tematických sešitů k lesním i průmyslovým drahám.

Několik publikací vyšlo příležitostně k výročním zahájení provozu na dotčených tratích. Tato dílka bylo možno při souvisejících oslavách takových výročí získat. K běžnému prodeji nebyla určena. Vznikala jako srdcařská záležitost pro nadšence a přátele. Nebyly na ně kladeny přehnaně ambiciózní cíle, ale představují dobové dokumenty všeho, co bylo možno tehdy na zvolená témata vůbec sehnat. Rád se k nim proto budu stále vracet. „A jsem přesvědčen, že nebudu sám.“

Igor Kokojan (* 1952) je absolventem oboru konstrukce a dopravní stavby, specializace železniční stavby Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně. Do odchodu na odpočinek působil v Olomoci jako železničář. Zajímá se o železnice, dopravu a její historii.

» kokojan.i@centrum.cz

Železniční stanice Šternberk v proměně času

Vlasta Hlůzová

Železniční trať Olomouc–Uničov–Šumperk (v jízdním řádu č. 290) je jednokolejná celostátní trať. Podle průzkumu patřila k nejvytíženějším regionálním tratím v České republice, denně po ní vlaky přepravovaly (kromě nákladní dopravy) i přes 7 tisíc cestujících. Trať v úseku Olomouc–Šternberk byla otevřena 1. července 1870, tehdy jako koncová stanice, součást odbočné trasy Moravskoslezské severní dráhy, což byla sesterská společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB). Ta spojovala od 30. 8. 1869 Brno a Přerov. V Přerově se tato trať, vedená z Nezamyslic přes Prostějov a Olomouc, napojovala na železnici do Ostravy a polského Krakova.

Společnost Moravská pohraniční dráha (MGB) na ni 15. října 1873 navázala stavbou trati severním směrem do stanice Dolní Lipka, odtud se pak v dalších letech pokračovalo ve stavbě v dalších směrech. Po zestátnění MGB obsluhovala stanici pouze jedna společnost – Císařsko–královské státní dráhy (kkStB), od vzniku Českoslo-

venské republiky v roce 1918 pak Československé státní dráhy.

Parní lokomotivy dlouho sloužily jako nejjednodušší trakční vozidla. Evropa chce nyní sjednotit technickou normalizaci v oblasti železniční dopravy, je vypracován dokument v oblasti technické specifikace interoperability (pro železniční vozidla i infrastrukturu). Také při našich vnitrostátních tratích se proto postupně mění vzhled železničních stanic. Tratě se elektrifikují.

V roce 2019 začala dosud nejvýznamnější rekonstrukce trati Olomouc–Šumperk a instalace elektrické trakční soustavy 3kVss. Úsek Olomouc–Šternberk byl dokončen v prosinci 2022. Během rekonstrukce nádraží a elektrifikace trati sloužily cestujícím výlukové autobusy. Nyní pokračuje elektrizace zbývajících částí tratě Šternberk–Šumperk.

Stanice Šternberk se nachází na jihozápadním okraji města. Podoba univerzalizované jednoposchodové budovy z roku 1870 se po této její poslední rekonstrukci již nezachovala, město tak bohužel ztratilo svoji další historickou budovu.



Šternberské nádraží po rekonstrukci (pohled z přístupového chodníku). Zdroj: Wikimedia Commons.

Projektanti nynější Správy železničních dopravních cest totiž dlouho hledali optimální řešení vyhovující aktuálním technickým požadavkům SŽDC na železniční dopravu, jež bylo nutno sladit i s požadavky dopravců, případně nájemců.

Nyní je tedy šternberská nádražní budova pouze přízemní – podobně jako v Uničově, kdežto Šumperk si poschoďovou budovu svého nádraží s krásnou štukovou výzdobou zachoval, modernizoval jen vnitřní prostory budovy a kolejiště.

Zatímco v přízemí historické nádražní budovy ve Šternberku byly dříve dvě čekárny, restaurace, úschovna kol, výdejna vlakových zavazadel, kiosek s prodejem rychlého občerstvení i novin, květinový stánek v bočním přístavku a v poschodí byt přednosty stanice i další služební byty, nyní má zateplená přízemní budova, jíž byl ponechán alespoň její původní architektonický ráz i teple okrová barevnost venkovní omítky, v interiéru pouze nejnútnější provozní místnosti, dopravní kancelář a čekárnu s výdejnou jízdenek, v níž je možno platit i platební kartou

nebo v eurech. V čekárně jsou umístěny nápojové automaty, zásilky si mohou občané vyzvednout z venkovního boxu. Ve stanici je také bezbariérové WC. Zpod zastřešeného peronu lze nyní přecházet bezbariérovými přístupy na dvě nekrytá hranová nástupiště. Také nastupování do vlaku je mnohem pohodlnější i bezpečnější, přechody přes kolejiště jsou upraveny a přejezdy trati zabezpečeny.

Před nádražní budovou se nachází veřejné parkoviště s kapacitou 94 míst, z nichž je pět určeno pro tělesně postižené. Protože je železniční stanice dosti vzdálená od středu města, zajíždějí k ní také autobusy městské dopravy ze stanice v ulici Dvorská (pod hradem), případně taxislužba. Výhodou pro cestující je, že mohou v návaznosti na železniční spoje využít také dálkové i regionální autobusové spoje ze sousedícího, rovněž před časem zrekonstruovaného autobusového nádraží; poblíž něj je v provozu benzinová pumpa. V lokalitě nádraží se nacházejí odpočinkové lavičky, odpadkové koše (i na tříděný odpad), stojany na kola a digitální informační panely pro vlakovou i autobusovou dopravu.

Provoz před nádražím na křižovatkách ulic (Nádražní–Věžní a Věžní–Olomoucká) zpomalují dva menší kruhové objezdy. Propojení výše položené ulice Věžní s rozlehlým bezbariérovým přednádražním prostorem s novým osvětlením bylo vyřešeno několika sestupy z městského chodníku; nejdelší z nich je lemován ozdobným zábradlím a ozvláštněn dekorativním betonovým sloupem místního výtvarníka Josefa Zlamala.

V rámci rozsáhlých terénních úprav přednádražního prostoru byly některé pokácené stromy v aleji nahrazeny novými, již vzrostlými stromy,

a na ploše přednádraží s novými komunikacemi pro pěší vysazeny ještě další stromky a keře. Také východní část přednádraží opět dělí od rušné Věžní ulice s boční cyklostezkou vysazené keře. Vizuálně dosud dominující betonovou šed' prostoru však potlačí vzrostlá zeleň až po delším čase.

Cílem poslední rekonstrukce nádraží s elektrizací tratě bylo zkvalitnění a zrychlení dopravy. V úseku Olomouc–Uničov byla maximální rychlost 90 km/hod., nyní to je až 160 km/hod., v úseku Uničov–Šumperk až 100 km /hod., takže by se měla jízdní doba na této trati výrazně zkrátit.

Po elektrizaci celé trati Olomouc–Šumperk počítají České dráhy s nasazením elektrických souprav RegioPanter. Vlaky budou vybaveny

moderním informačním systémem, Wi-Fi, kamerami s možností automatického vedení vlaku a zabezpečovacím systémem ETC (Electronic Tool Collection). Zatím přepravují cestující na této regionální trati osobní i zrychlené motorové vlaky RegioJet. Regionální trať Šumperk–Olomouc má v Olomouci přípoj na spěšné vlaky, rychlíky a expresní vlaky.

Rychlíkové soupravy na našich železničních tratích mají již nové nebo částečně modernizované vozy s klimatizací a zásuvkami 230 V, vlakový rozhlas i elektronický informační systém. Cestování veřejnou hromadnou dopravou na větší vzdálenost je (ve srovnání s autobusovou dopravou) pro většinu naší populace pohodlnější a také případná nehodovost je zde menší.

Vlasta Hlůzová (* 1935) žije ve Šternberku, kde působila jako učitelka na základní škole (aprobace český jazyk, dějepis, výtvarná výchova). Zabývá se kulturní historií šternberského regionu.

» bronislav-hluza@volny.cz



Dopravní kancelář s řídicím přístrojem zabezpečení, 30. léta. Foto: Miroslav Herzig.

VARIA

Výrobci a obchodníci s liturgickými předměty v Olomouci

IKONA-František Dolanský

JANA KREJČOVÁ

Zakladatel a majitel Uměleckého závodu IKONA František Dolanský se narodil 23. dubna 1882 v Konici do rodiny hostinského. Absolvoval pět tříd reálky v Prostějově, jednoroční obchodní Hlaváčkovu školu v Praze, byl účetním u firmy Kozák v Praze, v parním válcovém mlýně ve Kbelích u Mladé Boleslavi, u firmy Jirotko v Prostějově, u firmy Václav Zbořil v Bystřici pod Hostýnem a ústředním ředitelem u firmy Augustin Malíšek a spol., továrny požívatin v Olomouci.

S manželkou Emilií (Miluškou) rozenou Pospíšilovou, dcerou vrchního arcibiskupského zahradníka v Kroměříži, měl čtyři děti (Emilie, Věra, Miroslav a Jaroslav). Svou kariéru v Kroměříži započal jako bývalý katolík a nově sociální demokrat a jako redaktor *Pozorovatele*. Během svého působení v Prostějově se v roce 1908 vrátil do církve katolické a stal se členem Katolické politické jednoty. Jelikož často přednášel pro různé katolické spolky, znali ho lidé po celém území arcidiecéze jako výborného řečníka, který dovede lidi svým projevem přesvědčit a uchvátit svými

věcnými a pádnými úvahami. Jeho činnost po celou dobu sledovala a ve svém tisku komentovala opozice. Tak tomu bylo po celý jeho život. Když přišel do Olomouce, zkoušel podnikat v řadě oborů a rovněž se ihned veřejně angažoval. Od roku 1910 vykonával funkci sekretáře Matice cyrilometodějské a posléze i Omladiny, nadšeně režíroval dramatický kroužek, v roce 1912 byl spolu s obchodníkem s paramenty Františkem Stadníkem členem deputace, která navštívila sv. otce Pia X. s prosbou, aby posvětil svatohostýnské korunky, v tomtéž roce se stal tajemníkem olomoucké odbočky Svazu křesťansko-sociálního živnostnictva. V roce 1913 tajemník Fr. Dolanský žil s rodinou v tzv. Vikárce, tj. dnes nábřeží Přemyslovců č. 2. Tehdy založil svou firmu a nazval ji Ikona-Dolanský (slovo „ikona“ se dnes používá v jiném slova smyslu). Zpočátku šlo o obchod se smíšeným zbožím. Tehdy již byl redaktorem *Věstníku Matice Cyrillo-Methodějské v Olomouci*, tajemníkem Orla a v zápětí náčelníkem Hanácké orelské župy a od roku 1920 jejím starostou. První světovou válku prožil na frontě, v jejím závěru, obda-

řen několika významnými, se musel podrobit náročné operaci střev.

Od roku 1919 byl opakovaně volen do zastupitelstva města Olomouce za Čs. stranu lidovou, z čehož mu pramenily další povinnosti, ale i funkce, např. v dozorčích radách. Postupně měl v gesci referát obecních pozemků, pracoval ve výboru pro věci školské a kulturní a v družstvu Českého divadla a ve školním výboru, měl na starosti městské sady a naposledy byl divadelním referentem. Postavil se proti stavbě krematoria. Jen v roce 1924 byl ze sedmdesáti schůzí rady přítomen čtyřiatřicetkrát, ovšem, co se týče podaných návrhů, byl na třetím místě, jelikož podal osm návrhů. Ve dnech 14. až 16. ledna 1920, kdy řeka Morava vystoupila až 3,50 m nad normál, se angažoval při záchranných a pomocných akcích.

Jeho tehdejší obchodní aktivitu dokumentuje inzerát: *„Pravé mešní víno dodá velkoobchod komisionářský Fr. Dolanský, Olomouc, Wurmova ul.,“* sídlem tehdy byl v Hotelu Slavia (dnešní hotel Palác). V poválečné době, kdy byl všeho nedostatek, se nabízel *„ku opatření veškerého zboží zejména luštěnin, poživatin, pláten a zboží střížného“*, ale i skořice. Poté co usedl na arcibiskupský stolec ThDr. Antonín Cyril Stojan, vydal ve své Ikoně bohatě vypravenou čtyřicetistránkovou publikaci *Slavnost svěcení a nastolení arcibiskupa dr. Ant. C. Stojana v Olomouci dne 3. 4. 1921*. Následovala opakovaná vydání orelských pohlednic a rozšíření nabídky o všechn katolický tisk. V letech 1921–1923 vydal několik čísel svého časopisu *Ikona. Časopis věnovaný zájmům církevně uměleckým*.

Domovské právo v Olomouci získal 21. května 1921. Prodával sádlo a slaninu a vyráběl krém

na boty, jeho firma („tovární výroba krému na boty“) sídlila v letech 1921–1924 na Dómském náměstí č. 3, tj. 811/3, dnes sídlo Arcidiecézního muzea Olomouc. Tehdy prohlásil, *„že musí prodávati a vyráběti věci neumělecké, aby měl na umělecké“*. Žádost o udělení nové koncese zdůvodnil následovně: *„Při tomto chci zříditi nakladatelství a prodej obrazů svatých, hlavně reprodukcí našich českých mistrů, kteří tvoří na poli umění náboženského, a pak nakladatelství a prodej památných obrázků a modlitebních knížek, obrázků křestních, biřmovacích, úmrtních, ku prvnímu sv. přijímání, ku kněžským prvotinám, poutních a vůbec obrazů a obrázků, které jsou potřebny ku náboženským slavnostem a událostem. Tímto nakladatelstvím a obchodem chci jednak pozvednouti zkažený vkus lidu a propagovati naše domácí, české umění, které v tomto oboru pokleslo, jednak čeliti firmám cizím, hlavně německým z Mnichova, které až dosud nerušeně a bez konkurence úplně ovládly trh v tomto oboru. Tím chci čeliti, aby naše peníze nebyly zanášeny do ciziny, našim národním odpůrcům. Dále chci prodávati i jiné obrazy (reprodukce našich mistrů), originály obrazů, soch a uměleckých předmětů všeho druhu.“*

Týden před tím 15. května 1921 sdělovala Anna Pazdírková městské radě, že svůj papírnický obchod na rohu Štefánikovy třídy a Dómské ulice 809/2, se kterým byla spojena koncese k prodeji modlitebních knih, svatých obrazů a kalendářů, jež jí byla udělena v roce 1913, předala Fr. Dolanskému. Koncesi mu pronajala do té doby, než jí sám dostal. Zmíněný obchod před A. Pazdírkovou provozoval její otec Ludvík Pazdírek (narozen 23. 8. 1850 v Citově, zemřel 3. 4. 1914 v Brně), jeho

rodina žila v bytě nad obchodem. Historie obchodu je ještě delší – před nimi tam podnikal tapetař a dekoratér František Židek, který licenci k obchodování se svatými obrázky získal na tomto strategickém místě na počátku roku 1898.

