

Rýmařovský horizont

Černobílý deník regionu Rýmařovska



Zvláštní vydání

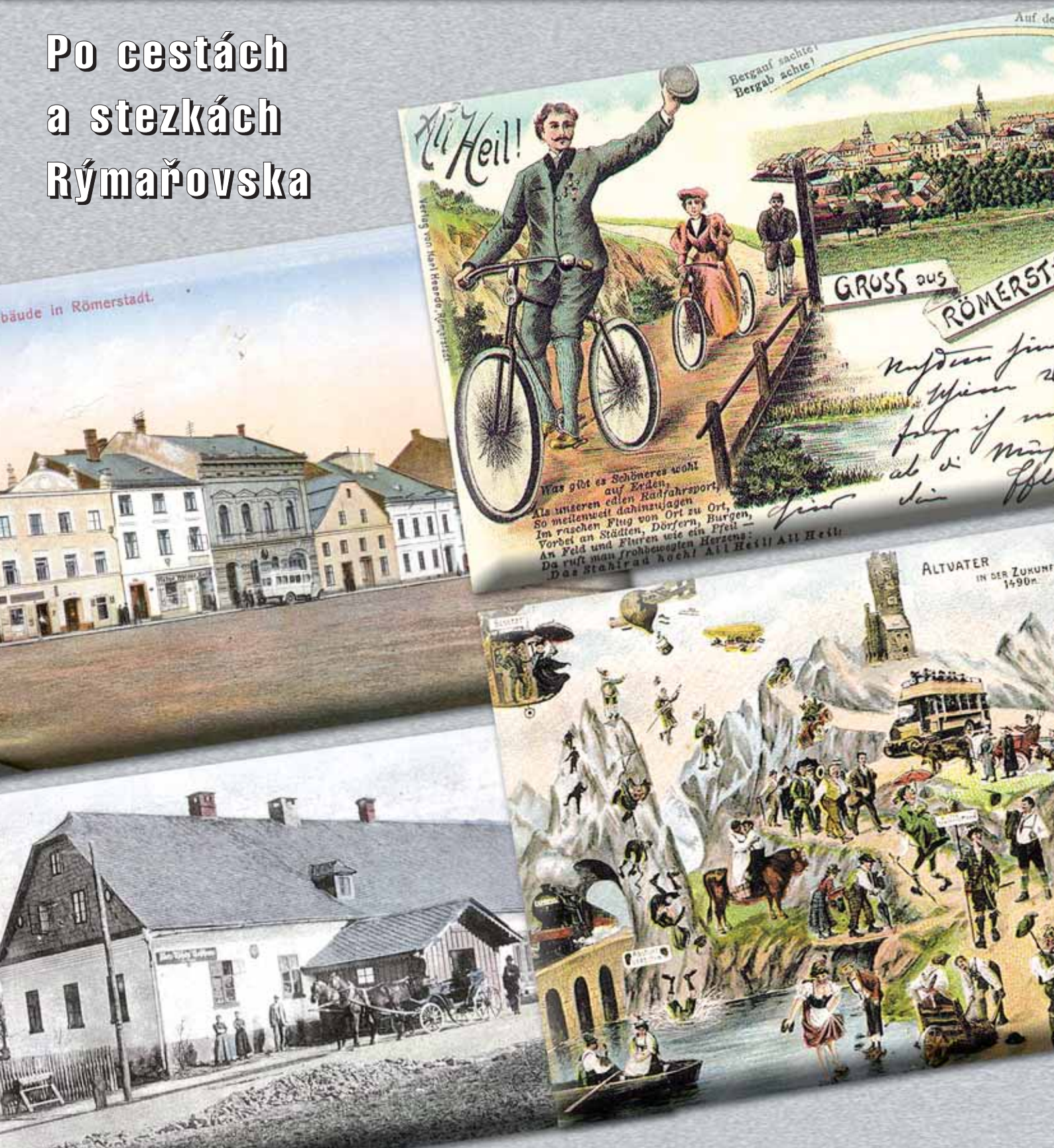
číslo 23/2010

ročník XII.

vyšlo 17. 12. 2010

cena 20 Kč

Po cestách a stezkách Rýmařovska



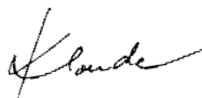
slovo starosty

*Vážení spoluobčané,
dovolte mi, abych vám s nadcházejícími
vánočními svátky a novým rokem 2011
popřál klidné a spokojené prožití sváteč-
ních dnů v kruhu svých nejbližších, boha-
tou nadílku a do nového roku pevné zdra-
ví, štěstí a spokojenost.*

*Dny volna využijte nejen k odpočinku, ale
i k zamyšlení nad uplynulým rokem. Nově
získané síly, předsevzetí a elán věnujte
v novém roce k realizaci svých osobních
plánů a naplnění svého života.*

K tomu vám přeji hodně štěstí.

Ing. Petr Klouda, starosta


**na úvod**

Milí čtenáři a čtenářky,

zvláštní celobarevné vydání, které jste právě

otevřeli, je letos opět monotematické - vě-
nuje se historii cest, stezek a moderních ko-

munikací, ale také nejružnějším způsobům
dopravy na Rýmařovsku od prvopočátků do
20. století.

Stěžejní studii připravil Mgr. Jiří Karel, jeho
text doplňuje příspěvek Jaroslava Chytila,
který se zaměřil na různé typy dopravních
prostředků využívaných od 18. století k tzv.
veřejné dopravě, a krátký pohled do historie
železnice na Rýmařovsku od Ing. Josefa
Jelínka, publikovaný ke 130. výročí trati
Valšov - Rýmařov v roce 2008. Texty dopl-
ňují fotografie a reprodukce, které laskavě
zapůjčili autoři, Městské muzeum Rýmařov
a soukromí sběratelé.

Nezbývá než vám popřát, aby byl letošní
speciál Rýmařovského horizontu, věnovaný
historickému pohledu na cestování, které
v dřívějších dobách nebylo zdaleka tak
snadné jako dnes, především zajímavým
čtením, které zpestří chvíle vánočních svát-
ků, kdy se většina lidí ze svých každoden-
ních cest vrací domů.

Redakce



Rýmařov budoucnosti - s rozvinutou dopravou



**Elektro
Kováčová - Kotrla**

náměstí Míru 10
795 01 Rýmařov
tel.: 554 212 771

*Všem našim zákazníkům děkujeme za projevencu přízeň
a přejeme příjemné prožití svátků vánočních,
pevné zdraví a mnoho úspěchů
v novém roce 2011*



Cesty a stezky Rýmařovska

Zbytky starých cest jsou namnoze dosud patrné v terénu a nejednou dokonce tvoří několik paralelních úvozů různého stáří, úboční stezky zas nesou stopy otesávání skalních hran a jejich kamenné podloží nejednou skrývá koleje dávných vozů vytlučené kovovými obručemi kol. Vedle znatelných pozůstatků pozemních komunikací můžeme sledovat jejich průběh i podle náleží koňských podkov, vypadaných podkováků, kování vozů, mincí, vzácně ostruh (Rýmařov za Lenou) apod.

Otevřely se též nesmírné možnosti dříve oficiálně zakázané letecké archeologie. V době vegetačního klidu a při šikmém nasvícení

plochy slunečními paprsky ráno či v předvečer se na leteckých snímcích terénu vykreslí stíny jinak nepozorovaných nerovností. Vyniknou zapomenuté valy, propadliny zaniklých domů i trasy cest. V době bujení rostlin vyznačí naopak podpovrchové tvary rozdílná barevnost, kvalita či výše vegetace. Mnohde se tak objevila celá ztracená hradiska, ale i hustá síť pozemních komunikací.

Vysoké úrovně dosáhl průzkum na území dnešní Anglie a Walesu především díky neprofesionálním archeologům, kteří provádějí ověřovací výkopové práce pod dohledem muzeí na rozdíl od nás zcela legálně. Identifikovali již přesný průběh mnoha římských a jiných cest, sídlišť, vil i pevností z různých dob. Zbytky lidské stravy zas nechávají v hlíně nesmazatelnou stopu fosforu, který s požítkem konzumují vždy věrní a po čertech palčiví průvodci člověka - ostrovy vzrostlých kopřiv. V místech zaniklých vsí najdeme zřídka zplnělé ovocné stromy, někdy však i zeleninu (včetně dnes již neužívané) či nenápadné květiny středověkých zahrádek.

Dnes se stalo hledání starých stezek velkým archeologickým hitem profesionální i laické veřejnosti. U nás jsme zatím poněkud pozadu, ale i tak se začínají objevovat velmi zajímavé výsledky počínajícího bádání.

Dnes se stalo hledání starých stezek velkým archeologickým hitem profesionální i laické veřejnosti. U nás jsme zatím poněkud pozadu, ale i tak se začínají objevovat velmi zajímavé výsledky počínajícího bádání.

Pravěk

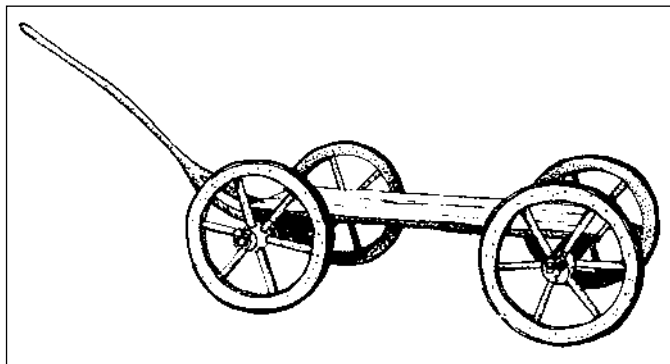
Nejstarší pěšiny vznikaly s prvními živočichy, kteří vystoupili na souš z mořských hlubin. Celá sta milionů let pak příslušníci živočišné říše mířili po stejných trasách k vodě, potravě či doupatům a konečkonců své cestičky prošlapávají tlapy či kopytka čtvernožců dodnes za vším, co je podstatou jejich existence. Není tedy divu, že člověk oprostěný od pouhých pudových potřeb přidal komunikacím spojujícím různá místa další smysl. Mířil do cizích teritorií za rostlinami jedlými či léčivými, plody, medem, solí, ohněm, hojivými prameny, lovem, za kořistí, ba i usurpací území, za bohatstvím, zdroji vhodných materiálů, novými pastvinami, myšlenkami, objevy, nápady, zbožím i posvátnými okrsky, a jak se zvyšovalo množství tvorů rodu homo, přibývalo též zpočátku neudržovaných a později

stále pečlivěji upravovaných cest. Lákalo také Jesenicko. Vzdálené lesnaté vrcholky v modravém oparu či s bílou čepičkou, jindy zahalené těžkými olověnými mračny, bité blesky ohlušujících horských bouří však také vzbuzovaly obavy z neznáma, děsivých démonů a krutých božstev. Leč jít se muselo. Již mezi 26 - 22 tisíci lety stoupali severskou tundrou lovci mamutů po vyšlapaných stezkách podél vodních toků naší oblasti tu po zimní ledové kůře či sněhu, jindy úžasně barevnou krajinou květů, zakrslých vrb a studených jezírek krátkého léta bzučícího útoky krvelačných komárů.