Fr. Dolanský se po založení Českého sboru dobrovolných hasičů roku 1922 stal jeho náčelníkem. Místní potřeba koncese živnosti prodeje obrazů a uměleckých předmětů mu byla městem uznána až 20. ledna 1922, předtím mu, jako majiteli obchodu smíšeným zbožím a výroby leštidel chtěla městská rada zabránit „bromadění živností v jedněch rukou“. Jeho obchod školními a modlitebními knihami, kalendáři a obrazy svatých pak sídlil na Dómské ulici 809/2, tam prodával např. obrazy a pohlednice papeže Pia XI. Od této doby byla Dolanského firma prezentována jako Ikona-Dolanský-Olomouc. Devocionálie-obrázky-sochy svatých.

Jaká byla situace a jaký na ni měl názor Fr. Dolanský, dokumentuje jeho dopis adresovaný vůdčí osobnosti Katolické moderny P. Karlu Dostáloví-Lutinovi ze 7. října 1922: „*A nyní k nově tvořící se společnosti. Oznámil jsem hned v prvním čísle Ikony, že mým úmyslem je vybudovati umělecký závod, který po vybudování přeměním v akciovou společnost skládající se výhradně nebo alespoň z větší části z kněží, abychom za prvé povznesli uměleckou úroveň našich kruhů a za druhé dali katolickým umělcům možnost, aby mohli své umění v tomto směru úplně vyvinouti.*

Přijďte ke mně a já Vám ukáži výsledek tohoto snažení. Abych mohl zaplatiti umělcům a se škodou vydávati věci, musil jsem začíti i obchod jiného druhu, abych deficit Ikony uhradil. A sotva se začínám trochu sbírat, přijde brněnská společnost a chce zase konkurovat a ubírat ještě z toho mála.

Konečně, jak jsem prve pravil, má na to každý plně právo. A já zase mám právo z jednání toho vyvoditi důsledky.

Obchodníci paramenty a církevními předměty stáli dosud vždy v prvních řadách bojovníků naší

„Ikona“

uměl. závody, F. Dolanský, Olomouc.

I. oddělení. Obrazy a obrázky:

Čeští mistři: Köhler, Jenewein, Urban, Liebscher, Hoplíček. Staří mistři: Tizian, Coregio, Murillo, Dürer atd.

Sv. Cyril a Metoděj (100 × 70) barevný Kč 30—
 Mater Dolorosa (50 × 70) Kč 15—

Obrázky ku I. sv. přijímání:

Jednobarevné à Kč —60
 čtyřbarevné à Kč —90
 čtyřbarevné se zlatem à Kč 120

Obrázky pamětní vícebarevné:

Serie: Tajemství sv. růžence radostného, jednotlivé obrázky à Kč —30
 Sv. Cyril a Metoděj, sv. František z Assisi, Madonna s dítětem, Madonna della Sedia, Kristus na kříži, sv. Josef, sv. Antonín, Kristus a sv. Jan, hlava Kristova, sesláni Ducha sv. atd. à Kč —30

Obrázky pamětní jednobarevné:

Matka Boží hostýnská, čenstochovská, s dítětem, della Sedia, sv. František, bl. Jan Sarkander, sv. Jiří, sv. Josef, Kristus a sv. Jan, Zvěstování Ducha sv. atd. à Kč —10

Obrázky křestní, obrázky bířmovací a obrázky pohřební.

Fragment reklamy Fr. Dolanského z neznámých novin. Zdroj: archiv autorky.

strany. Nyní se jim má sáhnouti na existenci, neboť že by nějaký spolek se spokojil pouze s výrobou a sám také nezačal detailně(!) prodávat, to není možno věřiti, jelikož by na režii nevydělal. V každém klášteře pomalu hotoví se církevní roucha a paramenty a konkuruje se hanebně s výrobci našimi. Křesťanská akademie v Praze pomáhá, jelikož sama daně neplatí, také ubíjeti. Nyní by se ještě měla zřídit společnost v Brně a pak nějaká v Olomouci, abychom ukázali, že fakticky si vystačíme sami. A že nám živnostníků netřeba. Je to se vším stejné, jakmile někdo něco začne, hned se všichni na to vrhnou a pokazí dílo hned v začátku.

Začal jsem svého času v Matici vydávat kalendáře. Matice měla slušný příjem a začala konkurovat se škváry Wimperskými [tj. Steinbrenner, Vimperk, vydavatel modlitebních knížek, kalendářů apod., pozn. autorky].

Dnes vydává každá frakce a každý spolek strany lidové svůj kalendář a ne-li všichni tedy většína z nich jistě bude passivní. Začal jsem vydávat i umělecké pohlednice a dopisní papíry s kopiemi starých mistrů. Začala poněkud poptávka, dnes už ohlašuje, že totéž bude vydávat matice Cyrilo-Methodějská; nebude z toho nic mítí Ikona a matice také ne.

To je mé stanovisko vůči nové společnosti a nic z toho nebudu dělat, když utvoření nové společnosti konečně bude příčinou, aby se tyto nezdravé poměry provalily a vyčistily. V dokonalé úctě oddaný Dolanský.“

V roce 1923 začal s opravou, resp. přestavbou domu na Štefánikově třídě č. 32 (nyní tř. 1. máje 840/32 a Wurmova 840/2 a 4, dotud vikářský dům), který zakoupil od metropolitní kapituly. (Od ní rovněž odkoupil čtyři staré lustry

pocházející z katedrály.) Úpravy projektoval olomoucký ateliér a stavební firma Vodička a Juránek a sgrafity je opatřil Jano Köhler. Do nového objektu Fr. Dolanský přesídlil v březnu 1923 a umístil tam mimo obchodu s devocionáliemi a starožitnostmi také kanceláře, skladiště, ateliéry a dílny a přestěhoval tam svou rodinu. Ve své snaze ozdravět trh uspořádal koncem března 1923 výstavu náboženských obrazů v Katolickém domě v Olomouci a jejich stálou výstavu v papírnictví Ikona na rohu Dómské ulice a Štefánikovy třídy a v květnu již prodával v obchodě v přebudovaném domě, opatřeném rozměrnými výkladními skříněmi. Nabízel umělecké obrazy Královny máje, velikonoční umělecké obrazy měl tehdy téměř vyprodány. Kladl důraz na vkus, a proto jeho oferta sestávala z reprodukcí uměleckých děl.

Hned roku 1923 vstoupil do tehdy založené Matice svatokopecké a stal se členem jejího prvního výboru a rovněž se stal členem správní komise Obchodní a živnostenské komory. Ve dvojčísle 1–2/1923 *Ikony* dokonce uvedl: „Mám největší sklad a výběr svatých obrázků v celé republice.“ V této době již sbíral a obchodoval se starožitnostmi, v lednu 1924 zakoupil v dražbě majetku Františka Josefa II. hraběte Sylva Taroucy, který se ocitl ve finanční tísní, obraz *Pád sv. Pavla*.

Fr. Dolanskému bylo v roce 1925 přiznáno křeslo přísedícího v zemském výboru, kandidatura na místo přísedícího u zemského soudu mu nevyšla a ve volbách poslanecký mandát za lidovou stranu také nedostal. Zato se stal předsedou Místní organizace svazů lidových živnostníků čsl. na Moravě se sídlem v Olomouci.



Fr. Dolanský jako člen městské rady města Olomouce, stojící nad JUDr. R. Fischerem, 1928. Zdroj: SOkA Olomouc.

Jeho obchodní nabídka byla zase o něco širší, v roce 1926 inzeroval: *„Továrna na sochy a sošky, devotionálie. Růžence, veškeré kostelní potřeby, obrazy, obrázky, víno, svíce. Loutky všeho druhu, reklamní figury, ozdobné zboží a hračky. Papírnictví. Krémy na obuv.“* (Jeden z nich pojmenován po jeho manželce, tj. Míla, jiný po tělovýchovné organizaci Orel.) K funkcím mu přibýlo členství v Československé ústřední radě železniční, zatímco ve svém obchodě zrušil oddělení hraček. V adventu pak městský rada Fr. Ikona-Dolanský postavil před orlojem betlém, rok předtím daroval ozdoby na vánoční strom

republiky. Ovšem o štědrovečerní noci vandalové strhli a rozbili dvě sošky z betlému a způsobili mu několikatisícovou škodu.

Nový rok započal nabídkou *„papírových čepic všech možných komických tvarů“*, určených na maškarní plesy a v rámci oddělení starožitností ofertou *„krásných starých šperků“*. Zanedlouho část prostor přenechal coby vzorkové skladiště firmě Wichterle a Kovářik, akc. spol. v Prostějově.

Počátkem léta roku 1928 otevřel nájemce Fr. Dolanský na břehu Moravy v blízkosti kasáren J. Jiskry z Brandýsa orelské lázně. Město Olomouc

se připojilo k oslavám 10. výročí republiky, pořadatelskému výboru předsedal osvědčený a pracovitý Fr. Dolanský. Jako župní starosta měl na starosti organizaci a projevy i při orelském sletu v Olomouci v srpnu 1928. V jeho obchodní nabídce se v tomto roce vyskytoval rovněž „zdařilý portrét prezidenta T. G. Masaryka, od velmi dobrého olomouckého portrétisty“.

„Svou vlastní smrt“ přežil na začátku roku 1929. V tisku třikrát za sebou proběhla zpráva, že zemřel na mrtvici. Soustrastné telegramy chodily dokonce i ze Slovenska. Podle staré pověry to znamená, že by měl být dlouho živ. Ovšem v květnu byl nucen se podrobit vážné operaci. V mezičase se přišlo na to, že Ikona-Dolanský (jak se mu říkalo) dluží městu vysokou částku na poplatcích. Nicméně měl před sebou úkol, 2. a 3. července měla Olomouc navštívit jihoslovanská delegace, aby uctila památku padlých krajanů, uložených v mauzoleu ve Výpadě (Bezručovy sady), a on byl hlavním pořadatelem akce. Potom za několik dnů Zemský úřad v Brně vyhověl stížnosti olomouckých socialistů a zbavil obchodníka Fr. Dolanského a vůdce lidové strany mandátu v obecní radě, zastupitelstvu a komisích. Důvodem byl jeho dluh. Jiné zprávy hovoří prvně o Dolanského rezignaci, která nebyla přijata, a následně o rozhodnutí politického úřadu. Tehdy dokonce i národnědemokratický Pozor přiznal Dolanského kvality: „Celý případ rady Dolanského, jako pracovníka a politika v obecní samosprávě je nejen zajímavý, ale do jisté míry také hodně tragický a ilustrující osobnost českého krajinského politika, který v práci velké i malé, pro všechny a málo pro sebe, nechal část svého zdravého klidu a hodně ze svého majetku. [...] Před 22 lety stal se Dolanský příslušníkem

strany lidové a jako rozený organizační talent záhy získával si vlivu, aby za těch 22 let byl v Olomouci nejméně šedesátinásobným funkcionářem v životě veřejném. Po převratu dostal se volbami do městského zastupitelstva a byl z lidoveckého bloku jedním z nejagilnějších zástupců a v dobrém slova smyslu nejobávanějším protivníkem každé oposice, hlavně levičácké. Byl to straník, jakých bývá málo a kde se co šustlo, tam stál Ikona-Dolanský a byt by šlo o nevím co, bojoval zpříma a hezky zostra. A to mu přiznávali i jeho političtí odpůrcové, že když Ikona pracoval, vždy za ním zůstala hluboká brázda, v níž se dalo síti a pak sklízeti. Ovšem mnohdy musel být i politickým úderníkem a tu je samozřejmé, že mu tato funkce v životě soukromém dobře nedělala, ba jeho obchodu spíše škodila. A také on to dnes již ví a uznává a říká lakonicky, že si z obchodu udělal ruinu... V neustálém shonu, spojeném s prací v samosprávě, nutnými známostmi a intervencemi, jimiž dopomohl řadě osob k pěkným zaměstnáním, Ikona nepocítil, že mu ubíhá pod rukama jeho obchod. [...] Doufáme, že nebude již žádného, kdo by Fr. Dolanskému nepřál v jeho soukromém podnikání v Olomouci mnoho zdaru.“ Připomeňme, že na radnici pracoval deset let. Lidová strana pro jeho záchranu „nehnula ani prstem, ba v poslední době ještě proti jeho obchodu mešním vínem založila nové konkurenční kněžské družstvo, zabývající se týmž obchodem“. Fr. Dolanský dlužil svým věřitelům, mezi které patřily např. Moravská banka a Lidová tiskárna, téměř milion a půl korun.