Vyráželi nejkratší cestou ze svých pohyblivých stanic v okolí vodnaté řeky Moravy možná včetně těch, co po svých hodech zanechali ohromné haldy kostí chobotnatých obrů v Předmostí

u Přerova. Pronikali až do písčiny v Brumovicích za skvělým hnědavým a zelenavým pazourem či šedým rohovcem, které nutně potřebovali na nepřítli širokou škálu nástrojů k lovu i zpracování kůží, šlach, tuku a masa ulovených zvířat a někdy je použili i v nekonečných šarvátkách s nenechavými sousedy. Zhruba před 10 000 lety se začala krajina zvolna měnit. Skandinávský ledovec z údolí a hřebenu hor ustoupil k severu a v podhůří se objevili první zemědělci mladší doby kamenné (6000 - 3700 let př. Kr.). Drželi se teplých prostranných nížin na jihu a nebylo jich ani tolik, aby hustěji osídili úrodné nivy kolem řeky Moravy. Nemělo smysl obdělávat neúrodné plochy kamenitých stráni od 350 m n. m. výše. Nejblíže k nám se usadili před 6000 lety lidé v teplejším mezidobí v místech dnešního postřelmovského dálničního mostu. Keramika (lineární) neolitických rolníků nese řadu prvků, jež na Moravě nikde nenajdeme, běžně však v rozsáhlých rovinách Dolního Slezska na sever od Jeseníků. Je tudíž nabíledni, že se lidé odlišných kultur stýkali a ovlivňovali. Museli tak pronikat ze severu Hané zdánlivě neprostopupnými údolními mezi skalnatými hřbety pralesní krajiny našich hor.

Kamenné sekeromlaty nalezené na Uhlířském vrchu, u Starého Města, Andělské Hory a Václavova doplňují předměty z Rýmařova, jež lze vystopovat ve starém muzejním inventáři. Patří sem „velký hliněný prstenec“ (závaží osnovy při tkaní či rybářské ?) a „kulovitý mlát“, zbraň, která pochází z místa domu č. 23 na náměstí Míru, a přesněji nelokovaný „kamenný archeologický drtič“, třetí kámen ručního mlýnku na obilí. Zajímavé jsou i hrotité kamenné válečky vzniklé při vrtání otvorů sekeromlatů z tvrdého nafialovělého buližníku (?), které se objevily zcela nepochopitelně mezi středověkými nálezy z Hrádku. Vzhledem k dalším, třeba ojedinělým, leč nesporně průkazným objevům kamenné industrie v Nížkém Jeseníku na trasách Heřmanovice - Vrbovo/p. Prad. - Karlova Studánka - Rýmařov nebo Světlá Hora - Bruntál - Razová - Horní Benešov ad. se domnívá renomovaný a ve svých soudech nadmíru opatrný archeolog dr. Janák (2000), že v letech 5500 - 2000 př. Kr. člověk naší oblasti procházel nebo ji záměrně navštěvoval po stabilních cestách, jež zatím neumíme pouze přesněji vymezit. Nešlo asi jen o směry ke zdrojům surovin, ale též o lovecké stezky, jež nejednou posloužily i ozbrojeným



Vůz (bylanská kultura - 8.-5. stol. př. Kr.)



Vedení závodu 06 Hedva Rýmařov přeje svým současným i bývalým pracovníkům, zákazníkům a obchodním partnerům příjemné prožití vánočních svátků a úspěšný rok 2011.

Srdečně vás zveme na nákupy do podnikové prodejny v areálu závodu 06, kde vám bude za výhodné ceny nabídnut bohatý sortiment Hedvy i textilní výrobky jiných firem.

výbojům. Přípouští dokonce krátkodobé osídlení Vrbenska mezi lety 4000 - 2000 př. Kr. a podle nálezů u Adolfovic poblíž Jeseníku zvažuje (Janák) existenci cesty přes Červenohorské sedlo k údolí Bělé a dál na jih k řece Desná již v pozdní době kamenné. Analogickou spojnici Hornomoravského úvalu a slezských nížin přes Bruntálsko a Rýmařovsko napovídají nedávné sběry pazourkové industrie u Moravského Berouna. Stejně lze hypoteticky zvážit spojením se Šumperskem přes sedlo Skřítka, ovšem prokazatel-

ný nález zatím chybí i zde. V pozdní době kamenné (3700 - 1900 př. Kr.) lze též identifikovat několik dobových větví snad neslavnější pravěké evropské dálnice, Jantarové stezky. Jen Olo-moucí z nich v různých dobách běžely tři. Směřovaly k Moravské bráně a není vyloučeno, že některá větev protнула nejméně jihovýchodní část Rýmařovska. Surový jantar i šperk všech barev od průzračně žlutobílé, přes syté medovou k oranžové a hnědé, ba vzácně i se zataveným hmyzem, putoval od Baltu podél Odry Moravskou

bránou až do okolí Terstu. Úžasnou zkamenělou pryskyřici vyplavovanou mořem a nazývanou Řeky s respektem elektron však je možno nalézt i mnohem blíže v okolí Jablunkova. Kromě transportu žoků drahé suroviny, kladené tehdy naroveň zlatu a diamantům, přivázely obchodní karavany samozřejmě též výrobky z mědi z prostředí středomořských chalkolitických kultur, ba netrvalo dlouho a objevil se i zlatavý a tvrdý bronz s dalšími přepychovými výrobky z drahých kovů. To už se na cestách s koněm objevil i čtyřkolý vůz,

jen vzácně i s krásně tvarovanými loukotěmi kol. V době, kdy se Homérovi Achájové mstili pod Trójou za únos krásné Heleny, pokrýla naši i sousední země rozsáhlá bronzová kultura lužických rolníků. Byla tak uniformní, že nelze pochybovat o neustálém styku mezi hustou sítí vsí po trasách cest, jež přežily úpadek v železném halštatu a užívali je i Keltové. Sítila obchodní i kulturní kooperace opožděných „barbarských“ etnik zaostalého severu pozdní doby kamenné s vyspělým starověkým jihem.

Starověk

V následujícím období již nemůžeme čerpat jen z nálezů, ale i z nepřiliš přesných písemných zpráv. Některé z nich najdeme i ve skvělých Caesarových Zápiscích o válce galské. V jeho době (100 - 44 př. Kr.) žili na Moravě keltští Volskové (Volkové) - Tektoságové, Gaiem Iuliem ceněni jako lidé spravedliví a slavní vojáci: „...nejúrodnější kraje kolem Hercynského lesa zabrali Volkové Tektosážští a usadili se tam. Tento Hercynský les ... táhne se v rozloze devíti dnů cesty pro dobrého chodce bez záteže. Jinak se totiž nedá určit, neboť pro cesty tam neznají žádnou míru.“ Myslí tím jen menší část rozlohy lesa, který „začíná od území Helvetiů (Švýcarsko) a táhne se rovnou podle řeky Danuvia (Dunaj)..., zahýbá vlevo (t.j. nad Dunaj podle směru toku) a dosahuje pro svou rozsáhlost území mnoha národů...“

a není nikoho, kdo jej prošel až k počátku... třeba i po šedesátidenním pochodu.“ Dočteme se též, že „v severní krajině jsou Jobovou ranou Hercynské lesy s mohutnými duby, které se trhají a padají a jen občas uvolňují cestu neprostupným pralesem...“ a stejně hovoří i Plinius.

Dnešní klasická archeologie je u nás tradičně zaměřená na keltskou kulturu a v poslední době se zabývá průběhem konkrétních cest, jež spojovaly převeliká oppida (města - hradiska) s vesnicemi a zároveň zajišťovaly nezvykle barvitý dálkový obchod s jihem, ale i západem a východem.

trasa prastaré Jívovské cesty v jihovýchodním cípu Rýmařovska a mohla být totožná s některou dobovou větví Jantarové stezky. Spojovala též zdroje rud s nejbližšími z velkých oppid, kde se zpracovávalo množství kovů včetně zlata. V našem případě se mohlo jednat o Staré



Rub stejné mince - bohyně Roma
Germáni dosud neznámého kmenového svazu, snad kvádského. Tehdy procházela dnešním Rýmařovem už zcela jistě některá z tehdejších stezek, možná už velmi starých. V západní a severozápadní části města totiž dochází nejméně od druhé poloviny 19. století k nálezům římských mincí. Nejstarší poklad neznámého množství Domitianových stříbrňáků (81-96 po Kr.) se objevil v sousedství Hrádku, na Radniční ulici se našla nejmenší



Sestercius císaře Vespasiána (69-79)

Hradisko u Prostějova nebo některé slezské (př. Šutyrova studánka u Kopřivnice aj.). Domyslíme-li tehdejší situaci, pak musela vést nejméně odbočka i ke keltským rýžovištím na Moravici nad Malou Štáhlí a k dalším nerostným zdrojům. Oskavský rýžovnický distrikt zřejmě přibližovala jiná spojnice. Mnohé cesty se užívaly stále bez ohledu na střídání starších kultur následujícími. Když se převalil letopočet do prvního tisíciletí po Kristu, vládl již na Moravě bojovní



Rub stejné mince

dem. Sledovaly všechny významnější vodoteče, přetínaly rozvodí a procházely výšinnými průsmyky. Hlavní zásadou byla již tehdy schůdnost a dostupnost. Jednou z nejvýznamnějších severojižních komunikací moravských Keltů byla téměř s jistotou



Sestercius Antonina Pia (138-161)



Sestercius císaře Antonina Pia (138-161)



*Všem našim hostům a strážníkům
děkujeme za přízeň v roce 2010
a do nového roku přejeme
hodně zdraví a úspěchů.*

www.hotelpraded.jeseniky.com

*****Hotel
Braděd**



měděná římská mince, sextans ze 3. stol., a na Divadelní stejně starý sestercius. Císáře s paprscitými korunami (nikoli vavřínovým věncem) se sice nepodařilo na mincích určit, ale víme, že drobnější z nich sem doputovala po komunikacích tehdejší Evropy až z nevelkého provinčního městeč-



As města Říma s vlčicí, Romulem a Remem (poč. 3. stol.)

ka Iulia Traducta na jižním cípu římské provincie Hispanie. Opatrný Germán nařezal okraj sextantu, aby zjistil, zda mince není falešná a opravdu obsahuje patřičné množství mědi.

Všechny nálezy z doby římského císařství jasně potvrzují cestu mezi rýmařovským tržištěm a Starým Městem u Bruntálu, kde se podařilo před několika lety nalézt další soubor mincí stejného stáří, a tak zbývá jen zpřesnit její průběh. Další komunikaci, možná pokračování předchozích, odhalují jiné nálezy antických kovových platidel na Hané i ve Slezsku. Není divu, vždyť ve stejné době tvořil Dunaj úsek tzv. *Limēs romanus*, opevněné hranice Římského impéria. Řeku kopírovala dokonalá římská silnice

s upraveným podložím a dlážděná místním kamenem. Udušávaly ji okované sandály (kaligy) vojáků římských legií. První obranná linie však ležela výše k severu nad veletokem střezaná castry, stabilními vojenskými tábory legií na germánském území, např. v Mušově, Přibici, Trenčíně (Laugaritio). Pochodový tábor legie zanechal výrazné stopy až na periferii Olomouce. Za hranicí pulsoval život antických metropolí Vindobony (Vídňe) v provincii Noricum a v panonském Aquincu (Budapešti), kde se léčili bohatí revmatici a veteráni v teplých pramenech pod městem. Snad jen dodat, že se dodnes římské cesty nalézají všude v Anglii po Hadrianův val, v Itálii, Řecku, na Předním vý-

chodě, v severní Africe i na Iberském poloostrově, ve Francii, Belgii či v Německu. A patrně víte, že v létě 1944 nečekaně pronikli Američané do okupovaného Říma po dosud sloužící antické Via Apia, aniž ji pásy tanků sebemeně poškodily.



Rub mince Konstantina Velikého (306-324) se 2 aquillifery (nosiči standart legií)

Středověk

Starověk uzavřel zánik Západořímské říše Romula Augustula roku 476. Předcházely mu útoky a četná střetnutí mezi germánskými kmeny a děsivý útok asijských Hunů (opět po fungujících komunikacích antické Evropy), který vyvolal stěhování národů (375-568). Někdy na konci 5. nebo v 6. století pronikly do téměř opuštěných končin střední Evropy vlny Slovanů z různých směrů, ze severu, východu a jihu. Vytvořili společenství, jež v různých obměnách existuje dodnes. Noví příchozí obdobně jako jiné zemědělské kultury preferovali

oblasti vodnatých nížin před kraji nad izoklinálou zhruba 400 m n. m. Zprávy zvláště v 7. - 8. století jsou více než kusé, ale hovoří milodary, hrnce, zbraně i šperky z drahých i méně vzácných kovů ze slovanských pohřebišť. Za rudami museli první Slované znovu stoupat k výše položeným zdrojům po stále existujících stezkách. Na obchodní cesty upozorňuje už Fredegar při líčení vzniku Sámova kmenového svazu a nerespektovaného zákazu importu zbraní z Francké říše. Ve slavném období nadějně velkomoravské velmoci Mojmi-



Úboční úvoz Rešovské cesty



Úboční úvoz Rešovské cesty

rovců se již dokonalá správní struktura bez spolehlivých komunikací obejít nemohla.

Více prozrazuje kronikář Kosmas, když líčí, jak se kníže Soběslav (1125-1140) potýkal s pohanskými zlořády ve své zemi. V jednom z nařízení zakazuje pohřbívat podle pohanského zvyku mrtvé u cest nebo na jejich rozcestí mimo posvěcenou půdu hřbitovů. Současně kolonizovalo olomoucké biskupství dosud pusté či dříve zpustlé jihozápadní části Rýmařovska. Při zakládání nových sídel, z nichž Huzová existovala již roku 1131,

museli noví osadníci klučit les, nejvýše využít nečetné plochy lesostepi. Odlesněné enklávy polí i pastvin v rozsáhlých hvozdech někdy spojovaly široké pruhy volné krajiny, kterou procházely cesty. Na Hané již na rozdíl od Rýmařovska převažovaly kultivované zemědělské plochy. Nálezy keramiky na periferii našeho města prozrazují, že nejstarší polnosti předměstské osady (kolem Bezručovy ul.) z první půle 13. století ležely jen v okolí nynějšího hřbitova a na části plochy závodu RD, ve 14. stol. se pole rozšířila na prostor

Josef Pipa přeje svým zákazníkům a také svým zaměstnancům Pavlovi, Frantovi, Honzovi, Petrovi, Mirkovi, Martinovi a Rostovi a jejich rodinám štěstí a lásku o svátcích vánočních. Do nového roku 2011 přeje všem mnoho zdraví, osobních a pracovních úspěchů.

Zahradní 1087/4,
795 01 Rýmařov
mob. 777 346 104 a 777 881 992

Stráně, nad dolní část třídy Hrdinů a nad Jesenickou ulicí. S nimi se nadále zvětšoval i odlesněný prostor kolem města.

Hustější sídla se rozkládala v neďalekém Hornomoravském úvalu po hranice tzv. Lesa (Silva), rozsáhlých porostů, které téměř souvisle pokrývaly Českomoravskou vysočinu přes Jeseníky až po Karpaty včetně izolovaných Chřibů uvnitř Moravy. Ve 12. století se zmiňuje Kosmas ve své kronice o jeho části, ohromné ploše porostů zvané Střelenský les (Silva Strelna). Rozkládal se v prostoru mezi Moravským Berounem, Budišovem, Dvorce a Vítkovem, víme však, že stoupal dál k severu a pokrýval celou neosídlenou oblast Rýmařovska až po hřebeny hor. Na jihu sousedil s menším lesním masivem, zvaným Lubuška. Střelná, na niž si dělal nárok klášter Hradisko i moravští Šternberkové, zatěžovala po dlouhou dobu jejich vzájemné vztahy. Mohutný komplex lesů odděloval Moravu od sousedních států. Zemská hranice vymezující rabštejnské panství na severovýchodě bývala neřešitelným oříškem sporů, protože nebyla totožná s okrajem lesa, ba ani uvnitř vymezena. Její nepropustnost zvyšoval neobyčejně obtížný průchod pralesním horským terénem, který spadá příkřeji na polskou stranu strmými skalisky a jež dělí jen úbočí hluboce zaříznutých údolí. Lesem (Silva) se dalo procházet

pouze udržovanými lesními průseky. Běžely tudy kupecké i vojenské stezky a sloužily stejně k přesunům obránců i nepříteli při častých vpádech do země. Povinností obyvatel Lesa z okolí průchodů i jejich pánů, biskupa či klášterů, bylo udržovat schůdné komunikace sekáním, mýcením, odstraňováním náletu či úpravou nových cest. V souvislosti s tím se objevuje termín Přeseka (inercisio, preseka, prezecka, ale i paseka či příseka, známe též Slezskou přeseku), snad ve smyslu průsek. Pohraniční hvozdy plnily důležitou obrannou funkci jako přirozené opevnění. V době nebezpečí byli lidé z okolí povinni tvořit na cestách záseky, barikády z podtátných



Královská stezka na počátku Stráleckého údolí

stromů, které se pevně zaklesly mezi kmeny na okraji průseku a bývaly velmi úspěšně hájeny. Účinně zpomalovaly tempo úto-



Královská cesta nad Valšovským Žlebem

ku a přinejmenším zdržovaly postup nepřítel, aby se zázemí mohlo lépe připravit k obraně země. Mnohdy se odsekaly vyš-

a renesanci stálo stále více využívané rudné bohatství Jeseníků. Ing. J. Novák, významný odborník z oboru historie dolování, s předním moravským historikem PhDr. V. Štěpánem kladou první vlnu středověkého dolování stříbrných a olověných rud včetně rýžování zlata na Rýmařovsku hypoteticky již do 11., ale s nejvyšší pravděpodobností do 12. až 13. století. Vycházejí přitom z detailního terénního průzkumu pozůstatků drobných šachtic, zbytků typického dobového způsobu dobývání, a potřeby stříbra v olomoucké přemyslovské mincovně, jež razila pro úředlná knížata i olomouckého biskupa úhledné stříbrné denáry velikosti nehtu mužského palce. Vedle dolů hankštejnských (skalských), jejichž počátky kladou spíše do 12. století, považují za ještě starší doly kamenohorské. Nazývají se tak podle homole Ostrohu nad Starou Vsí nebo vzdálenějšího Hřibovce, jež bývaly střídavě nazývány Steinbergem (Kamennou horou). Nemalej důlní distrikt však zřejmě již tehdy zahrnul i Soukennou nad Novou Vsí, kterou až do 18. století známe jako Silberberg (Stříbrnou horu). Důlní jámy se otvíraly v dosud nezvykle vysoké poloze nad 800 m n. m. Nelze zcela vyloučit případného předchůdce Staré Vsi, snad Kremže, kam bylo nesmírně obtížné dopravovat strmými stezkami (3 - 6 km) těžký galenit

ší části stromů, aby došlo k mimořádnému zhoustnutí větví spodních částí kmenů stojících po okrajích průseku a koruny se ponechaly ležet podél cest k zaklesnutí mezi dále rostoucí částí. Pokud se starší průseky rušily, kácely se stromy napříč komunikacemi, ponechaly se na místě ležet a prorůst mladší vegetací. Cesta se tak stala téměř úplně neprůchodnou. Zcela jistě stejné povinnosti plnili i obyvatelé Rýmařovska. Na rozdíl od mírnějších terénů vedly jesenické přeseky přístupnějšími zhruba severojižními údolními podél vodních toků, z nichž nejtypičtější běží od Vrbna do Zlatých Hor. Za vytvářením cest na Rýmařovsku zvláště ve středověku



Horní část Královské stezky v oblasti dolů



PCservis Rýmařov
Michal Ihnát & Jan Elšík
náměstí Míru 24, Rýmařov
tel.: 554 212 361

Všem svým zákazníkům přejeme radostné
prožití Vánoc a do roku
2011 mnoho energie, zdraví a úspěchů.





Bezručova ulice - nejstarší rýmařovská komunikace

dolů a dál do Olomouce po Královské či Rešovské cestě, o nichž se zmíníme dál.

Po hornických stezkách se do vnitrozemí svázela ruda či polotovary, pokud byl materiál zpracován na místě nebo níže v údolí hutněn u hamrů poháněných vodním kolem. Zpět proti svahům se vozily základní životní potřeby pro horníky (boty, oděv, obilí, maso, lůj do kahanů, provazy ad.), neboť dostatečné hospodářské zázemí vytvořili rolníci o něco později. Kovové předměty, želízka, mlátky, kratce, kování rýčů, postrojů či podkovy vyráběli valdbýrgři (Waldbürger - lesní měšťán), tj. kováři u důlních jam, kde měli své dílny také tesaři i hrnčíři a pohoštění nabízeli nezbytní krčmáři.

Dvě z komunikací můžeme stanovit s velkou přesností. Od Dlouhé Loučky (260 m n. m.) stoupala po levém úbočí Huntavy náročná Rešovská cesta, jejíž původní název neznáme. Na mnoha místech vedla úzkými terasami vysekanými ve skaliscích v šířce 3 - 3,5 m a během užívání se místy zahlubila až do dvou metrů. Umožňovala také průjezd vozů i nákladním zvířatům. Na celé trase se dá na řadě míst vystopovat její průběh úbočními úvozy s kamenným podložím a vyježděnými koleje- mi v míře rozvoru středověkých vozů. Od 13. století procházela též nově vzniklým Rešovem, který má jediný ze vsí Rýma-

řovska tvar české okrouhlice s typickým rybníčkem na návsi. Cílem krušné cesty byla oblast hankštejnských dolů. Odtud po-



Pokračování cesty probíhající Bezručovou ulicí

kračovala dál k prostoru pozdějšího Rýmařova.

Se soucitem s nebohými zvířaty si můžeme představit karavany desítek mul či strhaných mezků opatřených drobnými podkovami na ochranu kopýtek před tvrdým podložím a sestupujícími za hulákání a ran dolů ke Šternberku a biskupské Olomouci či královskému Uničovu. Každé zvíře neslo na hřbetě velké kožené měchy nebo dva soudky naplněné po vrch železnou rudou a v horším případě ještě těžší stříbrnou a olovenou. S nimi se vlekli i silní „nákladní“ psi s rudou ve vepřových měsících, jež jim přivázali na záda pomocí sedélek. V prostoru dolů smýčeli za sebou i lidé několik svázaných

měchů. Ani opačným směrem to neměla zvrátat lehké, aby je hnák dobře využil. Z. Sviták (1992), který pečlivě prozkoumal a zaznamenal průběh cesty od Dlouhé Loučky ke Skalám, nevyklučuje podle indikační skici její využívání ještě ve 30. letech 19. století. Přesvědčivým dokladem její existence je rešovský nález brakteátů Přemysla Otakara II. z 80. - 90. let 13. století v místech, kde ves protнула obchodní cesta. Předpokládáme, že od ní výše odbočila i cesta ke kamenohorským dolům.