Ikona-Dolanský brojil proti dováženým svatým obrázkům a preferoval naše umělce. V průběhu popsaných let pro něho pracovala řada výtvarníků, a to jak v jeho ateliéru nebo dodavatelským



Kresba J. Köhlera z dopisního papíru Fr. Dolanského, týž motiv (sgrafito) je na fasádě Ikony. Zdroj: archiv autorky.

způsobem. Některé z nich známe. Především to byl již zmíněný Jano Köhler, mj. autor značky Ikony-Dolanského, která vyjadřuje toto: „Ikona ohýbá větvě stromu umění, aby každý mohl načesati si plodů a obcerstvití jimi svoji duši.“ Motiv je nejen součástí sgrafitové výzdoby nového sídla Ikony, Dolanský ho používal i na své dopisní papíry a ostatní tiskoviny. Ikona vydala reprodukci Köhlerova obrazu sv. Františka a svaté obrázky *Příchod sv. Cyrila a Metoděje na Slovensko* a *Matka Boží Bolestná*, pro které vytvořil předlohy. Pro Iko-

nu litografoval i větší list s Madonou. Předlohy na bířmovací obrázky pro slovenské biskupy namaloval olomoucký Fritz Reichel, který rovněž vytvořil portrét ThDr. A. Stojana a Ikona ho pak vydala jako pohlednici. (Dolanský byl známý svým kladným postojem nejen k radním německé národnosti.) Je autorem reklamy s pohledem na sídlo Ikony a do její dílny-ateliéru. František Hoplíček dodával předlohy k pohlednicím, od Rudolfa Adámka pocházely předlohy pro křestní obrázky, obrázků k prvnímu sv. přijímání a obrázky sv. patronů českých. Ze sochařů patřili k Dolanskému spolupracovníkům Alois Martinů a Karel Fiala. Celou produkci tištěných aj. obrázků, obrazů a soch není možné zde vyjmenovávat, ani se zabývat jejich rozměry a cenami. Jisté je, že jako předlohy pro chromolitografie, olejotisky či heliogravury používal i osvědčená díla starých mistrů, na knihtisk pak díla známých současníků.

Jeho umělecký ateliér nabízel umělecká plátna zhotovená na přání nebo dle přinesených vzorů, ale též kopie starých mistrů, prováděl zvětšování obrazů dle vzorů, malby na plátně, dřevě i plechu. V nabídce byly sochy světců v uměleckém provedení, a to dle vzoru, ze dřeva či sádky, polychromované nebo přírodní. Stálá výstava soch byla instalována v salonu Ikony. Nástěnné kříže nabízel dřevěné, sádkové, plechové, dále kříže terciářské, stojací dřevěné i kovové, řádové, k růžencům, do rakví apod. Křížové cesty byly také různého druhu, nejen co do pojetí, ale i materiálu, tj. malované na plátně nebo plechu, reliéfní dřevěné nebo sádkové, v souboru nebo jednotlivá zastavení. Nechyběly sádkové plakety od Františka Fabiánka, např. protějškové hlavy Krista a P. Marie.

Prostory v domě na Štefánikově třídě byl nucen pronaját, se svým obchodem sošek, poutního zboží, devocionálií, církevních a kostelních předmětů atd. se přestěhoval do Wurmovy ulice a s rodinou zpět do Vikárky. Přesto ho potkala pozitivní zpráva, prezident krajského soudu

Kostelní svíce

voskové všech velikostí 1 kg Kč 30—
 polovoskové „ 1 kg Kč 23—

Kadidlo

pravé libanonské . . . 1 kg Kč 70—
 Kadidlo II. 1 kg Kč 60—

Svíčky stearinové

do lustrů, stolní . . . 1 kg Kč 30—

Mešní víno

zaručeně čisté, staré . 1 litr Kč 14:50

Doporučení nejdůst. konsistoře olomoucké, pražské českobudějovické a královéhradecké. Sta doporučení vld. farních úřadů z celé republiky československé.

Veškeré zboží koloniální za nejmírnější denní ceny.

Velkoobchod
F. Dolanský,
 Olomouc, Dómské náměstí č. 3.

Reklama z roku 1921. Zdroj: archiv autorky.

v Olomouci ho jmenoval stálým přísežným znalcem a odhadcem v oboru veškerých movitých věcí pro obvod krajského soudu v Olomouci.

Veřejná dražba u Ikony-Dolanského začala 9. července 1930. Dražily se převážně drobné starožitnosti z bývalého velkoobchodu, dále starožitný nábytek a různé předměty bývalého obchodu s hračkami, starý křišťálový lustr, originály Stanislava Lolka, Jano Köhlera, Josefa Havlíčka, Františka Hoplíčka, pražského malíře Bohumila Hradečného a Jindřicha Plesníka z Kroměříže. Následovala dražba sbírky starožitných střelných zbraní, původně pocházejících z majetku Sylva Taroucy. Obchod v místnostech bývalé firmy Ikona-Dolanský převzal obchodník s papírovým zbožím Jaroslav Vaníček a posléze Dolanského dům koupil prostřednictvím banky, kterou Fr. Dolanský spoluzakládal, poslanec strany lidové František Navrátil z Laškova. J. Vaníček si požádal o udělení maloknihkupecké koncese opravňující k provozování obchodu se školními a modlitebními knihami, kalendáři a obrazy svatých, resp. o převod koncesního listu znějícího na jméno Fr. Dolanský. Narodil se 4. března 1906 v Bohumíně, od věku jednoho roku žil v Olomouci, absolvoval čtyři třídy občanské školy, půlroční účetnický kurz při obchodní akademii v Olomouci, v roce 1922 nastoupil kancelářskou praxi v Moravsko-Slovenské bance v Olomouci, poté byl povolán k vojenské službě, po ní přišel do Ikony-Dolanský, kde se vyučil a stal se účetním a vedoucím. Patrně po válce se přesunul do Wurmovy ulice č. o. 2(!) a v roce 1946 do nových prostor na Štefánikově ulici 816/13. Mezi tím, přesně v roce 1939 se na adresu Dómská ulice 809/2 se svým obchodem přestěhoval paramentář Fr. Stadník.

Fr. Dolanský, ještě nedávno i rada Obchodní živnostenské komory, přišel o všechno a musel se stát choralistou (zpěvákem na kůru) na domě s platem 130 Kč měsíčně. Tento stav trval tři roky. Jako příšežnému znalci mu ještě nějaký příjem plynul z pořádání dražeb movitých věcí a v Ostravě vydávané *České slovo* ho přijalo do svých služeb jako úředníka svého inzertního oddělení. S příznačnou důkladností přistoupil i ke své prezentaci jako soudního znalce, v záhlaví jeho dopisního papíru stálo: „*První olomoucká komerční kancelář, ředitel Fr. Dolanský Olomouc, Nábřeží Přemyslovců 2. Provádí: Vyrovnání soudní i mimosoudní, vyrovnání nucené, konkursy, odhady, dobrovolné dražby.*“ Ještě se pokusil o obnovení živnosti obchodního jednatelství a malého knihkupectví, což mu již nevyšlo.

Jeho nejstarší dcera Emilie se 27. září 1931 provdala za obchodníka Jaroslava Josefa Vaníčka.

Z matričního zápisu vyplývá, že rodinným přítelem byl olomoucký advokát JUDr. Jaroslav Řehulka a knihař Leopold Cink, který jistě pro Dolanského Ikonu pracoval. Emilie bohužel 6. srpna 1952 ve věku 42 let zemřela.

Fr. Dolanský byl, i co se týče jeho vysoké a mohutné postavy, nepřehlédnutelný. Údajně od 1. dubna 1933 ho lidé již nepotkávali. Po půl roce zemřel 25. října 1933 v olomoucké nemocnici, a to v pouhých jedenapadesáti letech. Nebyl zcela zdravý, dlouhodobě trpěl cukrovkou, smrt přišla po záchvatu mrtvice. Pohřeb se konal 27. října ve tři hodiny odpoledne z kaple na městském hřbitově. Jeho památku uctila rada města Olomouce, obchodní grémium, stolová společnost Fregata, jejíž byl členem, mužský odbor Národní jednoty v Olomouci a další instituce a společnosti. Firma Ikona-Dolanský byla vymazána 3. července 1934.

Jana Krejčová, výtvarnice, dlouhodobě se zabývá historií církevních objektů a osob především na Libavsku a jeho okolí.

» janakrejcová.atelier@seznam.cz

Malý velký muž

Statis Sopranidis

IVAN HLAVATÝ

Touto vzpomínkovou statí bych chtěl představit nevšední osobnost Statise Sopranidise (nar. 14. května 1951 – zemřel 30. října 2022), Řeka původem z Javorníku na Jesenicku. Člověka malého sice vzrůstem, ale velkého srdcem, ideály, myšlením a činy, člověka neuvěřitelně obětavého, dynamického a zapáleného. Statis, spisovně Eustatios (vyslovováno Efstatios), patřil k velké skupině v Česku narozených Řeků, kteří byli vychováni v duchu návratu do vlasti. Avšak ani po repatriaci a letech života v řecké domovině nezapomínal na zemi, v níž vyrostl a patřil k nadšeným organizátorům českých večerů mezi řeckými navrátilci, které ntopoi (místní) přezdívali dodnes Tsechoi (Češi). Statis byl však nejen Řekem, ale současně hrdým Pontiem. K tomuto pojmu je nezbytný stručný exkurs. Podobně jako u českého národa (Chodové, Hanáci, Valaši a další) existují rovněž v řeckém národě početné regionální a národopisné skupiny. Řecké etnografické skupiny představují například Manioté nebo Tsakoni z Peloponésu, Sarakatsani nebo Sulioté ze severu Řecka. Někdy

splývá dělení geografické s národopisným jako v případě Rumeliotů z Peloponésu a středního Řecka, Krétanů, Thrakiotů, Ipirotů, jihoitalských Řeků, zvaných Griko, nebo maloasijských Řeků (Mikrasiates), kteří se člení na Karamanlides, Kappadočany, Pontie a jiné skupiny. Právě Pontiové jsou početně velkou složkou nejen ve vlastním Řecku, ale také u naší řecké minority, kde tvoří přibližně třetinu její populace (v Řecku asi desetinu z celkového počtu obyvatel).

Pontiové (řecky Πόντιοι, Pondii) jsou Řekové původem z černomořského pobřeží Malé Asie v dnešním Turecku. Tito Pontiové v dnešním Řecku představují početně i aktivitami významnou národopisnou skupinu, která si udržela do značné míry svůj ostatním Řekům obtížně srozumitelný dialekt, tradice, hudbu, tance, kuchyni atd. Pontiové jsou potomky starověkých íónských kolonistů u břehů Černého moře (řecky Efxinos Pontos), kteří po třech tisíciletích konstantního osídlení byli ve většině násilně vysídleni na začátku 20. let 20. století za vlády nacionalistického vůdce Turecka Mustafy Kemala, označovaného za Atatürka neboli „Otce Turků“. Ti,

kteří zůstali, museli povinně přijmout islám, ale přes silné asimilační tlaky a poturčování zbylí Pontiové vedle turečtiny hovořili svým specifickým dialektem a pontijskou hudbu a tance přijali za své i Turci, jen místní kostely, chrámy a kláštery chátrají. Mnozí Pontiové zažili během života emigraci dvojí: první při nedobrovolném vystěhování do původní pravlasti a druhou za občanské války (1946–1949), kdy hledali mnozí záchranu a spásu v útěku z Řecka do zemí bývalého východního bloku.

Mezi Pontie, kteří přišli do tehdejšího Československa, patřili i rodiče Statise Sopranidise. Předkové Statise pocházeli z Karsu a Vezinkij (obec Βεζινκιοί dnes Ölçülü u města Kars, kde žili tzv. Kavkazoi neboli Kavkazští Řekové). Rodina ze strany Panajotise, otce Statise, se po příchodu do Řecka usadila v obci Achinós (u města Serres ve střední Makedonii). Matka Theanó, rozená Michailidu, rovněž potomek uprchlíků z Pontu, do Československa přišla z proslulé vesnice Nótia ležící na východním úpatí



Statis Sopranidis (vpravo v kárované košili) v rozhovoru s režisérem Georgiem Agathonikiadisem. Foto: autor.

pohoří Vóras u hranic s dnešní Severní Makedonií (dříve Jugoslávií) západně od hraničního přechodu Gevgelija/Evzoni. V Československu byli se svými krajany usazeni v horské a izolované vesnici Travná (dříve Krautwald) na Javornicku. Zde se manželům Sopranidisovým narodil Eustatios jako nejstarší syn a jeho mladší sourozenci, bratr Dimitris a sestra Sofía. Statis a jeho sourozenci vychodili základní školu v Javorníku, kam denně dojížděli šest kilometrů, občas je museli ujít pěšky. Statis se po základní škole vyučil sklářem ve Valašském Meziříčí, ale rodina a řecká komunita ho přivedli zpět a usadil se v Javorníku. Zde se při zaměstnání ve státním statku Oseva seznámil se svou budoucí manželkou Aggeliki (vyslovováno Andělíki) Pesku z Bílého Potoka. Aggeliki je Ipirotkou, tedy po předcích původem z hrdého Epiru, hornatého regionu na severozápadě Řecka. V Javorníku se jim narodily dvě dcery, starší María a mladší Aggeliki, s nimiž se ve vlně repatriantů celá rodina přestěhovala do Řecka v květnu roku 1980. Se



Předávání darů na jesenické radnici, Statis úplně vpravo. Foto: autor.



S. Sopranidis s účinkujícími na festivalu v Jeseníku (třetí zleva v přední řadě). Foto: autor.

Statisem mne již v době před repatriací pojilo kamarádství, a tak jsem pomáhal při nakládání nábytku a dalšího majetku do železničních vagonů a před odjezdem hlídal jejich dcery při vyřizování posledních náležitostí. Následovalo dlouhé období s minimem kontaktů a až po více letech při prvním setkání v Řecku v roce 1997 jsem se dozvěděl detaily osudu navrátilců. Rodina zprvu jako mnozí jejich krajané zkoušela štěstí v megalopoli Thessaloniki, ale brzo se usadila v okresním městě Kilkis, vzdáleném po silnici nebo železnici necelých padesát kilometrů od Soluně. V roce 1988 koupili pozemek v nedaleké vesnici Metallikó a během čtyř měsíců stál jejich vlastní přízemní dům. Později k němu přistavěli jedno patro, kam se přistěhovala vdaná dcera Mariá s rodinou. Na zahradě vyrostl další, menší domek pro rodiče Statise, který byl později po jejich smrti využíván pro ubytování návštěv. Při onom prvním setkání po letech ani jeden z nás obou netušil, že dávné silné kamarádství se brzo promění v přátelství obohacené o vzájemnou spolupráci při výměně folklorních souborů a další kulturní aktivity.

Statis se odjakživa zajímal o historii a folklor pontijských Řeků, a tak se ve volném čase angažoval v aktivitách pontijských historických a národopisných syllogů (spolků nebo sdružení) ve své vesnici, v blízkém Kilkisu a širokém okolí. Podílel se na organizování pontijských folklorních festivalů, hudebních večerů a dalších kulturně národopisných podniků a studoval literaturu o dějinách a národopisu Pontiů. Dlouhá léta působil v místním Pontijském národopisném sdružení v Metalliku (Pontiakos laografikos syllogos Metallikou, založený roku 1992) jako člen, později místopředseda a konečně několik let jako předseda. Při společných sezeních se Statisem a jeho prostřednictvím se členy a vedením mnoha pontijských národopisných a historických sdružení vznikla idea seznámit českou veřejnost s pontijským folklorem, kroji a tradicemi na domácích českých festivalech. Tyto národopisné snahy vedly mimo jiné k realizaci putovní výstavy *Pontiové – potomci Argonautů* a další putovní, tentokrát umělecké výstavě z tvorby Andonise Tsolakidise, uměleckého řezbáře, sochaře a malíře z Kilkisu, po moravských muzeích v roce 1997 a 1998. Obě byly zahájeny na zámku ve Vsetíně. Díky této spolupráci v roce 1997 poprvé zazněla pontijská lyra a zaduněly kroky pontijských tanců v Česku na Rožnovských slavnostech ve Valašském muzeu v Rožnově pod Radhoštěm v podání souboru Argonavtes z města Kilkis. Jeho členové obohatili rovněž program a průběh cyrilometodějských oslav a pouti na hoře Radhošť a v tamní kapli zasvěcené řeckým svatým věrozvěstům. Pontiové z Kilkisu uchvátili početné poutníky nejen kroji, ale také zpěvy ortodoxních hymnů, četbou z Bible v řečtině a darem svaté ikony Panagie Soumelá, tj. Panny Marie Sumelské. Panagia (vyslovováno Panajíia, tj. Přesvatá) je v řecké ortodoxní praxi časté synonymum pro Pannu Marii

a Panagia Soumela je ochránkyní Pontu a proslulého stejnojmenného jí zasvěceného kláštera, který je umístěn vysoko v kolmé skalní stěně v horách nedaleko Trapezuntu v Turecku. Stejnojmenný klášter a chrám vyrostl také v Řecku nedaleko města Veria jako náhradní duchovní a religiozní centrum pontijských Řeků za ztracený originál. Folklorní soubor Argonavtes se v průběhu let vracel do Česka opakovaně a se Statisem jako organizátorem, průvodcem a tlumočnickem účinkoval nejen v Rožnově pod Radhoštěm, ale také v Písku, Olomouci, Jeseníku nebo Javorníku a sousedním Německu nebo Polsku.

Kromě tohoto souboru měli čeští diváci díky neúnavnému úsilí Statische příležitost vidět a zažít pontijské tance a písně také v podání souborů Oi Akrites z Polykastra nebo originální aromunský folklór představený souborem Oi pende vrysses (Pět pramenů) z podhorské vesnice Griva ve střední Makedonii či makedonský folklór v podání souboru Megas Alexandros z obce Neochoruda u Thessaloniki. Posledně zmíněný soubor na chodském festivalu Mariánský podzim v Mariánských Lázních v roce 2007 mimo vlastní program vystoupil také na vernisáži výstavy s názvem *Řecko blízké i vzdálené* o Egejské Makedonii v prostorách Anglikánské kaple. Zásluhou Statische Sopranidise chodský soubor Mariánek z Mariánských Lázní a valašský soubor Sedmikvítek z Frenštátu pod Radhoštěm prezentovaly na festivalech v Řecku český a moravský folklór. V roce 2000 doprovázel Statis Sopranidis opět soubor Argonavtes z Kilkisu na vystoupeních v Rožnově, Olomouci (ve Vlastivědném muzeu) a v Jeseníku, kde se konal Festival řeckých občanů v České republice, organizovaný tamní řeckou obcí za předsednictví Iliase Tsumaropolose a pod patronací města Jeseníku. S řeckým souborem tehdy přijeli také představitelé

města Kilkisu a bylo navázáno partnerství mezi oběma městy, což byla opět především iniciativa Statische. Tanečníci souboru Argonavtes a pontijští zpěváci z Kilkisu tak měli možnost navštívit město Jeseník opakovaně a ozdobit svým vystoupením nejen svátek či výročí. V místě Statischeho dětství a mládeži, v Javorníku, se stal jeho příjezd se souborem Argonavtes spolu s elánem a nadšením, které dovedl přenést na své okolí, impulsem pro místní řeckou komunitu k založení vlastního folklorně tanečního souboru. Agilní a neúnavný Statis spolupracoval na řecké straně rovněž na přípravě výstavy *Makedonie – perla severního Řecka* realizované ve Vlastivědném muzeu v Olomouci v roce 2008, kdy pomohl zajistit výpůjčku části exponátů od řeckých historických spolků a muzeí. O všechny uvedené a mnohé další zde nezmíněné aktivity se opakovaně a detailně zajímal řecký regionální i celostátní tisk, televize i rozhlas. Statis se rovněž značně angažoval v mediální propagaci Česka v Řecku a někdy v takových „maličkostech“, jako byl tlak na místní řecké obchodníky s potravinářským



Soubor Argonavtes v Javorníku 2000, Statis Sopranidis stojící úplně vpravo. Foto: autor.



Soubor Argonavtes tančí před jesenickou radnicí. Foto: autor.

zbožím, aby do svého sortimentu zahrnuli pro české Řeky produkty české provenience.

Za své dlouholeté národopisné a kulturní aktivity včetně utužování přátelství mezi oběma národy byl Statis několikrát oceněn pamětními a děkovnými plaketami a medailemi z oficiálních míst na řecké i české straně. V další působnosti na kulturně folklorním poli mu v pozdním věku bránila Parkinsonova choroba, která ztrpčila a devalvovala finální léta Statisova života. Považuji za morální povinnost připomenout památku a jméno

Ivan Hlavatý (* 1957) vystudoval obor národopis a folkloristika na FF UK v Praze. Zabýval se řadu let výzkumem řecké minority v Česku a věnuje se problematice národopisu Řecka a sousedních regionů Balkánu, Malé Asie a Předního Východu. Je autorem řady článků i výstav o řecké minoritě v ČR a autorem nebo spoluautorem několika publikací.

» athapaska@seznam.cz



Sídlo historického a národopisného sdružení v obci Metallikó. Foto: autor.

Statis Sopranidise, řeckého a pontijského patriota a velkého přítele Česka, který neocenitelně přispěl ke vzájemnému poznání a sblížení řeckého a českého národa a který Čechům přiblížil kulturu a folklor řeckého Pontu a jeho lidu. Sám byl na svůj pontijský původ velmi hrdý a pontijská lyra (kementze, třístrunný hudební nástroj podobný houslím) a zvláště pontijské písně a tance, které díky Statisovu entuziasmu a úsilí zazněly a protančily Českem, budou ho jistě provázet i tam, za řekou Acherón v zemi Charónově.

Japonský komiks si získává i české čtenáře

MAREK ŽIVNÝ

Říká vám něco slovo „manga“? Možná jste se s ním už setkali, ale nevíte, co přesně si pod tímto slovem představit. Není tedy od věci si o něm na začátku něco říci. Slovo manga se v japonštině skládá ze dvou znaků. První znak – 漫 (man) – je výrazem pro slovo komický, druhý znak – 画 (ga) – znamená obraz. Manga je tedy výrazem pro komiks, stejně jako pro karikaturu či vtíp. Volně se výraz manga překládá jako „rozverná kresba“.

Ještě před několika málo lety byl v České republice japonský komiks doménou poměrně úzké skupiny čtenářů. V posledních třech letech se však manga dostala do širšího povědomí a zájem o ni stále roste. Zásahu na tom má fakt, že je již delší dobu populární v západní Evropě a tento trend s několikaletým zpožděním doputoval i k nám. Druhým důvodem jejího rozšíření je také stále větší dostupnost mangy v českém překladu, přičemž jde v posledních letech o přímý překlad z japonštiny. Samotný překlad mangy je nesmírně náročnou a specifickou záležitostí. V České republice se

mu věnuje jen úzká skupina odborníků. Obtížnost překladu mangy vychází jednak ze způsobu zápisu původních znaků situovaných vertikálně (což ovlivňuje již samotný tvar „bubliny“) a také faktu, že pro obsah zápisu je v latince třeba daleko více slov (někdy je tedy nutné původní text zestručnit). Druhým faktorem je pak samotná povaha japonského jazyka, který je velmi bohatý na zvukomalebná slova (onomatopoeia). Tato slova nevystihují jen zvuky, ale také duševní stavby postav i jejich emoce. Překladatel tak stojí před úkolem najít slova co nejvíce vystihující ta z japonské předlohy, případně vytvořit nová. Vzhledem k těmto výše uvedeným faktorům jde oproti dřívějšímu překladu z angličtiny o výrazný kvalitativní posun vpřed a skuteční znalci mangy jej nesmírně oceňují.

Čím je manga odlišná od klasického komiksu? To, co nás zaujme hned, když ji uchopíme do ruky, je fakt, že manga se čte odzadu, tedy zprava doleva.

Jedná se o specifický styl kresby, který je charakteristický svou karikaturností. Typickým



Příklad mangy: Usmívající se dívka. Zdroj: pinterest.



Příklad mangy: Překvapená dívka. Zdroj: pinterest.

příkladem je disproporce mezi malým tělem a velkou hlavou kreslených postav. Dále pak „nepřirozeně“ velké, výrazně vykreslené oči, rafinované tvary účesů nebo malý špičatý nos.

Vzhledem k tomu, že manga je s výjimkou obálky, případně několika prvních stran, kreslena černobíle, uplatňuje se v ní výrazně lineární kresba. Lineární kresba umožňuje vytvářet plochy, kde využitím různých druhů čar můžeme tvořit různé druhy ploch. Zeslabená, nebo naopak zesílená linie vypovídá o světle a stínu. Využitím textury pak lze detailně zachytit strukturu povrchu, která umožňuje „zprostředkovat“ pocit hmatového vjemu. Dalším významným prvkem je pak důraz na co nejvýstižnější vyjádření emocí v obličejí postav (doplněné o naddimenzované projevy dané emoce, jako například velké slzy).

Pokud hovoříme o tomto stylu mangy, máme zde na mysli moderní podobu mangy, která se utvářela koncem 19. století, mj. integrací západních vlivů, a ve století 20. pak především inspirací americkým komiksem. Zmínit v tomto kontextu musíme alespoň dvě jména. Prvním je Jasudži Kitazawa (1876–1955), známější pod pseudonymem Rakuten. Jeho inspirace americkým komiksem vedla k publikování jeho vlastních komiksů pro noviny *Džidži Šimpó*. Druhým je pak Osamu Tezuka (1928–1989), který byl velkým obdivovatelem Walta Disneyho. Jeho tvorba, inspirovaná západní kulturou a především animovanými seriály, navždy proměnila tvář japonského komiksu.

Termín manga se poprvé objevuje v díle Santó Kjóděna (1761–1816) *Šidži no jukikai*, později v díle *Manga hjakudžo* Aikawa Minwy (?–1821). Nejvíce jej však zpopularizoval tiskař z období Edo Kacušika Hokusai (1760–1849) ve svém díle

Hokusai manga. Dílo vychází z tehdy rozšířeného typu kreseb tzv. ukijoe (obrázky plynoucího světa) a vytištěno bylo formou dřevotisku. Ještě před tím, než se ujal pojem manga, bylo pro označení těchto typů kreseb užíváno slova Toba-e, podle jména buddhistického mnicha Toba z 12. století. Toba byl autorem svitků, které znázorňovaly zvířata v rolích úředníků či mnichů v komických situacích. Nejednalo se však o ucelený příběh.

Vraťme se ještě k osobě Kacušky Hokusai, jehož umění bylo zdrojem inspirace pro evropské malíře, zvláště impresionisty. Je autorem sbírky dřevotisků *36 pohledů na horu Fudži*, vytvořené v letech 1823–1829, která je fascinujícím dílem a některé obrazy z ní jsou známé po celém světě. Asi nejznámější je obraz *Velká vlna u pobřeží Kanagawy*, hojně zobrazovaný například na setech porcelánu.

Manga je populární i díky tomu, že nabízí ne-přeberné množství žánrů, je řazena do mnoha kategorií, mj. podle věku či pohlaví, a mnohdy reaguje na aktuální dění ve společnosti. Svět mangy to není jen svět kreseb, sešitů a knih. Úspěšné série se staly námětem animovaných filmů zvaných anime. Fanoušci mangy mohou sdílet své dojmy na početných sociálních platformách věnujících se výhradně manze. Mohou se také účastnit setkání fanoušků mangy (Animefest) a přijít tam jako cosplay (tj. de facto jako konkrétní hrdina z mangy, kdy je fanoušek nejen oblečen do kostýmu a výrazně nalíčen, ale snaží se také jako tento hrdina vystupovat).

Je toho ještě mnoho, co bychom mohli o manze říci. Věříme však, že i tento krátký exkurz do jejího podmanivého světa vám dokázal mangu přiblížit a třeba bude inspirací pro její přečtení.

Marek Živný (* 1977) pracuje ve Vědecké knihovně v Olomouci na úseku volného výběru. Dlouhodobě se zajímá o asijskou literaturu a výtvarnou tvorbu.