Výhody pozvolného stoupání podél Oslavy využívala o něco delší, leč schůdnější Královská stezka (Königsteig) užívaná v jiné formě dodnes. Na její existen-

s názvem Beim Königsteig (U Královské stezky). Kromě toho jde o nejlogičtější a nejdostupnější cestu k pahorkatině Rýmařovska, která zcela vyhovuje názoru L. Hosáka o hledání a užívání nejschůdnějších komunikací i ve středověku. Cesta od Olomouce a Uničova pokračovala mírným stoupáním Valšovským dolem a v místech dnešní Strálecké myslivny se stočila do Stráleckého údolí. Od počátku 14. století ji sledovaly bedlivé oči strážných z opevněného sru- bu vysoko nad pravým úbočím zatáčky na kdysi holém skalním ostrohu, který turisté pojmenovali Liščí hřbet. Pak pokračovala dál pod kamennými hradbami hradu Strálek z osmdesátých let 13. století a výše mezi šachtami železnorudných dolů až k trase Rešovské cesty v prostoru Pittenwaldu (okolí Hornoměstské zatáčky). S ní pak zaměřila k obchodní stanici nad Podolským potokem a dál do Slezska na Bruntálsko.

Obě středověké komunikace spojovaly postupně osídlované Rýmařovsko s vnitrozemím a jistě posloužily i skupinám moravských selských synků i bezzemků, kteří se po relativním přelidnění Hané dali proti tokům řek a potoků zakládat nové osady a mýtít les pro svá pole. Cesty byly starší než nové osídlení a sloužily obchodnímu či kulturnímu kontaktu s vnitrozemím i cizinou již mnohem dříve. Již

ci upozornila paní Hana Kašparová podle názvu sousední lesní trati na levém břehu Stráleckého potoka (Schwarzgrabenbach)



Bezručova ulice

Fota: J. Karel

REELZA

REELZA, Jan Bršťák
Bartákova 10, 795 01 Rýmařov
tel./fax: 554 211 493
mobil: 608 883 258

Všem zákazníkům příjemné
prožití svátků vánočních,
hodně zdraví a spokojenosti
v novém roce 2011
přeje firma REELZA



v padesátých letech 13. století umožnily též nečekaný útok nepříteli. Naši oblast tehdy krutě zpustošily uherské oddíly s polskými a způsobily hrůznou zkázu nejstaršího středověkého osídlení v okolí pozdějšího Rýmařova a podobně tomu bylo nejspíše i později. Po roce 1250 se vydali po našich cestách do zpusťlého kraje noví kolonisté na vyčerpávající pouti z německých zemí asi v čele s lokátorem Reymarem, který dal 1269 - 1278 své jméno vznikajícímu městečku. Také oblast dolů nebyla už dávno liduprázdná, po horských stezkách proudily karavany s nákladem rudy a v okolí šachet hlučeli lidé, skřípala zařízení, zvonila kovářská kladiva, neboť bylo nutno zásobovat horníky novými železky či ostřit otupené hroty špičáků a okovávat lopaty. V lesích se ozývalo kácení stromů pro důlní tesaře a dýmaly mlíře, aby zásobily dřevěným uhlím rýmařovskou hut'. První písemná zpráva o staré důlní činnosti na rabštejnském panství se objevila v aktech jihlavského horního soudu teprve krátce před rokem 1350, když se soudili rýmařovští těžaři o dědičnou (odvodňovací) štolu v okolí města. Hornickou činnost potvrdil i geologický průzkum, který klade do stejné doby hloubení dědičné stoly, jež dosud podchází dobývané ložisko na Soukenné v hloubce 92 m a délce 620 m.

Okraj východní části regionu Rýmařovska protínala prastará Jívovská cesta, nazývaná též Rudná. Sledovala důležitý směr z Olomouce do Slezska a Polska přes Dolany, Jívovou, Děřichov do Opavy a někteří autoři (Kouřil, Prix, Wihoda) ji považují za jednu z tras tzv. Jesenické stezky, jež začínala v Olomouci. Východní směr udržovala další větve cesty z Olomouce na Hranice, Frýdek, Těšín a končila na Krakovsku. Nelze však přehlédnout ani její západní průběh přes Dolany, Šternberk, na Huzovou, Ryžoviště, Břidličnou, Valšov, Kočov do Bruntálu, dál na Vrbno a údolím Černé Opavy lemovaným řadou pevných hrází k dávno známým zdrojům



Odkrytá středověká cesta ke Strálku (pokrač. Strálecké ul.)

drahých kovů na Zlatohorsku. Její průběh respektovala i pozdější císařská silnice. Lze diskutovat, do jaké míry mohla lépe



Na úrovni domu vedle chodníku se skrývá Hrádecká brána

sloužit (autorům patrně neznámá) kratší a schůdnější Královská stezka mířící do oblasti Rýmařova. Odtud mohla překo-

v mladší vrstvu přemyslovských měst a doplnila už nedostačující síť starších obchodních center. Zdejší obchodní stanice byla zastávkou na dvoudenním pochodu ze starších měst Uničova (1223) do Bruntálu (1213). Cesta byla vyčerpávající. V horském terénu nepřesáhl denní průměr jízdy vozů 12-16 km. V našem případě vedla komunikace zčásti po rovině, a tak dosahoval denní průměr 18-20 km. Pěší poutníci s brašnou, jež nejspíše obsahovala celý majetek pocestného, přes rameno a označení mořskou mušlí na pokrývce hlavy byli rychlejší a urazili denně i 30-50 km, jezdec na dobrém koni samozřejmě dojel i dál.

nat nesitelně stoupání do oblasti dnešní Karlovy Studánky a klesat po Bílé Opavě k měděným dolům v Ludvíkově, do Vrbna a hlouběji na Opavsko. Otázkou zatím zůstává průběh cesty k významnému báňského komplexu v okolí Rudy též se železnými, stříbrnými i zlatými doly.

Kolem křižovatek nynějších ulic Opavské, Bezručovy a Vrchlického v Rýmařově se již kolem roku 1250 vytvořil v místech starší zaniklé české osady významný dopravní uzel. Všude v hranicích Království koruny české a Moravského markrabství vznikala na stejných místech další obdobná střediska. Naprostá většina z nich se zanedlouho změnila

Na konci celodenního pochodu či jízdy po utrpení na špatně udržovaných hrboilatých stezkách čekala vyčerpané kupce s čeledí hospoda s jídlem a pitím, případně i koupelí v kádi, běžně však s možností osvěžit se u studny s chladivou průzračnou vodou. Na zchvácené koně čekal obrok a stání. Lidé si vyměnili opožďené, leč mírně zkreslené informace a večer vyplnily při světle loučí vymyšlené příběhy. V lepším případě bylo možno přenocovat v jednoduché společné posteli, na lavici, obvykle však na voňavém seně ve stáji nebo na slámě rozestřené přímo na podlaze v šenku. Na hostech se mohl přizívit i místní kovář. Více lidí pohromadě budilo též větší respekt u všudypřítomných tlup



Pohled od Dolní brány na cestu k Ryžovišti a Olomouci (Horní ul., Úvoz)

*Restaurace Na Statku
děkuje všem hostům a strážníkům
za přízeň v roce 2010
a do nového roku
přeje hodně zdraví a úspěchů.*



**V pátek 31. 12.
zveme na Silvestrovský večer
od 19 hodin.
V ceně 450 Kč jsou zahrnuty
dvě večere, sekt na osobu,
diskotéka a karaoke.
Předprodej vstupenek
zahájen v restauraci.**



Pohled k Dolní bráně, jež stála v místech domku p. Chlebníčkové

lapků. Druhý den se vyráželo na cestu s prvním rozbřeskem a pojedlo se až o poledni. Jen výjimečně si někdo převlékl upečené oblečení z předchozího dne, v němž mnohdy i spal. Na cestě si nejvýše vyměnili košili uschovanou v sedlové brašně. Obchodní stanici tvořil zpočátku obytný dům či krčma a oddělený chlév, jež později srostly v jedinou tříprostorovou stavbu. Nad ní se u nás tyčila velká mírně zahoubená stavba s dobře kladenými kamennými základy a nejspíše roubenými stěnami. Každý z domů chránily pro každý případ dveře ze silných okovaných bukových desek opatřených masivními zámky.

Již osm století se užívá nejstarší dochovaná komunikace ve městě, dnešní Bezručova ulice. Je patrně úsekem ještě starší obchodní stezky. Nad ní stála obchodní stanice a pod ní se zahluchovala studna obložená velkými valouny křemene. V poslední třetině 13. století se na svahu nad cestou rozložila pravidelná řadová ves německých kolonistů s čtyřmi domy řemeslníků na návsí, nejméně čtyřmi až pěti statky a lány polí stoupajícími proti mírné stráni. Od první půle 13. století zastupoval panovníka a právo správce circuitu (lesního újezdu), hrazeného sídla na pahorku vysoko nad protějším břehem Podolského potoka. Jeho nástupce, městský hrad (Hrádek) zůstal důležitým bodem králov-

ské moci až do roku 1405. Cesty, které se protínaly na městském rynku, se od založení města až do počátku 19. století



Cesta do Slezska od bývalé Školské brány

Fota: J. Karel

sbíhaly ze čtyř městských bran. Hrádecká brána se otevírala k hradu Strálek. Za výjezdem z brány, jejíž levé nároží se podařilo nalézt, jsme sledovali nevelké torzo klesající cesty. Překročila po hatí bažinu v místech dnešní polikliniky a pod Strálkem se spojila s Královskou stezkou. Na polní cestě v pokračování Strálecké ulice nalezneme odhalenou břidlicovou skálu se stopami vyjetých kolejí typické šíře středověkého rozvoru kol vozů. Zde se můžete středověké cesty přímo dotknout. Možná někteří vzpomenou, že až dvacet centimetrů hluboké koleje byly ještě v šedesátých letech odkryté, ale ani dnes už zasypané při bedlivějším pohledu neuniknou

vaší pozornosti. Za Šibeniční studánkou dosud odbočuje truchlivá cesta vzhůru k popravišti.

Dolní brána v místech domku paní Chlebníčkové pod rýmařovským děkanstvím ústila na Dolní předměstí a cestu k Olomouci a Ryžovišti. Zachovala se v dolní části Horní ulice a pokračuje dál ulicí nazvanou Úvoz. Školní brána, jejíž zdivo se patrně skrývá zčásti v nápadné budově staré lékárny, umožňovala zamířit po svahu Národní ulice na Horní předměstí a přes brod na slezský Bruntál. Značný provoz zažívala Horní brána v místech dnešního knihkupectví na Radniční. Když pocestný překonal dřevěný mostek přes mohutný městský pří-

skou cestou (části je Hornoměstská ul.) na Hankštejn (Skály) a na Hanou k biskupské Olomouci nebo královu Uničovu, či vpravo na Janušov. Nevylučujeme ani hypotetickou stezku k Šumpersku.

Uživatelům středověkých komunikací přinášelo putování nesmírné obtíže. Také doprava zboží byla složitá a v dlouhých obdobích zim, jež značně ochladily klima střední Evropy od konce 13. století, vždy téměř ustala. Snad jen jezdec nebo pěšák měl nejistou šanci pohybu mezi vesnicemi Slunečné planiny, jak naši oblast nazývali starší obyvatelé. Pustit se však dolů po svazích bylo téměř nemožné. Ještě v 15. a 16. století jsme se mohli setkat zvláště ve vysokohorském prostředí s dvěma až čtyřmi silnými nosiči, kteří přepravovali bohaté, neduživce či méně zdatné pocestné v pevných dřevěných talavaškách, budkovitých nosítkách, jež však bylo možno upevnit i mezi dva koně. Už od antiky se objevovaly běžné dvoukolé káry i vlek či v zimě sáně. Vůz se sice stal běžným návštěvníkem stezek již v době bronzové, ale jednalo se o prostředek značně neohrabaný, byť se nápravy kol mazaly kolomazí a kolomaznictví bylo řemeslo staré a nadmíru počestné. Vozy, ať těžké na větší náklad nebo vzácněji lehké na dopravu osob, ještě neměly otáčivou přední nápravu, ale pevnou, a tak dokonce

kop (Havlíčková a horní část Pivovarské), mohl se na vidlici křižovatky už ve středověku rozhodnout, zda se dá vlevo Rešov-



Pohled od Horní brány ke křižovatce k Hankštejnu a Janušovu

**RÝMAŘOVSKÁ
PEKÁRNA**

Rýmařovská pekárna s.r.o.

Národní 443/26, 795 01 Rýmařov
Tel.: 554 211 459, Fax: 554 230 122
e-mail: rymarovska.pekarna@tiscali.cz

Vedení firmy a zaměstnanci
děkují věrným zákazníkům a odběratelům
za projevenou důvěru a přejí všem
příjemné prožití vánočních svátků, vše nejlepší,
hodně zdraví, pracovních i osobních úspěchů
a zachování přízně
v novém roce 2011



i obvyklé čtyřspřeží řízené jezdcem na podsedním koni mělo co dělat, aby v částých zatáčkách vůz doslova strhlo správným směrem s největším vypětím. Dodnes chrání nároží v Rýmařově bohužel už poslední jemně otesané kamenné patníky nebo jen prosté, avšak silné kusy břidlice, které chránily rohy domů před koly vozů. Výpravy kupců se často s obtížemi vlekly úzkými strmými stezkami, jindy hrozily klesající srázy. Kola se pak musela brzdít provazovými úvazy a barkami (čubami, šupkami), tj. kovovými brzdami nebo hamulcem (hákem na řetěze či provaze), jež kola zastavily, takže po spádu vůz nejel, ale byl smýkán. V 15. století se konečně objevila i u nás pohyblivá přední náprava (rejď), která umožnila lepší manévrování. Těžký a bytelný formanský vůz mívál bedněnou korbu na 4 - 6 q nákladu.

Zboží na něm svrchu zakryla plachta a další náklad chránila zesponu, aby náklad nezvlhl při průjezdu brody. U lehčích tvořila korbu pletenou košatína. Na vsích se užívaly též žebříňáky či univerzální vozy (valníky) s vyměnitelnou korbou a stejně vysokými koly vpředu i vzadu. Hluboko ve středověku se začaly užívat též lehké vozy na osobní přepravu, bývaly nekryté i polokryté košatinovou stříškou. Vozkové však ještě neznali výhody kozlíku a vždy seděli na podsedním koni nebo koně vedli pěšky.

Zapřahání koní do vozů či pluhů bylo ve starším období z dnešního pohledu týráním zvířat. Kůň



Středověký vůz (14. stol.)

totiž vlekli své břemeno pomocí volné provazové smyčky umístěné na krku a vlastně se škrtil. Teprve další modernizace přicházející s mnoha jinými vynálezy z evropského západu situaci napravila. V 11. - 12. stol. se již v Polsku a zřejmě i Německu začal užívat kožený chomout, který se nyní opíral o ramena koně širší a měkkou plochou a představoval pro tahouna nepředstavitelnou úlevu. Síla zvířete, které mohlo nyní volně dýchat, se tak mnohonásobila. Do českých zemí však novinka dorazila velmi pozdě. Chomout se u nás začal postupně užívat teprve od 14. století a běžně teprve o století později. Kůň, ale i mulla či osel by-



Středověký vůz na dopravu osob (14. stol.)

li vždy okovaní, neboť nejednou mohl kamenitý podklad stezek vést k bolestivému opotřebením kopýtek. Také podkova se vyvíjela. Do 13. století nebyla opatřena zahlobením a hlavičky podkovačů trčely ven. Podkovy se tak snadno opotřebovaly a padaly. Ve 14. století přibyl žlábek, v němž byly hlavičky hřebů přece jen lépe kryty. V 15. století se objevil též hmatec, kolmá ploška vpředu na oblouku bránila posunu podkovy. Od počátku středověku měla podkova na obou koncích ozub, jakýsi podpatek, který umožnil zvířeti zapřít se, a tím lépe využít svou sílu. Zapřahali se však také volí i krávy, které kovali speciálními dvoudílnými podkovami. Na rozdíl od koní se však při jejich zapřahání užívalo různých druhů dřevěného jařma. Také zacházení se zvířaty nebylo obvykle žádnou selankou, i když si nejeden z vozků či poháněčů jistě uvědomoval, že rádná péče o tahouny zvyšuje jejich výkon. Nižším koním do tahu, již připomínali otužilé huculy, se věnovalo obvykle málo starostí, jinak tomu bylo u spřežení šlechticů nebo církevních hodnostářů a především u vyšších ušlechti-

lých jízdních koní. Cesty byly špatně sjízděné, jarní přivaly deště je pravidelně poškozovaly a lidé z přilehlých vsí byli povinni opravovat je pouze zasy-páváním nejhorských děr hlínou a kameny. Docházelo tak k častým poruchám kol a cestou se muselo nejednou zastavit a opravovat. V noci se jezdilo jen v neodkladných případech. Za svitu loučí děsili vesničany červeně oděni jezdci (královští palivci) na bílých koních, kteří ohlašovali válku.

Cesty ohrožovaly po staletí loupežné tlupy bezprávných psanců, kteří mohli být kdykoli bezrestně zbaveni života, a tak se neštítli žádné lsti, úkladu či léčky ani děsivé krutosti. Mnohdy je vedli i chudnoucí šlechtici, aby odlehčili měšcům nenáviděných kupců. Do temných rejďů se někdy zapojovali i bohatí aristokraté, co poskytovali na svých opevněných sídlech asyl loupeživým bandám za podíl na jejich kořisti. Lupiči číhali nejčastěji u brodů, v nichž byli kupci s doprovodem někdy až po pás v chladné tekoucí vodě zcela bezbranní, jindy se ukryli v zásekách a v léčkách nepřehledného



Neobvyklý vozík (15. stol.)



Hezké prožití Vánoc
přeje

Sklenářství Novák
- Zdeňka Zbořilová

Sklenářství Novák

Horní 1, Rýmařov
tel.: 554 212 579, mob.: 607 112 009

- zasklívání - polykarbonáty - rámování
- broušení, řezání, vrtání
- lepení skel



Středověké sáně (12. stol.)

příšerí lesních houštin. Pokud chtěla výprava překonat především delší lesnatý terén s menším rizikem, nezbylo než najímat za nemalý peněz dobře ozbrojené a zkušené žoldnéře v městech poblíž okrajů tmavých hvozdů. Doprovod ukončil svou úlohu po překonání lesa a v nejbližším obydleném místě utrácel obdrženou mzdu do doby, než se našel další zájemce o jejich služby a s ním se zas zbrojnoši vrátili ke svým rodinám. V nikdy nekončící válce s lapky bývalo i Jesenicko.

Můžeme uvést případ Pročka z Vildberka, loupeživého majitele zástavy rabštejnského panství (1398-1405), kdysi boháče a střídavě straníka moravských markrabat Jošta a Prokopa. Lstivý pán využíval v letech 1381-1402 občanských válek mezi lucemburskými dědici moravského markraběte Jana Jindřicha, mladšího bratra císaře Karla. Své angažmá rozdělával zrádně mezi oba knížecí rivaly podle momentálního prospěchu a větší část své činnosti vyhradil silničním loupežím, v nichž nepardonoval nikoho, ani své momentální spojence a samozřejmě ani protivníky. Jeho nejčastějším cílem byli kupci, ale nepohrdl ani méně bohatými. Začal lapkovstvím hned roku 1398, kdy získal jako větitel markrabího Jošta rabštejnské panství do zástavy. Díky úplatnému spojenci se mu podařil neuvěřitelný kousek. Na jedné z cest Šumperka

si všeho schopný neznaboh se svými věrnými počíhal na věřící, kteří se vraceli domů z pouti.



Plánek nároží Hrádecké brány (13.-14. stol.)

Podplacený zrádce své sousedy zavedl do připravené léčky. Tu se na nic netušící poutníky vyřítili s řevem ozbrojení Vildberkovi knapi a vyděšené chudáky odvlekli násilím na Rabštejn. Zde je Proček uvěznil v chladné a vlhké skalní kobce. Od jejich příbuzných pak měsíce vymáhal vysoké výkupné za jejich propuštění. Třeba však upozornit, že se jeho činnost nijak nelišila od družiny Hynka z Kunštátu, zvaného Suchý čert, s nímž loupil zatím neznámý jihočeský zemánek erbu červeného raka, jakýsi Jan Žižka z Trocnova.

Situaci v zemi vyostril na straně staršího Jošta především Zikmund, uherský bratranec markrabat. Když se však uherský bratranec zmocnil Prokopa

po kapitulaci Bezdězu 3. června 1402 nečestným úskokem, rozhněvaný Jošt se tvrdě postavil proti proradnému příbuznému a natrvalo přešel do tábora slabšího Václava IV. Válka na Moravě tím sice skončila, nikoli však pro Vildenberka. Příměří nerespektoval a na cestách pod horami loupil s chutí dál. Tehdy, jak zapsal městský písař do Knihy šumperské: „Proček polapil Smila z Loučan, odvedl jej do domu Mikulášova a vzal mu všechno, co měl u sebe. Dobrý pancíř, dva stříbrné šálky a kabát. Grundelman (jeho tajný šumperský spojenc a měšťan) to panu Pročkovi tajně vzal a dal zpět

panu Smilovi a dostal od něj za to kopy (60) grošů.“ Řádění rabštejnského Vildenberka ukončil

až zemský sněm. Z nařízení moravského hejtmana vytáhl proti němu Petr Plumlovský z Kravař se syny Jindřichem a Benešem na konci července nebo v srpnu 1405. Zemská hotovost došla hrad v Rýmařově i mocný Rabštejn. Vildenberka prohlásili za psance a postavili před zemský soud v Brně. Cesty však téměř osiřely, ve vypáleném Rýmařově a zrušeném okolí nebylo zákazníků. Po husitských válkách se královské panství vzpamatovalo ještě dřív, než získal korunu Jiří z Poděbrad.