» marek.zivny@vkol.cz

Provokativní poutník

FRANTIŠEK VŠETIČKA

Pokora, snášenlivost a skromnost jsou vlastnosti, jež charakterizují Františka Líznu (1941–2021). Všechny tři byly pro něj příznačné jak v éře komunismu, tak po jeho pádu. V litoměřickém semináři se připravil na pastorační činnost kněze, která mu však byla státem odepřena. Ze vzdoru pak následovaly činy a akce, jež jej pětkrát přivedly z politických důvodů do vězení. Byla to vzácná škola, jejímž výsledkem bylo porozumění vězňům, delikventům, včetně vrahů. Do období relativní volnosti mezi jednotlivými pobyty v nápravných zařízeních spadá jeho práce na katolickém samizdatu a také činnost chartistická; podpis pod Chartu 77 neváhal připojit nedlouho po jejím vzniku. Roku 1968 pak vstoupil do jezuitského řádu.

Listopadovými událostmi roku 1989 se Líznova situace radikálně změnila. Porozumění pro vězně a delikventy jej přivedlo k práci vězeňského kaplana ve věznicí na Mírově; vykonával ji z nedaleké farnosti ve Vyšehorkách, v nichž setrval až do svého skonu. Ne tak na Mírově, kde byl své duchovní činnosti zbaven pro přílišné porozumění pro ty, jejichž

osud sám ještě nedávno prožíval. Tímto zásahem, do jisté míry blahodárným, mu byla umožněna poslední jeho činnost – poutnická, putování za těmi svatými, kteří podstatným způsobem zasáhli do vývoje křesťanství a katolicismu. A s touto činností je spjata také jeho spisovatelství, neboť všechny své poutě zaznamenával a zaznamenal. Pravím zaznamenával, neboť jde o deníkové zápisy pořizované během cesty. Zaznamenávané někdy za dosti kuriózních a nepříznivých situací. Těchto poutí a poutnických knih je pět, stejně jako vězeňských pobytů za komunistické éry. (V Líznovi se tají ještě jedna pětice, ale když ji uvedu, tak mne někteří čtenáři budou považovat za formalistu – spočítejte si např. počet sylab v celém jeho jméně. O dalších pentádách spjatých s jeho osobou raději pomlčím.)

V dubnu 2004 vyrazil Lízna na pěší cestu za sv. Jakubem do Santiaga de Compostela. Pak vykonal pouť z Fatimy do Compostely, následovalo putování za sv. Cyrilem a Metodějem na krymský Chersones, posléze pouť za sv. Kateřinou Sienskou do Sieny a do Říma, jako poslední pak zcela opačným směrem za sv. Brigitou do švédské Vadsteny.

V pěti svých deníků se František Lízna projevuje nejen jako zbožný kněz (dennodenně slouží mši svatou), ale také jako racionálně myslící a reagující člověk. Zaznamenává v kolik vstal, kde a co kupoval, kolik to stálo, co pojedl, kdo a jakou částkou ho obdaroval. K tomu pak vyhledávání směru cesty, což bylo např. na Ukrajině velmi obtížné. Prakticistní postoj se promítá také do jeho slohu. Pro některé výrazy má dokonce v textu zvláštní grafická znaménka – slovo kohout v něm téměř nikdy nepadne, místo něho jakýsi znak; zmínku o fotografii nahrazuje obrázkem čtverce s tečkou uprostřed; znak má rovněž pro obtížnost cesty; nikdy nenapíše Deo gratias, vždy pouze DG. Značek tohoto druhu má povícero; teprve v posledních knihách, nepochybně zásluhou editorů, jsou tyto značky odstraněny a styl se stává plynulejším. Stylista tedy Lízna není, zato faktograf, zaznamená snad každou maličkost.

Z toho plyne, že Líznovy deníky postrádají hlubší úvahy a meditace. Někdy velmi potřebné. Takto např. při své cestě za sv. Jakubem líčí město Kostnici: „*Asi jsem zvolil špatný cíl plavby přes jezero, protože jsem musel Kostnicí procházet velmi dlouho, navíc nudnou a zanedbanou ulicí. Až pak jsem zjistil, že jsem mohl jít podél nábřeží s nádhernou vyhlídkou na jezero. Z Kostnice má člověk dojem přímořského města. Na mostě přes odtok z jezera jsem s radostí pořídil [následuje značka pro fotografii] české vlajky visící mezi vlajkami ostatních států EU. Na pozadí [značka pro fotografii] by měla být vidět i věž katedrály. Ta se opravuje a kolem zdí se dělá archeologický průzkum. Vnitřek mě neoslňuje, možná je zážitkem pro ty, kdo znají historii chrámu. Před kostelem sv. Štěpána teď píší pár pohlednic, a přitom se na mě dívá sv. Jan Nepomucký – velmi dobré znamení. Doplňuji energii výbornou čokoládou.*“ (Kniha má název *Musím*

jít dál.) Jan Nepomucký je v Kostnici zmíněn, kostnický koncil a Jan Hus však nikoliv. Lízna Husa jako kacíře zcela vytěsnil, což je patrně vliv tradičního jezuitizmu. V dalších knihách, kde se střetává s jinými náboženskými kulty, je už tolerantnější. (Není to poprvé, kdy jsem u katolického kněze zaznamenal podobný neekumenický a neetický postoj.)

Básnické vnímání reality je u Lízny výjimečné, přesto se v jeho denících čas od času najde. Tak např. při pouti za sv. Cyrilem a Metodem si poznamená: „*Vesnice nejsou vidět, objevují se obrovské sukovité kmeny starých stromů a hustá hnědá tráva na rozlehlých loukách se kymácí v závanech větru. Jako by vítr byl hřeben a česal dlouhé ženské vlasů a ty na to nic nenamítaly [z knihy Šel jsem však vytrvale].*“ U Lízny je to dvojnásobně překvapivý poetický obraz, poněvadž právě tímto svazkem začal ke svým deníkům připojovat básnické projevy. Deník o této pouti ukončuje *Vzpomínkou na Ukrajinu*:



Vyšehorky, fara a kostel, kde působil Fr. Lízna. Foto: F. Všeticka.

*Za zády jen otisky stop poutnických kroků
odsouzených k zániku.
Kapky potu vtisknuté do bílé čáry krajnice
vytýčené k cíli bez invence,
bez ozdob, bez zatáček, bez kudrlinek.
Přede mnou jen nedostižný obzor obzor obzor,
touha dosáhnout cíl a obejmout návrat –
Lásko, návrate domů k Otci, miluji Tě.*

V dalších svazcích básnických vyznání u Lízny přibývá, on sám tuto tendenci završil roku 2014, kdy vydal svou jedinou básnickou sbírku s názvem *Jak jen teskná je noc*. V básnických projevech pokračoval, v *Prostoru Zlín* (27, 2020, č. 3) např. publikoval několik miniaturních lyrických próz. Cyklus zcela příznačně začíná *Prosbou osamělého poutníka*: „*V mlžném oparu zahalený Svatý Hostýnku! Soucitně oviň ochranným pláštěm Panny Marie chladem zkrehlého poutníka. Ať může setřít orosené čelo a k jejím nobám složit všechnu tíž života, vše, co jako pád skály z výše mění lidské bytí v trosky. Ať ona tříšť střepů, jež duši bolestně a bez soucitu drásá a řeže, v žáru milosti sleje se v řeku proseb a odpuštění.*“

V Líznových básnických pokusech je dosti autodidaktického. Nepřímo o tom svědčí také jeho postřehy z cest. Jde básnický památnými

místy, ale tato místa mu nic neříkají, nepromlouvají k němu. V pouti za sv. Cyrilem a Metodem projde také městem Bachčisaraj a poznamená si: „*V 10.25 jsem došel do města Bachčisaraj. Sedím na vratké lavičce u pumpy a popíjím bitter lemon. Mám s sebou 22 mapových listů Ukrajiny a teď беру do ruky ten poslední. Nemůžu tomu věřit. Myslím s vděčností na všechny, kteří se za mě modlí [Šel jsem však vytrvale].*“ Nic o Puškinovi, nic o jeho slavné Bachčisarajské fontáně.

František Lízna se projevil také jako překladatel, převedl do češtiny monografii Desmonda Forda *Světec ze Skotska svatý Jan Ogilvie SJ*. Ogilvie byl jezuita ve vlasti později popravený, jistou dobu pobýval rovněž v Olomouci.

Lízna zemřel 4. března 2021 v Olomouci na covid, měl tehdy 79 let. Ještě v tomto roce mu přátelé vydali vzpomínkový sborník s názvem *Poutník k lidským srdcím* (editor Tomáš Kutil).

Františka Líznu jsme ve Vyšehorkách navštívili několikrát. Při poslední návštěvě nám vyprávěl, jak mu z chodby na faře někdo ukradl vzácný kříž. Krátce nato se ukázalo, že jej zcizil bezdomovec, jehož na faře delší dobu přechovával a živil. Lízna vyřešil tento problém po svém – odkoupil kříž od zloděje. Takový byl František Lízna z Vyšehorek.

František Všeticka (* 1932) je literární teoretik, beletrista a překladatel. Zabývá se převážně českou, slovenskou a ruskou literaturou, poněkud její poetikou. Odbornou práci vyvažuje prací beletristickou a překladatelskou.

» fvseticka@seznam.cz

Jeseníky jsou pro mě stejně inspirativní jako Latinská Amerika

Vědeckou knihovnu navštěvovala jako studentka FF UP. Po letech se do ní vrátila již jako zkušená spisovatelka, hispanistka, překladatelka a novinářka. Markéta Pilátová se v rámci *Března – měsíce čtenářů* setkala nejprve s druháčky základní školy, aby jim představila svou *Bábu Bedlu*, a v podvečerních hodinách pak povprávěla o svých zkušenostech z Jižní Ameriky i posledním románu *Senzibil*. Poslouchat vyprávění Markéty Pilátové o jejich životních zkušenostech či práci je velmi inspirativní, a proto jsme pro čtenáře, kteří neměli možnost na březnové povídání do VKOL zavítat, připravili následující rozhovor.

Vaše prateta byla knihovnice a babička zase milovnice knih, měly na vás nějaký vliv, čtla jste již od dětství?

Je to tak. Obě na mne měly velký vliv. Prateta mě brala do knihovny s sebou a babička četla téměř pořád, z knihovny si nosila síťovky plné knih a taky pořád platila upomínky, stejně jako teď já.

Studovala jste v Olomouci na FF UP, navštěvovala jste během studií Vědeckou knihovnu?

Navštěvovala, hlavně studovnu, když jsem psala diplomovou práci. Teď je tam nový nábytek, ale pamatuju si, že se mi tam tenkrát líbilo právě kvůli jisté šarmantní zašlosti. Byl tam vždycky klid a takové zvláštní, příjemné světlo.

Po studiu jste odjela na výměnný pobyt pedagogů do Jižní Ameriky. Napadlo vás tehdy, že tam zůstanete téměř 12 let?

To ne, ale protože jsem hispanistka, tak jsem si dokázala představit, že tam budu často a ráda jezdit.

V Jižní Americe jste byla krajanskou učitelkou. Náplň vaší práce však byla daleko rozmanitější než jen učení češtiny...

Krajanská učitelka je opravdu široký pojem, jste zároveň posluchačka nejrůznějších krajanských příběhů, divadelní režisérka, kuchařka na krajanských akcích, choreografka folklorních tanců, vysokoškolská pedagožka. Moji žáci měli pět i osmdesát pět let.

Jak moc vás práce s krajaný ovlivnila při psaní vašich příběhů?

Tak, že jsem díky ní začala psát právě o krajanech, exilu a jeho existencionálním rozměru.

V Jižní Americe jste se sprátelila s vnučkou Jana Antonína Bati Dolores Bata Arambašič. Její vzpomínky daly základ knize *S Baťou v džungli*. Jak dlouho jste se scházely, než jste měla dostatek materiálu na knihu?

Scházely jsme se nad příběhem Jana Antonína Bati a jeho rodiny a spolupracovníků asi sedm let. Povídalý jsme si spolu každou neděli a časem jsme tato setkání nazvaly naší „nedělní metodou“. Vyprávěla mi příběhy její rodiny a já jí pak na



V rámci besedy ve VKOL představila Markéta Pilátová návštěvníkům i svůj poslední román *Senzibil*. Zdroj: archiv VKOL.

oplátku četla, co jsem napsala. Měla jsem přístup k naprosto fascinujícímu historickému materiálu, který dodnes nebyl nikým zpracován, obsahoval deníky, dopisy a další písemnosti. Mohla jsem využít vše, co jsem potřebovala.

Navštívila někdy Dolores Českou republiku?

Mnohokrát, miluje to tady.

Svou spisovatelskou kariéru jste úspěšně odstartovala knihami pro dospělé. Co vás později přimělo věnovat se také dětské literatuře?

Asi zvědavost a později radost z toho, jak moc je psaní pro děti svobodné a dobrodružné.

S dětmi skládáte origami, které je takovým leitmotivem vašich dětských knih. Proč právě tato japonská metoda skládání papíru?

Papírové skládačky mě fascinují. Jsou křehké a zároveň musí všechno perfektně sedět, aby držely pohromadě. Naučili mě to moji japonsko-brazilští žáci v Brazílii, kde žije velká japonská komunita a origami jsou tam stejně běžné jako v Japonsku.

Nyní žijete ve Velkých Losinách a váš román *Senzibil* se odehrává právě v Jeseníkách. Je to právě genius loci tohoto místa a vůbec Jeseníků, které vás tam dovedlo?

Jeseníky jsou tajemné hory a jsou teď pro mne stejně exotické a inspirativní jako před nedávnem Latinská Amerika.

Jeden z hrdinů *Senzibila* pracuje v Ústavu pro výzkum paranormálních jevů, který skutečně existoval. Není trochu paradox, že zrovna komunisté

potírající cokoli duchovního zkoumali paranormální jevy ve státním institutu?