Prosperita panství i dolů však začala opět klesat ve válečných srážkách, když se 1468 zmocnil markrabství Matyáš Korvín. 16. srpna 1474 vyrazilo od Olomouce uherské vojsko. Nelídní útočníci proudili Jírovskou, ale podle následků i Rešovskou a Královskou stezkou k severu na Nisko. Procházel od Šternberka i Sovineckem. Cestou napadalo a drancovalo statky tradičních nepřátel i přátel, ale nezdržovalo se obléháním opevněných míst. Mnoho vsí lehlo popelem a lidé pobiti, pokud se neukryli v lesích. Trvalo léta, než místa opět ožila, jiná zanikla nadobro. Zákrakem přestály hrůzu Jamartice. Vypálený Frýdlant nad Moravicí (Břidličná) se vzpamatoval až za 100 let. Spáleno Uničovsko, Bruntálsko i Krnovsko.



Nároží Hrádecké brány a cesta k močálu



Veselé Vánoce
šťastný nový rok
všem zákazníkům a zaměstnancům



Renesanční a barokní cesty

Cesty nebyly ani v renesanci příliš bezpečné, ačkoli se na Moravě dokázali silničními lupičiím vcelku racionálně bránit. Sněmy země Koruny české se specifickou sférou zabývaly poměrně často a přijaly řadu tvrdých opatření. V srpnu 1547 říká zápis: „...což se povalečův a jiných loupežníkův dotejče..., jakž jest předešlými sněmy a zřízeními zemskými vyměřeno, abychom se tak zachovali.“ A přitvrzuje: „...aby hajimané krajští ... každého čtvrt léta do míst podezřelých, kdež by nádeje byla, že by ti lotři svá stanoviště mívali, rozkázali na jeden den v tom kraji na ně vpadnutí, aby vyzdvihování a trestání býti mohli všickni ti, co po silnicích loupí, statky (majetek) přes pole pracujícím mocí odjímají, nákeřníci (zákeřníci) aneb loupežníci slovou a šibenici se trescí.“ Jinde se praví: „...když kdo na svobodné silnici pro zisk na někoho outok učiní, jeho obloupí a spolu o život přivede..., mají také oni zlosyncové, jenž někoho ve vlastním příbytku aneb jinde z ohledu zisku zabíjejí, loupežným vrahům v trestání za rovný s rovným se držeti.“ Charakterizovalo se též prosté lupičství: „Kteří lidi na veřejných ulicích a silnicích s veřejným aneb také toliko s menším násilím outok činějí a jejich věci (nech jest jich jakkoli málo) poberou, činějí se loupežnictví vinny, ačkoli ... na životě a hrdle ne-

uškodili.“ Pochopitelně měli soudci poměrně volnou ruku ve stanovení výše či podoby trestu přes jisté zvykové právo (nikoli zákoník) zachycené již od konce 15. století na Moravě v Knize tovačovské či drnovské, právnických dílech Ctibora Tovačovského z Cimburka a rytíře Ctibora Drnovského z Drnovic. Nebylo proto při obzvlášť brutálním chování lapků vzácné, že se volil ještě bolestnější trest smrti vpletním do kola, jemuž někdy předcházelo smýkání delikventa koněm a vždy rozdrčení všech kostí okovaným kolem, aby nic nebránilo vpletní nešťastníka mezi jeho loukotě. Katova vystoupení však nebyla příliš častá, o to však víc masově navštěvovaná.

16. století se stalo pro Moravu i její komunikace dobou klidu po vyčerpávajícím předchozím století, ale na stavu cest či jejich využívání se prakticky nic nezměnilo v celé Evropě. Návštěvníci země, sousedící od roku 1526 s nepokojnými tureckými agy na jihovýchodě, si libují, že cest je na Moravě dostatek a jsou ve srovnání s jinými státy bezpečné, krčmy pohostinné a v zemi neobvyčejně lacino. Cestovatel Angličan Fynes Mo-



Doprava rudy na vozech a oslí karavana (výřez z Agricoly)

ryson, který prošel západní a střední Evropu a Moravu navštívil v letech 1592-4, říká: „Urazili jsme dvě míle kopci

a stráněmi s hojným obilím a dubovými lesy. Morava je totiž krásná země, ...a je v ní množství měst a vesnic... Po obědě jsme jeli dvě



Koňská karavana s rudou (1. polovina 17. stol.)



Doprava rudy v první nůli 16. stol. (Agricola 1494-1555)

Děkujeme všem zákazníkům za přízeň a přejeme jim
voňavé Vánoce a šťastný vstup do nového roku 2011.

Cukrárna Paula, nám. Míru 29, Rýmařov, tel.: 554 211 810

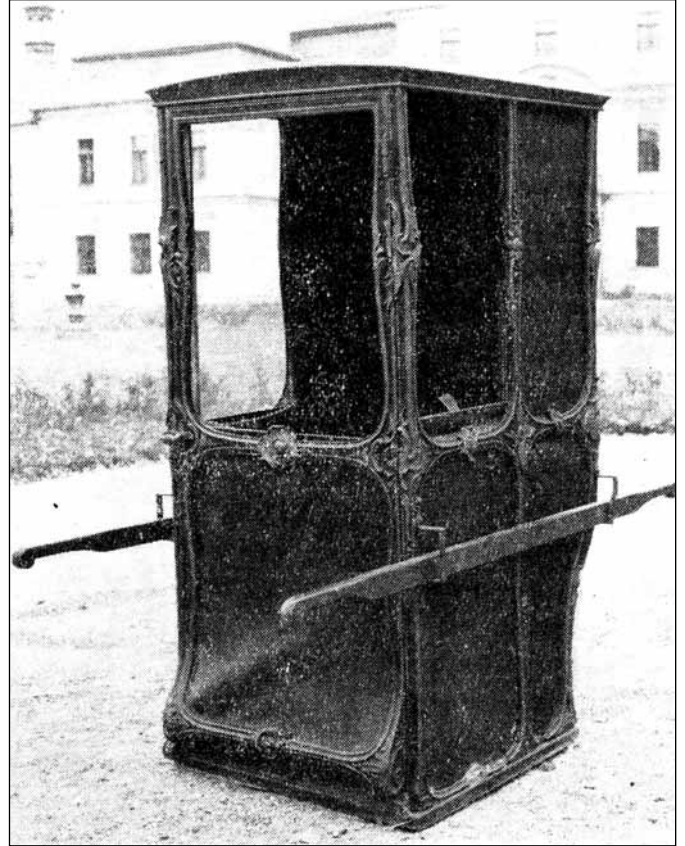


Vznešený jezdec (2. polovina 16. stol.)

míle ... a dorazili k jedné milé vesničce (neb celá Morava je milá a ourodná).“ V jedné více platil dokonce jen 3 groše za večeři, za koně groš a pintu vína dostal za tři krejčary, za méně by nikde v Evropě nenakoupil.

Jisté však je, že s větším užíváním lesů a rudného bohatství přibývaly i další kategorie komuni-

káci, pěšin, lesních cest i horských stezek k dolům, milřím pálicím dřevěné uhlí pro potřeby hamerních hutí, ale i cest, po nichž proudilo dřevo na monstrózní důlní zařízení či na výdřevu šachet. Svědčí o tom cesta Viléma Hübmana, který kontroloval stav lesních porostů na přání dědičného majitele panství Ferdi-



Barokní nosítka (18. stol.)

nanda Hoffmanna z Grünbüchlu. 29. května 1601, druhý den po namáhavé jízdě až z Tyrol, totiž vyrazil zdatný odborník na obhlídku mohutných panských lesů. Vyšel z Janovic na vysilující pěší túru s janovickým lesníkem, dvěma hajnými, tesařem a dřevařským mistrem. Obtížná jedno-

denní vizitace začala strmým výstupem ze Staré Vsi na Silberberg (Soukennou), Jelení studánku, Malý kotel, Jelení žleb a Máj, odkud sestoupil do Malé Morávky a večer dorazil zpět do Janovic. Pokud by zde nebyly alespoň vyšlapané cestičky a musel by se prodírat zarostlým teré-



Nosítka krále Ferdinanda I. (1. půle 16. stol.)

AUTODĚDOCH

*Všem našim i budoucím
zákazníkům přejeme do nového
roku 2011 hodně zdraví, štěstí
a mnoho šťastných kilometrů.*





Šéza (2. půle 18 stol.)

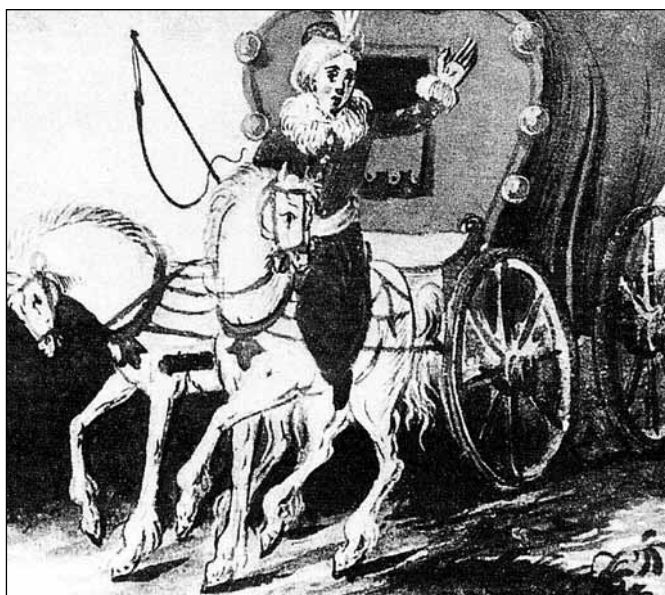
nem, nemohl by tak obtížný výkon zvládnout.

Na cestách se objevily též lépe vybavené soukromé kotčí a ozdobné vozy k dopravě lidí a vozka konečně přesedl z koňského sedla na pohodlnější kozlík. Od antiky bylo možno potkat na cestách kromě pěších i rychlé posly na koních. Už v 16., ale častěji až v 17. století fungovala v západní Evropě i u nás úřední

služba jízdních kurýrů. Dlouhé trasy nepříteli dobře udržovaných cest přerušovaly stanice, kde si vyměňovali unavené koně za čerstvé, aby se doprava zpráv urychlila. Jejich služeb využívali vedle panovníka i zemští či biskupští úředníci či aristokraté. Každý z profesionálních jízdních posílů obdržel speciální brašnu na tajné vojenské dokumenty. Na složené a zapečetěné zprávy se užíval



Karosa (1. půle 17. stol.)