Přesně tak a tenhle paradox mi přišel velmi románový. Je to tvář komunistické diktatury, kterou se v románu ještě nikdo nepokusil zpracovat a to mě na tom bavilo. Nejabsurdnější bylo, že všichni senzibilové, kteří tam působili, museli předem popsat lejstro, že ve skutečnosti na paranormální síly nevěří.

Chystáte další román z Brazílie o životě českých Němců z Liberecka. O čem by měl být a jak jste sbírala témata a inspiraci k němu?

Ten román by se měl jmenovat *Hnízda* a měl by být o tom, co vlastně vnímáme jako identitu, jestli identita může mít víc vrstev a že nemusíme mít jen jednu. Čeští Němci z Liberecka jsou dnes v Brazílii už několik generací, jsou to Brazilci a zároveň doma mluví německy a cítí se být ze všeho nejvíc Češi.

Udrží komunita českých Němců v Brazílii kontakt s ČR a vztah ke svým kořenům? Mluví sice německy, ale považují se za Čechy, je tomu tak?

Tak to je, jezdí do Čech každý rok, vypravuje se celý autobus, hledají své kořeny v archivech, žádají si o občanství. A jsou to největší čeští vlastenci, které znám. Jen mluví portugalsky a německy.

Jste žena mnoha profesí, spisovatelka, novinářka, překladatelka, která z těchto profesí je vám nejbližší?

Všechny se nějak doplňují. Z novinových článků často vznikají knihy, díky překladům se zase udržuju v aktivní znalosti portugalského a španělského. Ze všeho nejraději si ale vymyslím, a tak je mi nejbližší psaní knížek.

Píšete rovněž literární kritiku, která kniha se vám v poslední době líbila, co byste doporučila našim čtenářům?

Teď se mi velmi líbily deníky Josefa Koudelky. Je velmi silné a povzbudivé, že existuje člověk, který se svým životem vždycky nakládal radikálně a nedělal kompromisy. A v jeho denících jsou velmi krásné momenty, jsem mu vděčná, že se je rozhodl publikovat.

Michaela Heloňová

Matěj Matela vydal Fenomén Praděd

Nejvyšší vrchol Jeseníků Praděd zná v Olomouckém kraji zřejmě každý a nejspíš na něm také skoro každý alespoň jednou byl. Majestátní hora s vysílačem a restaurací na vrcholu přímo vybízí k výletu, a to klidně i s kočárkem nebo malými dětmi. „*Pro mnoho lidí jsou Jeseníky skutečně hlavně Praděd,*“ říká v následujícím rozhovoru Matěj Matela, jesenický patriot a znalec hor, který právě vydal v nakladatelství CPress svou druhou knihu s názvem *Fenomén Praděd*.

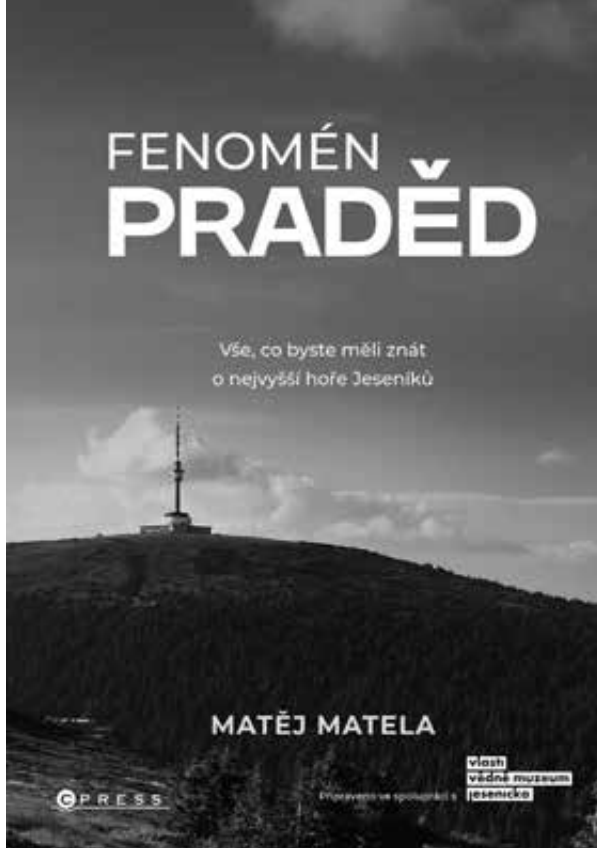
Na začátek jasná otázka – proč jste si vybral Praděd?

Já jsem si ho vlastně tak úplně nevybral. Před dvěma lety vyšla v nakladatelství CPress kniha *Fenomén Lysá hora*, která se zabývala nejvyšší horou Beskyd ze všech možných úhlů a měla poměrně velký úspěch. Nakladatelství se tedy rozhodlo, že by udělalo volné pokračování. Jako jedna z možností se nabízel právě Praděd. Obrátili se na informační centra v jesenickém regionu a ta jim z nějakého důvodu doporučila právě mě. Věděli, že se Pradědem a vůbec nejvyššími oblastmi hor

poměrně intenzivně zabývám. Takže asi čtyřicet minut poté, co jsem poslal do tisku svoji prvotinu *Zvoník z Cukmantlu*, mi přišel mail od paní redaktorky, jestli bych nechtěl napsat knihu o Pradědu. Vzal jsem si nějaký čas na rozmyšlenou a nakonec jsem na to kývl. Uvědomil jsem si, že o hoře a jejím okolí jsem už mnoho věcí zjistil a publikoval, takže jsem nezačínal jsem od nuly. Musím zároveň říct, že mám k Pradědu velice silný osobní vztah, protože jsem celé dětství trávil na loveckých chatách v jeho okolí. Praděd byl častým výletním místem, takže je to pro mě srdeční záležitost.

Jaké informace čtenář ve vaší knize nalezne?

Já doufám, že hlavně nové, ty, které nezná. Většina společnosti zná Praděd z turistického pohledu. Znají výhledy, možná novodobé dějiny vysílače nebo chat v okolí, ale ta hora má živou a velmi hlubokou minulost. Kniha začíná zeměpisnými obecnými fakty, mimo jiné geologickými a hydrologickými, čtenář tam najde také pojednání o přírodním bohatství, tedy o místní fauně a flóře. Jedna kapitola se třeba věnuje kamzíkům, to je



Obálka knihy *Fenomén Praděd*. Foto: Matěj Matela.

takový jesenický fenomén. A pak už následuje ta monumentální část knihy věnovaná lidem. Snažil jsem se popsat dějiny hory od prapočátku, tedy od velké kolonizace ve 13. století, kdy se ještě nedá mluvit o nějakém soustavnějším osídlení nejvyšších oblastí Jeseníků. To měli na svědomí až pasteveci v raném novověku, kteří si zde založili salaše, třeba na Ovčárně, Švýčárně, skromný přístřešek pak stál i na Pradědu. Takže dějiny té hory jsem mapoval skutečně od prvopočátku až do dnešní doby a samozřejmě jsem hledal zajímavé osobnosti, které mají nějaký vztah k Pradědu.

Které třeba?

Jedním z těch lidí je botanik Fridrich Kolenati, který tragicky zesnul na Ovčárně. Docházel pravidelně na Praděd a jako jeden z prvních popsal tamní květenu. Nebo Václav Myšák, první vedoucí Horské služby v Jeseníkách, i jeho životní příběh je velmi zajímavý.

Vaši čtenáři dobře ví, že každé místo vnímáte skrze lidi, jejich osudy a práci. Podstatnou část publikace tak věnujete řemeslům, kterým se



Fotka z natáčení pořadu České televize věnovaného knize *Fenomén Praděd*. Foto: Petr Mrkvica.

zdejší horalé věnovali. Kdybyste si měl vybrat jedno, srdeční?

Mně zajímá doslova vše, co je spojeno s lesem. Řadu let se zabývám dějinami jesenického předválečného lesnictví, podařilo se mi znovuoživit příběhy řady zapomenutých fořtů. Takže lesnictví pro mě zcela jistě srdeční záležitostí je a v knize se mu samozřejmě také věnuju. Pokud bych si měl vybrat některé z řemesel, provozovaných v předválečných horách, pak by to zřejmě vyhráli uhlíři. Jejich dýmající milíře byly jedním z netypičtějších atributů jesenických lesů a oni sami představovali v očích veřejnosti takový trochu tajemný element, byli rádi sami mimo společnost, měli sklony k revoltování. Takže kromě uhlířiny samotné se mi na nich líbí i tato jejich sympaticky „disidentská“ nátura.

Ve vaší knize najdeme i část věnovanou jiným knihám, v ní popisujete, jak o Pradědu píše konkurence?

To ne, jde o to, že Praděd se v drtivé většině případů objevuje v cestopisech, různých průvodcích a podobně. Ale chtěl jsem čtenářům představit i publikace, kdy se hora vyskytla i v řekněme celorepublikovém literárním měřítku. Například slavný Čtvrtekův forman Šejtroček jel na Praděd předat zdejšímu hejkalovi klarinet. Rozepsal jsem se i o knize Ludvíka Vaculíka *Cesta na Praděd*, kde je toto místo skutečně ústředním bodem celého díla.

Kdy bude křest knihy a kdy se kniha začne prodávat?

Knihy je v prodeji již od 16. února, ale křest proběhne až v květnu společně se sesterskou publikací *Fenomén Rychlebské hory*, kterou napsal kolega z muzea Pavel Macháček. Toho čtenáři KROKu také znají, do vaší revue občas přispívá. Takže kniha ještě pokřtěná není, ale zakoupit si ji lidé můžou a já sám s ní už nyní objíždím besedy. Jedna z nich proběhne např. na Švýcárně.

V posledních letech vyšlo několik publikací, které se Jeseníkům věnují, máte pocit, že o tyto hory je mezi čtenáři větší zájem?

Cítím, že o Jeseníky je značný zájem. Na trhu téma Jeseníků dlouhodobě scházelo, v knihkupectvích byly k dostání především Krkonoše, Šumava a Beskydy, ale Jeseníky příliš zastoupeny nebyly. Takže podle mě si lidé už hodně přáli, aby něco o Jeseníkách vzniklo. Ostatně Praděd se neskutečně rychle prodává, takže už byl schválen dotisk. Praděd představoval skutečně díru na trhu, protože o něm uceleně nevyšlo vůbec nic. Lidé si Jeseníky často spojují právě s Pradědem, ostatně je pro mnoho lidí jediné místo, které v Jeseníkách kdy navštívili. To nemyslím nějak zle, je to pochopitelné, vede tam kvalitní cesta, nahoře je restaurace, takže je jasné, že pro mnoho lidí, kteří jinak třeba tolik na hory nechodí, je Praděd zajímavá lokalita. I z toho důvodu bylo potřeba mu věnovat samostatnou knihu.

Tomáš Chalupa

Vědecká knihovna otevírá Červený kostel veřejnosti

V polovině května Vědecká knihovna v Olomouci slavnostně otevírá nově zrekonstruovaný Červený kostel.

Dříve sklad knižního fondu bude nyní sloužit Olomoučanům jako unikátní prostor pro setkávání při kulturních, vzdělávacích a společenských akcích. Pro Vědeckou knihovnu i Olomoucký kraj je to velmi významný počín a završení mnohaletých snah, proto je na místě dát prostor těm, kteří se o výsledek nejvíce zasloužili.

Červený kostel mě provází po celý můj život. Již v dětství mi tatínek, jenž byl evangelického vyznání, o kostele vyprávěl, v čase dospívání byl pro nás zase jakýmsi orientačním bodem, místem, kde jsme se s přáteli scházeli a vyrazili za kulturou do blízkého divadla či na procházky do parku. Ještě před pár lety by mě nenapadlo, že budu jako ředitelka Vědecké knihovny spolu s dalšími kolegy stát na počátku nové fáze jeho existence. Červený kostel splňuje všechny podmínky proto, aby se stal oblíbeným místem setkávání nejen Olomoučanů, ale všech, kteří se v současném rychlém světě chtějí

na chvíli zastavit, odpočinout si, rozjímat. Díky své poloze v centru města bude jistě kostel ve středu zájmu a před Vědeckou knihovnu stojí velký, zcela nový úkol – fungovat po boku takových institucí, jako je například Moravské divadlo Olomouc, a zároveň s nimi spolupracovat a vytvořit pro návštěvníky kvalitní program, kvůli kterému se budou vracet zpět.

Po více jak šedesáti letech se kostel opět otevírá veřejnosti, téměř dvouapůlletá rekonstrukce je u konce. Velice bych si přála, aby se kostel stal součástí vašich životů, stejně jako toho mého.

Iveta Ťulpíková
ředitelka VKOL

Červený kostel je pro mě hlavně symbolem. Symbolem toho, že se dá propojit historie s novodobým uměním a moderním pojetím veřejného prostoru. A je pro mě také symbolem úzkého propojení Olomouckého kraje s Evropou. Za rekonstrukci kostela totiž hejtmanství zaplatilo téměř 170 miliónů korun, přičemž se mu podařilo získat více jak 130 miliónů korun právě formou



Symbolický klíč k Červenému kostelu od Jana Dostála. Foto: Michaela Heloňová/VKOL.

evropských dotací. Věřím, že jde o dobře investované peníze. Zrekonstruovaný kostel se teď stává důležitým místem v Olomouci i v celém našem kraji. Nabídne prostor pro kulturu, vzdělávání i vzájemné setkávání lidí a jejich dialog. Možná, že až teď, po jeho zpřístupnění, naplno vyjde najevo, jak moc nám takové místo chybělo.

Přeji lidem, kteří do Červeného kostela zavítají, aby se jim uvnitř líbilo a rádi se tam vraceli. Zároveň děkuji všem architektům, projektantům, zhotovitelům a řemeslníkům, kteří přiložili ruku k dílu a na rekonstrukci památky se podíleli. Ti všichni odvedli opravdu obdivuhodný kus práce.

Josef Suchánek
hejtman Olomouckého kraje

Červený kostel by se měl stát dalším důležitým článkem kulturní infrastruktury v Olomouckém kraji. Jakkoliv je ve městě Olomouci řada sálů, zde historicky poprvé vzniká reprezentativní prostor propojený s krajskou knihovnou, který umožní dramaturgickou profilaci vedenou z pozice instituce, která obhospodařuje mimořádný knižní fond. Knihovna tak dostává nové příležitosti k prezentaci vlastní práce. Svým charakterem je kostel i stánkem předurčený pro řadu akcí pořádaných dalšími kulturními aktéry ve městě a v neposlední řadě místem pro setkání s potenciálem stát se pulzujícím kulturním centrem propojujícím bohatou historii i vizionářskou budoucnost s přítomným okamžikem.

Jan Žůrek
radní Olomouckého kraje pro oblast kultury
a památkové péče



Pohled na Červený kostel z Bezručovy ulice, v popředí je vidět nová přístavba. Foto: Olomoucký fotograf.



Původní kazatelna se zachovala až do současnosti. Foto: Olomoucký fotograf.



Pohled do interieru Červeného kostela. Foto: Olomoucký fotograf.

Červený kostel byl pro nás od začátku velkou výzvou, kdy bylo potřeba citlivě spojit jeho historickou podobu s moderní funkcí. Přál bych si, aby klienti knihovny a všichni Olomoučané měli důvod Červený kostel navštěvovat. Kostel by měl být využíván v přiměřené míře, tedy aby byla hlavně respektována jeho kapacita. Důležité zkrátka bude, aby se knihovna naučila s kostelem žít a správně s ním pracovat. Osobně jsem hrozně

rád, že se Červený kostel vůbec dokončil. Je to totiž jedna z mála staveb v Olomouci, která vznikla přímo pro kulturu. Za dobu, co jsme na kostelu pracovali, jsme zažili čtyři hejtmany. Těší mě, že všichni měli respekt ke společnému započatému dílu, je skvělé, že se ho podařilo dokončit.

Miroslav Pospíšil
architekt, atelier-r

Kulturní itinerář

Vědecká knihovna v Olomouci

Bezručova 2

Výstavy

Posláni na Sever

Češi na nucené práci v Norsku za 2. světové války

2.–28. 5. 2023 / Galerie Biblio, Bezručova 2

Výstavní projekt *Posláni na sever* představuje málo známé okolnosti nucené práce Čechů v Norsku během druhé světové války. Spolupráce s potomky přinesla výzkumu nový rozměr, když bylo možné sledovat obraz, jaký nucené pracovní nasazení v Norsku a doba války obecně zanechaly v rodinné paměti přes jednu i více generací. Více informací na www.vkol.cz.

Spolkla mě knihovna

červen–srpen 2023 / Galerie Biblio, Bezručova 2
David by mohl číst neustále – při chůzi, v posteli, pod lavicí i na záchodě. Jenže do jeho přeplněné knihovny se už žádná další kniha nevejde. Když se pokusí silou nacpat do regálu ještě jednu útlou knížečku, knihovna se naštve a kluka spolkne i s kocourem Koniášem. Tím začne dobrodružná výprava do knižní historie. Putovní výstava Kláry Smolíkové vycházející ze stejnojmenné knihy nabízí pracovní listy pro školy. Více informací na www.vkol.cz.

Svět pohledem Jindřicha Štreita

17. 5. – 21. 7. 2023 / Červený kostel, přízemí
Průřez prací světově známého fotografa oslavuje pestrost i podobnost lidského života, který má

kdekoliv své starosti, lásky i radosti. Vystavený soubor vychází z obsáhlejších kolekcí, na kterých autor dlouhodobě pracoval doma i v zahraničí (Rakousko, Francie, Anglie, Maďarsko, Brazílie, Sibiř, Japonsko).

Tři tváře Červeného kostela

17. 5. – 15. 6. 2023 / Červený kostel, chór
Výstava VKOL přibližuje historii Červeného kostela a zachycuje jeho podoby v průběhu více jak 120 let jeho existence od původního účelu jako evangelického kostela přes „provizorní“ sklad knih VKOL až po jeho rekonstrukci a přerod v nové kulturní centrum. Více informací na www.vkol.cz.

Atelier-r ve fotografiích

17. 5. – 15. 6. 2023 / Červený kostel, chór
Výběr architektonických projektů olomouckého atelieru-r Miroslava Pospíšila, autora přestavby Červeného kostela, který stojí mimo jiné za přeměnou hradu Helfštýn či právě Červeného kostela. Více informací na www.vkol.cz.

Akce pro veřejnost

Nepál – země nebetýchých hor, barev a úsměvů

25. 5. 2023 / 17.00 / Červený kostel, Bezručova 3
Vydejte se společně s cestovatelem Davidem Hainallem na pohodové cestování pestrobarevným Nepálem pod nejvyšší hory světa, rozlehlými oblastmi terají na hranicích s Indií, kde se snoubí divná historie se současností a stále můžeme vidět divoká zvířata, včetně tygrů. Více informací a možnost rezervace předem na www.vkol.cz.

Koncert Spolku pro komorní hudbu Olomouc

29. 5. 2023 / 17.00 / Červený kostel, Bezručova 3
Spolek pro komorní hudbu Olomouc ve spolupráci s Vědeckou knihovnou pořádá koncert Souboru BaroKEA a Kvarteta Gaudio, umělecká vedoucí Ilona Růčková. Zaposlouchejte se do skladeb Praetoria, W. A. Mozarta, G. F. Händela, J. S. Bacha či A. Vivaldiho. Více informací a možnost rezervace předem na www.vkol.cz.

Přes hory do Persie

1. 6. 2023 / 17.00 / Červený kostel, Bezručova 3
Z Olomouce se vydal pěšky do Íránu a zpět. Po cestě zdolal i několik pětitisícovek, včetně Araratu. Chosení po horách je pro Lukáše Hejduka srdcovou záležitostí. Když jeho život procházel krizí, rozhodl se pro očistu těla i duše intenzivním putováním. Írán byla od začátku jasná volba, chtěl ho navštívit již dlouho. Prošel přes Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Bulharsko a Turecko, v Asii si pak udělal zacházku přes Gruzii a Arménii. O svém putování dlouhém 3 500 km vám popovpráví v Červeném kostele. Více informací a možnost rezervace předem na www.vkol.cz.

Noc kostelů

2. 6. 2023 / 17.00–23.00 / Červený kostel, Bezručova 3
V 17.00 proběhne oficiální zahájení *Noci kostelů* za účasti představitelů Olomouckého kraje, města Olomouce, církví a dalších hostů. Hudební program zajistí Konzervatoř Evangelické akademie. Od 18.00 budou probíhat prohlídky Červeného kostela pro veřejnost s možností prohlédnout si tři aktuální výstavy. Poslední vstup bude ve 22.30. Více informací na www.vkol.cz.

DojoCon

3. 6. 2023 / Střední průmyslová škola elektrotechnická, Božetěchova 3
Nindžové z *CoderDojo* se vrací do Olomouce. Poprvé po pandemii se setkají mladí IT nadšenci a jejich mentoři na *DojoConu*. Akce se uskuteční v sobotu 3. 6. 2023 na SPŠE Olomouc. Na účastníky bude čekat několik zajímavých workshopů z oblasti IT – roboti, microbiti, gaming, kyberbezpečnost a další. Akce je určena pro členy *CoderDojo*.

Heinrich Franz Boblig z Edelstadtu – zlý duch moravskoslezských dějin?

Jaroslav Čechura

6. 6. 2023 / 17.00 / Červený kostel, Bezručova 3
Jakýmsi synonymem čarodějnických procesů na severní Moravě byl Heinrich Boblig (kolem 1612–1698), rodák ze Zlatých Hor. Jako vyšetřovatel působil ve Slezsku, v Jeseníku, ve Velkých Losinách a Šumperku. Přijďte si poslechnout přednášku prof. PhDr. Jaroslava Čechury, DrSc., českého historika specializujícího se především na novověké sociální dějiny, konflikty, kriminalitu, stavovskou politiku a politickou kulturu sněmování. Více informací a možnost rezervace předem na www.vkol.cz.

Jana Janků – Zpívající múzy

13. 6. 2023 / 17.00 / Červený kostel, Bezručova 3
Přednáška spojená s malým koncertem poukazuje na souvislost mezi skladatelskou činností umělkyně a jejich úspěchy jako aktivních hudebnic – zejména zpěvaček. Zaměřuje se na období raného baroka v Itálii a mapuje prostředí ženských klášterů i měšťanské a dvorské prostředí konkrétních skladatelů. Přednášející Jana Janků je také

interpretkou (zpěv, barokní trojřadá harfa), nahrála a vydala 2 CD s hudbou italských barokních skladatelů. Více informací a možnost rezervace předem na www.vkol.cz.

Science slam – Věda ve filmech a Fyzika piva

14. 6. 2023 / 17.00 / Červený kostel, Bezručova 3
Zajímá vás, jaké jsou nejčastější chyby ve sci-fi filmech? Chcete se dozvědět něco o pivu? Třeba proč má pěnu? Kde se bere jeho barva? Jak poznat, jestli je plechovka piva natlakovaná? Pak si nechte ujít dvě přednášky v rámci cyklu *Science slam*. Více informací a možnost rezervace předem na www.vkol.cz.

Muzeum a galerie v Prostějově

Hlavní budova

nám. T. G. Masaryka 2

Absolventi výtvarného oboru ZUŠ V. Ambrose / 2023

9.–25. 6. 2023

vernisaž 8. 6. 2023 v 17.00

Absolventi výtvarného oboru ZUŠ V. Ambrose již tradičně představí závěrečné práce žáků I. a II. cyklu. V krásných prostorách muzea se opět prezentuje bohatá paleta témat, výtvarných celků a technik bezmála padesáti studentů.

Tělo / Body Absolventské práce SŠDAM

12.–28. 5. 2023

Tradiční výstava maturitních prací žáků Střední školy designu a módy v Prostějově, která představí tvorbu mladé generace studentů výtvarných oborů – Design oděvu, Multimediální

tvorby, Užité malby a designu interiéru – na téma *Tělo*.

Jan Jemelka. Vitráže a grafiky

do 3. 9. 2023

Výstava vznikla při příležitosti 70. narozenin akademického malíře, grafika a vitrážisty Jana Jemelky a prezentuje autorovu tvorbu, která by mohla nést motto „*práce z doby svobody*“. Jde o díla, která autor vytvořil po revoluci. Výstava tak neplánovaně a svým způsobem navazuje na výstavu *Posvátné umění v nesvaté době*, kterou v letošním roce představilo Muzeum umění v Olomouci. Na prostějovské výstavě budou poprvé veřejnosti představeny návrhy na vitráže pro Národní dům v Prostějově, které byly v roce 2016 na zadání představitelů Magistrátu města Prostějov autorem zhotoveny, ale nikdy nebyly osazeny v podobě vitráží. Zároveň bude mezi jinými ke zhlédnutí také grafika s názvem *Let poštolky – Zimní let*, která získala ocenění Grafika roku 2016. Představeny budou i vitráže a vybrané realizace vitrážové tvorby za posledních téměř 35 let.

Příběh železa aneb železo v přírodě, dějinách a experimentu

do 3. 9. 2023

Výstava vypráví příběh železa a historii jeho výroby. Je to důležitá strategická surovina, která sloužila k výrobě různých užitečných nástrojů, ale také zbraní. V přírodě můžeme najít železo v minerálech, v různých typech železných rud a vyskytuje se také v meteoritech, tzv. „poslech z vesmíru“. Jsou zde představeny dvě unikátní lokality ze Zlínska – hradisko Rýsov u Provodova z doby laténské a další neméně významná „posvátná“ hora Klášťov

z období Slovanů. Většina zde vystavených předmětů byla objevena archeologickou prospekci pomocí detektoru kovů.

Výstava byla zapůjčena z Muzea jihovýchodní Moravy ve Zlíně.

Galerie Špalíček

Uprkova 18

Miroslav Srostlík Moravský 77 – Hovory se dřevem

4. 8. – 8. 10. 2023

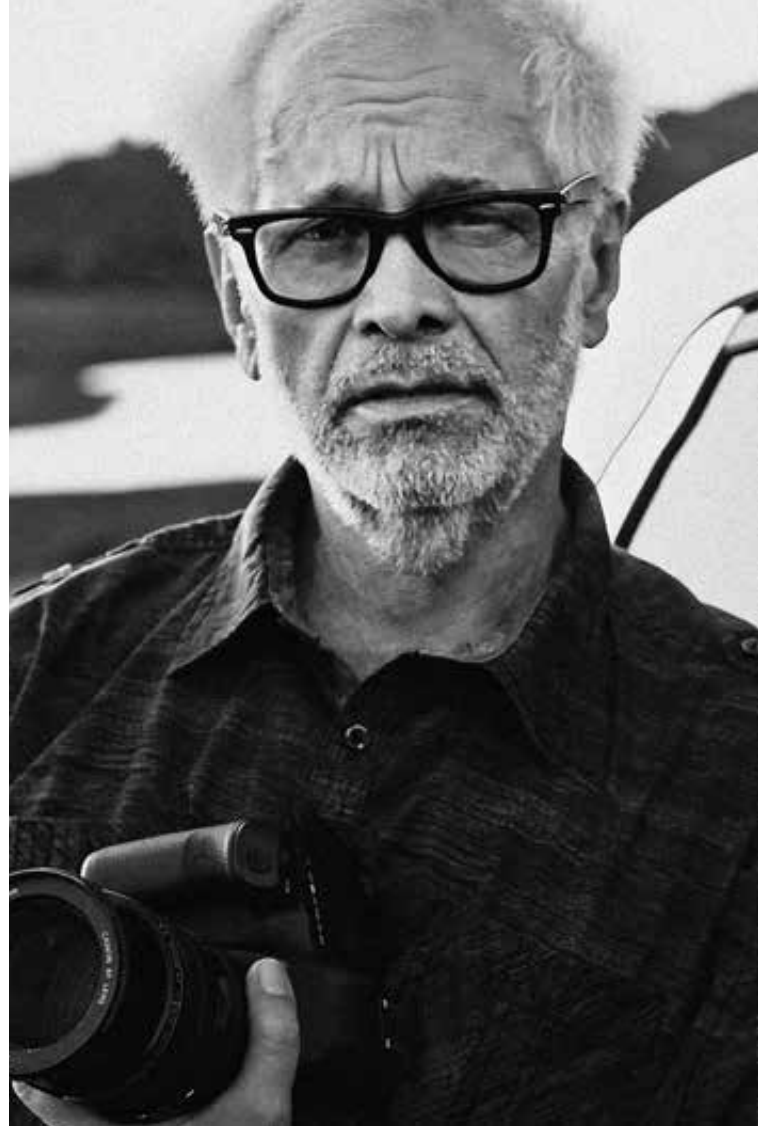
Miroslav Srostlík je autor pevně spjatý s prostředím Hané. Jako rodák z Kostelce na Hané má úzký vztah k regionu a mnoho let zde pracoval jako učitel. Působil v Seči, v Čechách pod Kosířem a je významně spojen i s městem Prostějov. Od tvorby dřevěných šperků se postupně dostal až k velkoformátovým objektům a sochám. Těmi vyzdobil řadu prostor, např. halu základní školy v Kostelci na Hané, radnici v Prostějově, Domov pro seniory na Nerudově ulici, atrium nemocnice v Prostějově, portály domu v Dukelské Bráně, Gymnázium Jiřího Wolкера a další. Zároveň se stal propagátorem uměleckého řemesla a založil v Kostelci na Hané Centrum umělců a řezbářů Hané, byl účastníkem Sochařského symposia v Prostějově a v roce 2019 mu byla udělena *Cena města Prostějova* za celoživotní dílo v oblasti výtvarného umění a v oboru dřevořezby.