Kotčí vůz (16. stol.)

zvlášť upravený klobouk, ale dopravovaly se i za vysokými záložkami rukávů. Dopravu listů zajišťovaly na delších trasách též poštovních štafety. Na kratší cesty se vysílali kurýři i pěšky. Zprvu přepravoval posel na koni zprávy dvakrát za týden. Za doručování listů dostávali pěší poslové

4 a jízdni 8 zlatých, aby však užívali své rodiny, mívali ještě další zaměstnání. Ve válečných dobách, kdy se nepřítel snažil získat důležité informace všemi prostředky, byli kurýři smrtelně ohroženi a jejich služby byly oceňovány podstatně většími částkami. Jednalo se vždy o lidi pečlivě vybrané. Upřednostňovali se lidé fyzicky nadmíru zdatní, zdraví a především spolehliví, čestní, věrní, povinní a svědomití, přičemž se předpokládalo, že se informace dostanou urychleně do správných rukou. Výplatou těžce vydělané

mzdy kurýrům pověřil císař na úseku z Vídně do Olomouce (tzv. Moravský kurs) moravské zemské stavy. Trasu Olomouc - Vratislav (tzv. Slezský kurs) přebírala a platila Slezská komora ve Vratislavi. Poštovní stanice zůstávaly po generace v dědičném držení správců podobně jako zákupní rychty.

K jistým úpravám cest patrně již docházelo alespoň na delších trasách. Císař Ferdinand II., nepříteli ctěný českými historiky pro krvavé potlačení vzpoury českých a moravských stavů, oživil cesty monarchie o další prostředky. Roku 1626, těsně před vpádem Dánů a v době velkého moru na Rýmařovsku, doplnil jako první dosud těžkopádnou dopravu zpráv jízdni posly o pravidelnou diligenci, čtyřkolovou dopravníky, jež se staly předchůdcem pověstných dostavníků na cestě, jež bohužel mjela rabštejnské panství, ale protнула nedaleko něj Rýmařovsko. Na počátku 17. století se začaly objevovat nové soukromé osobní vozy, o nichž říká Komenský, že „*vělicí pánové se vozí šestero koňmi a dvěma kočími na visutém voze, kterýž se jmenuje kočár*“. Karosy, těžké kočáry s lepším pérováním a známé mnohým z Dumasových Tří mušketýrů, se však začaly užívat

RÝMAŘOVSKÉ DOMY
...duši jim daly stromy.

Vedení společnosti přeje všem zaměstnancům, spolupracovníkům, zákazníkům a čtenářům Rýmařovského horizontu hodně zdraví štěstí a spokojenosti v novém roce 2011.

RD RÝMAŘOV

www.rdrymarov.cz



Posel

k pravidelné osobní dopravě. Jezdívaly zcela uzavřené plátěnou kabinou a v horkých měsících je pokrývala jen plátěná stříška na dřevěných sloupcích. Zřizováním stanic, tzv. poštoven, pověřil nyní císař dědičně hraběcí rodinu Paarů. Teprve roku 1747 je převzal stát. Monarchie zřídila nové pošty, budovy s noclehem a stravou pro cestující, s obrokem a stájem pro koně. Pro zrychlení přepravy se na každé štaci přepřahala unavená čtyř- až šestispreží poštovských koní za čerstvé, odpočaté a nakrmené. Neobyčejně významná a dobře udržovaná císařská cesta spojovala Vídeň, Olomouc, Šternberk, Ryžoviště, Starou Rudnou, Zlaté Hory a Vratislav. Rázem se tak Ryžoviště, hospodářské centrum řádového sovineckého panství, vyšvihlo do čela obcí Rýmařovska. Pošta zde vznikla dokonce již roku 1625. Neobyčejně výhodné spojení však mělo zpočát-

ku jepičí život, poštovní linka přestala fungovat už po vpádu Švédů v letech 1642-3, ale po jejich odchodu (1650) byla znovu zrekonstruována a získala nadlouho definitivní podobu. Tehdy též vznikla její odbočka do Rýmařova (1669). Císařská cesta fungovala v nezměněném tvaru až do odtržení Dolního Slezska Prusy roku 1740, kdy spoj na Vratislav ztratil původní význam. Od druhé půle 17. století doručovala státní pošta s osobními či úředními listy i peněžní částky, což budilo nepříjemnou pozornost silničních lupičů. Proto nařídil císař vymýtět les v okolí silnic na vzdálenost dostřelu z pistole. V uvedeném prostoru se též dokázalo obrátit celé šestispreží. I na našich cestách se objevily lehké kočáry zvané švimerky (z něm. Schwimerle), vpředu se zúženou, vzadu širokou korbou, a těžké landaury, odpérované na ocelových pružinách. Nad jiné vynikaly rychlostí

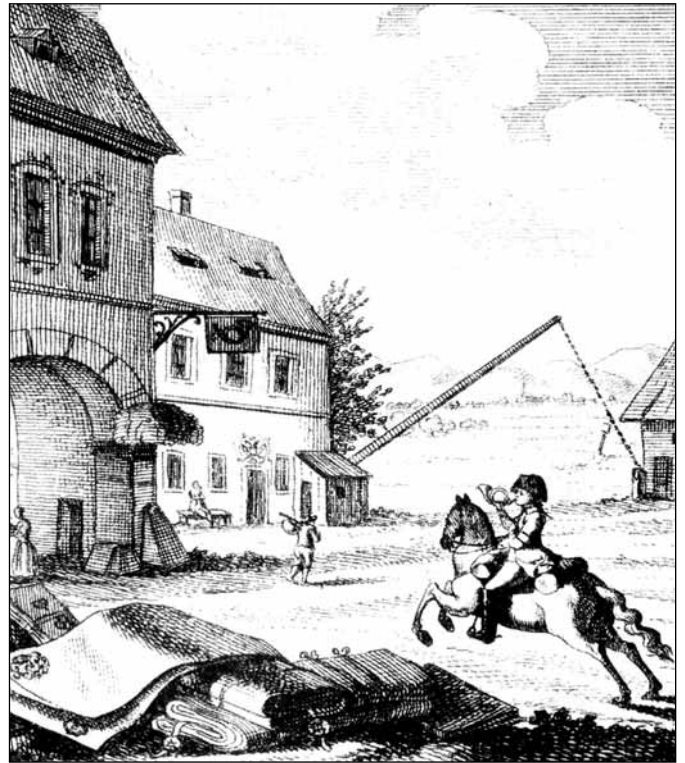
a obratností dvoukolé poštovní kočáry, tzv. šézy (od fr. Chaise de poste), tažené dvěma koňmi obvykle zapřaženými za sebou.

Ovšem ani na konci 17. a na počátku 18. století nebylo na cestách klidno, v době válek přibýlo tlup vojenských zběhů, psanců, jež čekala šibenice a kteří se chovali ještě hůř než lapkové. Panství nyní muselo ozbrojit poddané a zřídit hotovost, která s panskými mušketýry chránila nejen sedláky pracující na polích, ale i zrádné a nejspíše cesty janovického panství. Na Moravě bývaly silnice do začátku 18. století krajně zanedbané, což zvláště stěžovalo dopravu v horských oblastech.

Roku 1750 přišlo nakrátko o svou poštovnu Ryžoviště. Trasa zemské silnice na Bruntál se přesunula do Lomnice. Ferdinand Soušek (1983) však hovoří o zásahu Marie Terezie proti změnám, což se zřejmě týkalo též ryžovištské stanice, protože se na novém spoji, jež respektuje dosud neuznanou ztrátu Dolního Slezska, objevuje ještě roku 1760. V letech 1757 a 1759 poprvé zaznamená-

váme nařízení, aby se chodci i vozy pohybovali na Karlově mostě v Praze pouze vpravo pod dohledem nekompromisních dozorců, jinde zatím předpis neplatil.

To se již dostáváme do tereziánského období, jež se zapsalo do povědomí též stavbou prvních skutečných silnic s přidělenými cestáři a cestmistry, kteří byli povinni starat se za úplatu o jejich stav. Rozměry komunikací stanovila Marie Terezie zvláštním výnosem. Silnice se stavěly v zahlobnutí, jež vyplnil kolmo či šikmo postavený štět, velké placaté kameny, na něž se ukládal drobnější štěr, který jemněji korigoval spodní vrstvu, a svršek tvořila hlinitopísčítá směs, pečlivě uválcovaná do pravidelně vypouklého profilu, aby se na něm nedržela dešťová voda. Podél vozovky se zahluhovaly příkopy (0,6 x 0,6 m), které vodu odváděly, a krajnice zpevnily kořeny stromů alejí. Stromy se již dříve podle nařízení císaře Karla VI. vysazovaly v jedenáctimetrových vzdálenostech. Šíře silnice dosahovala nejméně 9,48 m a vlastní



Poštovna s jízdním poslem (1789)

BPdesign
reklama & propagace

PF II'
www.bpdesign.cz



vozovka jen 7,6 m s bankety (chodníky-krajnicemi) v šíři 0,95 m. Její stoupání nesmělo přesáhnout 20°, mimořádně nejvýše 25°, aby nemusel landkočič (forman) užívat příprěže. Dá se tedy říci, že se již silnice nijak zvlášť nelišily od donedávna častých prašných okresek či místních silnic a silniček vroubených kamenými patníky.

Cestu přes užší údolí a vodní toky usnadnily četné kamenné mosty, z nichž některé slouží dodnes. U velkých mostů platili mostné i pěší, ovšem ani u vozů se nejednalo o závratné částky. Celou trasu silnice střežily v poměrně velkých vzdálenostech mýtnice a mýtné se vracelo do oprav a provozu celé dopravní sítě. Někteří kočič měli zaječič úmysly a platit nehodlali, ozbrojený mýtný tak při vybírání částky vždy cestu preventivně zatarasil závorou. Již dříve stávaly podél cest těžké kamenné ukazatele s uvedením vzdáleností ve starých českých mílich (11,2495 km), jež

jim zajistily známé pojmenování - milníky. Po silnicích hřmotily těžké formanské vozy a kromě přepravy zboží umožňovaly chudým pocestným, krajánkům či tovaryšům a studentům svěřit se sice nepohodlně, ale za malou mnicí aspoň část cesty. Na okrajích měst i městeček vozky lákaly svěřázné formanky, zájezdni hospody. Od roku 1772 mohli formané dopravovat cenné zásilky, ba i peněžni obnosy. Zátěž těžkého

vozu nyní nesměla přesáhnout 3,36 tuny. Velké dostavníky místy vystřídaly lehké tříkolé berlíny s vozkou na vysokém kozlíku a běžcem, který mával v obcích šátkem před vozem, aby upozornil chodce na nebezpečí. Ještě bylo možno zahlédnout i nosiče, kteří se mořili většinou s jedinou dámou v prosklené kabině. Již od konce 18. a do půle 20. století bylo možno potkat dobové taxíky, fiakry (dnes již jen jako rari-

ty), které poklesly k místni dopravě. Rovněž kočárů s pevnou i skládací střechou bylo až do 20. století velké množství druhů obvykle se skvělým pérováním pomoci kožených řemenů, pružin z vhodného dřeva i v kombinacích a později ocelových pásů. Některé kočáry byly mohutné a nádherně zdobené, ba i zlacené, zvláště v baroku. Opatřeny rodovými erby vozily příslušníky vysoké aristokracie či preláty.



Forman s těžkou košatinou (18. stol.)