Robert Vano – Memories

vernisaž 2. 6. 2023 v 17.00

3. 6. – 23. 7. 2023

Fotograf Robert Vano se narodil roku 1948 v Nových Zámčích na Slovensku maďarským rodičům. V roce 1967 emigroval přes Jugoslávii a Itálii do Spojených států, kde pracoval jako kadeřník, vizá-



Fotograf Robert Vano.

žista, asistent módních fotografů a od roku 1984 jako samostatný fotograf. Působil v New Yorku, Paříži, Miláně a v Praze, kde fotografoval pro módní časopisy *Cosmopolitan*, *Harper's Bazaar* a *Vogue*.

Od roku 1995 žije v Praze, kde v období 1996–2003 pracoval jako umělecký ředitel v českém vydání časopisu *Elle* a poté do roku 2009 jako kreativní ředitel v agentuře *Czechoslovak models*. Od té doby pracuje jako fotograf na volné noze. Robert Vano používá techniku platinotypie. Soubor fotografií *Memories* je průřezem tvorbou autora od roku 1968 do současnosti.

Beseda s Robertem Vano v přednáškovém sále Národního domu, Prostějov

2. 6. 2023 v 19.00

Vstupenky můžete zakoupit na pokladnách MGP v hlavní budově na nám. T. G. Masaryka 2, v Galerii Špalíček Uprkova 18 a také online na e-shopu www.czechartphoto.com. Cena vstupenky je 350 Kč a kapacita je omezena.

Bohumil Sekanina

... nejen sklář

do 28. 5. 2023

Navštivte ateliér Bohumila Sekaniny, muzikanta a výtvarníka, který by letos oslavil sté výročí narození. Přijďte se podívat na to, jak dokázal výtvarně vyjádřit například foxtrot nebo hudbu George Gershwin. U portrétů, které vytvořil, můžete zavzpomínat na známé herce z divadelních prken i televizních obrazovek. V posledním sále se nechejte unést skleněnou krásou.

Hvězdárna Prostějov

Kolářovy Sady 3348

Týdny astronomických pohádek probíhají vždy první týden v měsíci. V červnu se uskuteční

od pondělí 5. 6. do pátku 9. 6., v červenci od pondělí 3. 7. do pátku 7. 7. a v srpnu od pondělí 7. 8. do pátku 11. 8. V tyto dny si vždy od 15.00 hodin mohou rodiny s dětmi přijít vyslechnout zajímavý příběh s vesmírnou tematikou. Za příznivého počasí je součástí programu i pozorování Slunce.

Přednáškou prof. RNDr. Zdeňka Mikuláška, CSc., *Záludné otázky z astronomie* ve čtvrtek 15. 6. od 18.00 bude na hvězdárně zakončena přednášková sezóna 2022/2023. Během prázdnin se odborné přednášky nepořádají.

Na prázdniny hvězdárna připravuje příměstský tábor. Ten je určen všem dětem, které zajímá vesmír. Čeká je denní program nabitý vědou i zábavou, od pozorování Slunce dalekohledem, přes výtvarné aktivity, badatelské hry, vědecké experimenty až po návštěvu geologické expozice v prostějovském muzeu a výlet do olomoucké Pevnosti poznání. Tábor se uskuteční v termínu 10.–14. 7. 2023 a je určen pro děti 7–12 let. Přihlašovat se můžete do konce května na emailové adrese krahulova@hvezdarnapv.cz.

Pozorování pro veřejnost probíhají za jasného počasí vždy ve čtvrtek a pátek, dvakrát měsíčně i v soboty (konkrétní soboty naleznete v aktuální nabídce na našich internetových stránkách www.hvezdarnapv.cz). Pozorování Slunce se koná od 15.00 hodin. Návštěvníci se během něj dozví základní informace o Slunci a prohlédnou si zblízka jeho fotosféru i chromosféru. Večerní pozorování probíhají od 23.00 hodin. Návštěvníci zjistí, jak se orientovat na obloze, dozví se, jak najít souhvězdí, a zároveň pomocí dalekohledu budou schopni pozorovat krásy blízkého i vzdáleného vesmíru.

Muzeum Komenského v Přerově

Horní náměstí 1, Přerov (přerovský zámek)

Jan Blahoslav, rodák z Přerova

21. 2. 2022 – 28. 5. 2023 / chodba ve 2. patře přerovského zámku

Muzeum Komenského v Přerově připravilo u příležitosti 500. výročí narození významného humanisty, spisovatele, překladatele, přerovského rodáka a biskupa jednoty bratrské, Jana Blahoslava celou řadu akcí. Tato výstava patří k jedné z nich – připomene Blahoslavovy nejdůležitější práce, především jeho překlad *Nového zákona* z původních biblických jazyků a práci *Gramatika česká*. Pojednáno bude také o redakci bratrských kancionálů v souvislosti se vznikem bratrské tiskárny v Ivančicích. V návaznosti na stálou expozici představí výstava blíže jeho život a vazby na rodné město. Výstavu mohou návštěvníci zhlédnout až do 28. 5. 2023 v rámci vstupného do stálých expozic nebo samostatně za 20/10 Kč.

V rámci výstavy zároveň připomene 100. výročí odhalení pomníku Jana Blahoslava na Horním náměstí – v sobotu 20. května proběhne akce pro veřejnost v prostoru Horního náměstí s názvem *Hledání Blahoslavova rodného domu*.

Ljubomír Burian – Vzpomínky

24. 2. – 25. 6. 2023/ Kruhový sál a předsálí přerovského zámku

Srdečně vás zveme na výstavu obrazů přerovského malíře a pedagoga Ljubomíra Buriana, který se narodil 20. 6. 1923 – výstava bude tedy retrospektivou a zároveň také oslavou jeho nedožitých stých narozenin.

Divák bude mít příležitost seznámit se s dosud málo prezentovaným dílem tohoto přerovského výtvarníka, který věnuje ve svých akvarelech především vedutám měst a krajinné tvorbě úzce spjaté s okolím města Přerova. Mezi jeho pracemi však nalezneme i velmi oblíbená květinová zátiší. Prezentována budou díla získaná darem od syna autora, která nebyla dosud v takto uceleném souboru veřejnosti představena. Na výstavě budete moci zhlédnout více jak 100 akvarelů obohacených o jeho autorské zápisníky a umělecké alba s kresbami. Výstavu doplní životopis umělce a několik fotografií z jeho života.

Výstavu můžete zhlédnout až do 25. 6. 2023 v kruhovém sále a předsálí v 2. patře přerovského zámku, vstupné 30/15 Kč.

Co je to za písmenko? Výstava slabikářů a abecedářů ze sbírky Muzea Komenského v Přerově

21. 4. – 1. 10. 2023 / Velký výstavní sál Přerovského zámku

Před 475 lety, v roce 1547, vyšla v Prostějově knížečka, která je dnes považována za nejstarší český dochovaný tištěný slabikář. Je znám pod názvem *Slabikář Český* a bývá připisován Janu Blahoslavovi, který byl velkým podporovatelem vzdělání v jednotě bratrské. Výstava proto prostřednictvím slabikářů nejen připomene Blahoslavovo výročí, ale především umožní návštěvníkům seznámit se s vývojem slabikářů jako svébytné vyučovací pomůcky. Výstavou těchto učebnic bude zároveň připomenuto 135. výročí založení Slaměníkova Muzea Komenského (1888), jehož součástí učebnice od počátku byly. Vystaveny budou slabikáře a další sbírkové před-

měty ze sbírky MKP. Výstavu ve Velkém výstavním sále přerovského zámku můžete navštívit až do 1. října 2023, vstupné 60/30 Kč.

Švédové na Přerovsku – 380 let od nedobytí hradu Helfštýna

23. 6. – 29. 10. 2023 / Kaple přerovského zámku
Třicetiletá válka, konflikt odehrávající se postupně ve všech částech Evropy, zasáhl zdejší region nejvýrazněji až v závěru války, kdy zde operovala švédská armáda vedená generálem Lennartem Torstensonem. V letech 1642 a 1643 byla postupně dobyta významná strategická místa na střední Moravě. V dolním Pobečví pak Švédové obsadili Přerov, Hranice, Lipník a několik týdnů rovněž obléhali hrad Helfštýn a právě v létě roku 2023 uplyne 380 let od nedobytí hradu.

Výstava přiblíží divákům život ve vojenském polním táboře, který byl vybudován v Horní Moštěnici (tzv. Švédské šance) se všemi aspekty, které známe z dobových historických pramenů. Součástí výstavy budou ukázky originálních kovových předmětů (výzbroje a výstroje, ztrátových mincí) zachráněných v rámci projektu Preventivní archeologie a zásluhou dlouholeté činnosti archeologů a jejich spolupracovníků z přerovského regionu. Výstavu můžete zhlédnout až do 29. 10. 2023.

Slavnostní zahájení výstavy proběhne ve čtvrtek 22. 6. 2023 od 17.00 hodin ve Slavnostní síni

města Přerova (Horní náměstí 1, Přerov). Vstupné zdarma.

Hrad Helfštýn

Týn nad Bečvou 333

Prolínání – Radomír Bárta

30. 4. – 27. 8. 2023 / Galerie na II. nádvoří
Mistrné kombinace nerezových, kamenných a skleněných prvků v sochařských dílech Radomíra Bárty. Výstava je k vidění Galerii na II. nádvoří do 27. 8. 2023, a to v rámci vstupu do hradu. Vernisáž výstavy 29. 4. 2023 od 16 hodin za doprovodu hudebního dua Kláva.

Vlastivědné muzeum Jesenicka

Zámecké náměstí 1

Sportovní osobnosti Jesenicka po roce 1945

25. 4. – 3. 9. 2023

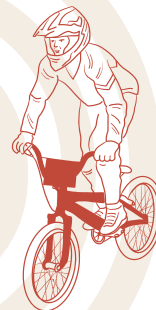
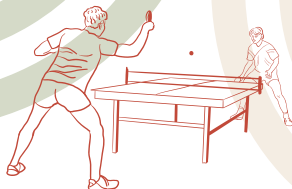
Výstava přibližuje sportovce spjaté s Jesenickem, tedy ty, kteří se v kraji pod severními svahy Pradědu narodili nebo zde prožili převážnou část svého života. Nezřídka šlo o osobnosti, které reprezentovaly Československo, případně později Českou republiku na olympijských hrách, mistrovstvích světa či Evropy a dokázaly se prosadit v celé řadě sportovních odvětví.



Pohled na Červený kostel od tř. Svobody. Dobře patrný je nový kříž na vrcholu věže, jehož autorem je Jan Dostál. Foto: Olomoucký fotograf.

vlasti
vědné muzeum
jesenicka

SPORTOVNÍ OSOBNOSTI JESENICKA PO ROCE 1945



25. 4. – 3. 9. 2023

Hlavní výstavní sál
Vodní tvrže

Vernisáž výstavy 25. 4. 2023 v 18.00 hod.

Cílem výstavy je přiblížit sportovce spjaté s Jesenickem, tedy ty, kteří se v kraji pod severními svahy Pradědu narodili nebo zde prožili převážnou část svého života. Nežrídka šlo o osobnosti, které reprezentovaly Československo, případně později Českou republiku, na olympijských hrách, mistrovstvích světa či Evropy a dokázaly se prosadit v celé řadě sportovních odvětví.

Autor: Pavel Macháček

Vstupné 60/30 Kč

Besedy s osobnostmi jesenického sportu:

11. 5., 22. 6. a 24. 8. 2023 v 18.00 hod. – Rytířský sál Vodní tvrže, účast bezplatná



Muzeum Komenského v Přerově zve na výstavu

CO JE TO ZA PÍSMENKO?



21. 4. – 1. 10. 2023

SLABIKÁŘE A ABECEDÁŘE

do roku 1989 ze sbírky Muzea Komenského v Přerově

Velký výstavní sál přerovského zámku

Vernisáž výstavy 20. 4. 2023 od 17.00 hodin v přerovském zámku

vstupné 60 / 30 Kč



Upraveně ilustrací R. Laudy z prvorepublikového slabikáře Studánka od J. Kotlíka



Olomoucký kraj
Muzeum Komenského v Přerově je příspěvkovou organizací
zřítenou a financovanou Olomouckým krajem.