Moderní síť komunikací 19. - 20. století

Průmyslová výroba se začala na Rýmařovsku probouzet po vynálezu parního stroje na počátku 19. století a vyžadovala kvalitní komunikace, aby spojily podniky se zdroji materiálu i trhy, nelze ovšem bagatelizovat ani jejich vysoký vojenský význam zvláště u nás, nedaleko Pruska stále připraveného ke lstivému skoku na

oloupenou rakouskou monarchii. Tereziánský systém silnic, který protínal Rýmařovsko jižněji, již nestačil. Postupně začaly zvláště starší nekvalitní cesty v problematické péči místních lidí nahrazovat nové. Od třicátých let vznikla též u nás řada úzkých silniček, tzv. komerčních či postranních. V roce 1833 dokon-



Císařská silnice dnes (2010)

Foto: J. Karel



Janovická ulice - provoz u textilní školy

čili silnici Janovice - Horní Město, 1835-9 vybudoval řád německých rytířů velmi kvalitní lesní cestu Rýmařov - Ondřejov - Dlouhá Loučka podél Oslavy. Netrvalo dlouho a lidé po ní zamířili k Olomouci či Uničovu, svoz dřeva se stal vedlejším. Později stále frekventovanější,

nyní již velmi vytíženou veřejnou silnici předal řád okresnímu hejtmanství asi proto, že jeho pokladnu příliš zatěžovaly náklady na její údržbu.

K nejvýznamnějším spojům systému markrabství i Rýmařovska však patřila císařská silnice, zvaná Šumperská (Schönberger

SPORTOVNÍ ZÁBAVNÉ CENTRUM




BOWLING

SPINNING SQUASH

RESTAURACE

www.wiktorierymarov.cz - tel.: 734 578 274, 723 063 459

*Příjemné prožití vánočních svátků
a vstup do nového roku 2011
přijďte strávit k nám, kde vám nabídneme
široký výběr nápojů a různých specialit.*

Weg), jindy Císařská (Kaiserstrasse) nebo silnice Moravských stavů. Běžela ze Šumperka na Ostravu. Těsně minula Žďárský Potok, protulala Starou Ves, Janušov s Janovicemi, dotkla se Rýmařova, obešla Jamarice a proběhla Malou Štáhlí. Pro všechny uvedené obce měla nesmírnou hodnotu a stála za jejich prudkým rozvojem. Komunikace se projektovala už v druhé půli 18. století, ale stát ji vystavěl až v letech 1838-41 a v provozu je od roku 1842. Zvláště serpentinu mezi Klepáčovem a Skřítkem bývaly ukázkou vynikajícího rakouského silničního stavitelství. Mýtná stanice, předchůdkyně dnešních mýtných bran, nebyla kupodivu zřízena v Rýmařově, ale v Janovicích. Mezi lety 1842-4 navázala silnice z Rýmařova do Karlovy Studánky, až 1874-6 spojila Albrechtice a Vajglův. Teprve roku 1887 se připojilo k císařské silnici přes Rýmařov i Horní Město. Ve 20. století došlo u nás jen k jistým korekturám dřívějšího stavu a změnil se povrch silnic pro modernější a těžší dopravu. Zanedbané a bídne asfaltované zemědělské cesty dostávají starší tvář. Mízi jen minimum starších a neudržovaných komunikací. Zajímavou inovací z konce 19. století byly plně gumové pneumatiky kočárů, které převládly nad hlučnými ocelovými obručemi.

Po roce 1835 se začalo na Mo-

rávě uvažovat o železniční. První moravskou vlašťovkou byla tehdy odlehlá trať z Hohenau do Břeclavi (1839) a roku 1841 pokračovala do Přerova a Olomouce. U nás však rachotily po strmých kamenitých cestách těžké formanské vozy a sřezání lehkých dostavníků ještě desítky let. O železniční cestě jen stručně, protože vše, co se kolem ní odehrálo, by jistě vydalo na mnohastránkový text. Prvou železniční v našem regionu projektovala roku 1869 vratislavská stavební firma Thiel & Knoch. Pozoruhodný šestnáctikilometrový segment trati Rýmařov - Rešov - Valšovský Žleb - Dlouhá Loučka byl součástí velkorysého železničního tahu z Gluchořaz v tehdejší Pruské Slezsku na Cukmantl (Zlaté Hory), dále na Bruntál, Valšov, Rýmařov a Šternberk. Mohl spojit Rýmařovsko s průmyslovým severem i Hanou a s Vídní. Domyslíme-li to, pak mohl umožnit i přímé spojení Baltu s Jadranem. Trať Olomouc - Moravský Beroun - Bruntál - Krnov se razila od roku 1870 k pahorkatině Nížkého Jeseníku skalnatými útesy na úbočí strmého údolí, jímž původně běžela prastará Jívovská cesta. Koleje vedly pěti tunely v celkové délce 744 m přes 350 kamenných mostů a mostků a padesát dřevěných. S obdivem konstatujeme, že po trati vyjel první vlak již 1. 10. 1872

a o pouhý měsíc později dorazil až do Opavy.

Bouřlivě vítán davy se 15. října 1878 rozjel první vlak také po odbočce hlavní trati z Valšova do Frýdlantu nad Moravicí, Velké Štáhle, Jamarice a Rýmařova. Ryžovišští železniční ke své škodě neprosadili, což vedlo k úpadku nádejněho měsťečka. Ostatním nejměně deseti nesporně zají-



Harrachovská lesní železnice nad Starou Vsi (kol. 1900)

mavým návrhům na spojení do Staré Vsi, na Šumpersko a dál na Prahu, jež by z Rýmařova udělaly významný železniční uzel, odzvonily dvě následující světové války. Půlstoletou epizodou se stala též éra harrachovské lesní železnice. Úzkokolejka svázela vytěžené dřevo k harrachovským pilám v době, kdy ještě chyběla nákladní auta s dieslovým či benzinovým motorem, a na její pozůstatky můžeme narazit ještě dnes. Úpravy terénu začaly roku 1891 a železnice typu Dolberg zahájila provoz v červenci 1892. Trať sledující terénní klesání k pile využívala s velkou výhodou přirozené gravitace při nevelké spotřebě energie. Soupravu tvořilo až 40 vagonů, každý měl svého brzdáře a jel samostatně. Dráha se na zimu rozebrala, svezla dolů a složila do skladiště na staroveské pile. Na jaře se kolejnice montovaly podle potřeb znovu. V zimě se pak prostoru pro koleje užívalo ke svozu dřeva na saních. Lesní dráha do Staré Vsi měla dvě větve. První vedla kolem Stříbrného potoka v délce 1694 m. Před Jánským potokem navazovala další a táhla se po břehu Klučského potoka 4210 m s od-

bočkou k západu. Junek odhaduje, že vznikla postupně síť zhruba 8140 m hlavních údolních tratí a 6200 m vedlejších svážnic na užším svršku včetně přísunových etází. Staroveské drážky zajišťovaly svoz dřeva z revírů staroveského, žďárskopotockého a severní části rabštejnského revíru. Lesní dráha k bedřichovské pile vedla v délce 3300 m údolím Ferdinandského potoka. Všechny sloužily většinou až do 50. let dvacátého století a janovická naposledy svázela dřevo ještě roku 1948.

Nelze však opominout ani budování lesních cest k dopravě dřeva z míst, kam lesní dráha nedosáhla. Svážněním kmenů se zabývali většinou sedláci, kteří k tomu chovali obzvláště silné koně, místní druh speciálně vyšlechtěných noriků. V dalších, zvláště vyšších horských oblastech, zůstávaly jediným účinným prostředkem sáně, nazývané u nás Krutze. Svážnění dřeva začínalo podle počasí nejpозději v listopadu, pokud napadlo dost sněhu. Sáně měly nízké sanice z ohýbaných kmenů horského javoru, oje z bukových kmínků a nákladní plochu tvořily trvanlivé bukové des-



Rýmařovské nádraží, 1906

Příjemné prožití svátků vánočních a do nového roku 2011
přejeme všem štěstí, zdraví, spokojenost,
mnoho osobních i pracovních úspěchů.

LAMONT
Léta radosti. Kuchyně Lamont.

Srdečný dík patří našim zaměstnancům,
obchodním partnerům, především:

výhradní dodavatel kuchyní pro

ky. Sanice se podbíjely pásovým železem. S lany, řetězy a nákladem kulánů či kmenů dosahovala jejich celková váha metrů. Prázdné, avšak i tak těžké sáně vlekl pomocí popruhu přehozeného šikmo přes prsa do strmých kopců jejich majitel. Každý dřevorubec si připravil dřevo již v létě a v zimě jej musel vyhrabat ze sněhu, který dosahoval na Ostružné občas přes 2-3 m, proto si místo už v létě označil dlouhými tyčemi. Sáně ovládal nohama jediný člověk sedící nad ojí. Lesní dělník musel naložené sáně nejprve rozlačit a za mírné jízdy opatrně naskočit. Dokázaly i zabít. Pokud byla cesta příliš strmá, nakládalo se méně a brzdilo otepí roští a poleny přivázanými za saněmi. K jízdě se vedle zářezů pro železnici užívalo především strmých stezek.

K neobvyklým cestám nutno započítat i tzv. plávky, upravené vodní toky užívané k dopravě dřeva z vyšších poloh od 16. století až do roku 1902. Užívaly se bystřiny přerušované soustavou drobných rybníčků (Klausů), jejichž hrázky najdeme sporadicky dosud. Do koryta kanálu se vpustila zvednutím stavidla voda z naplněné nádrže a do toku se zhruba hodinu intenzivně vzhazovala kulatina. Plnění vypuštěného rybníčku trvalo kolem 8 - 12 hodin, další den se stavidlo otevřelo znovu a celý cyklus se opa-

koval. Zesílený proud vody dopravoval náklad postupně k dalším vodním nádržím až do nižších poloh. Z rabštejnského revíru se plavívalo dříví po Dlouhé vodě do Oskavy a zprava po Ferdinandovském potoce, z okolí Žďárského Potoka po Klučském a Stříbrném potoce k pile ve Staré Vsi. Plávky jano-vického panství patřily po celých 400 let existence k nejvýznamnějším v Jeseníkách do té doby, než je nahradily modernější dopravní prostředky. Jiří Karel
Literatura: *Ammianus, M.: Dějiny Římské říše za soumraku antiky, Praha 2002; Aurelius, Marcus A.: Hovory k sobě, Praha 1975; Berger, K.: Geschichte der Stadt Römerstadt, Brno 1909; Caesar, I.: Válečné dějiny, Praha 1975; Goš, V.: Osada z mladší doby kamenné u Postřelmovy, Severní Morava, sv. 89, Šumperk 2005; Goš, V. - Karel, J. - Novák, J.: Počátky osídlení Rýmařova, Památky archeologické LXXVI, Praha 1985; Goš, V. - Karel, J.: Počátky Rýmařova, nový pohled na předlokační osadu města, Archaeologia historica, svazek 28/03, Brno 2003; Hosák, L.: Dějiny Rýmařovska 1/1, Olomouc 1957; Janák, V.: Prehistorické kamenné artefakty v bruntálském muzeu a počátky osídlení severozápadní části Nízkého Jeseníku, Sborník bruntálského muzea, Bruntál*



Hráz jednoho z rybníčků (Klausů) 2000; Jelínek, J. - Karel, J.: 125 let železniční trati Valšov-Rýmařov, Olomouc 2003; Junek, J.: Ohlédnutí do historie za lesnickými tradicemi, Lesní železnice ve Staré Vsi a Bedřichově na panství knížete Alfrede Harracha v Janovicích u Rýmařova, Lovu zdar, prosinec 1997; Karel, Jiří: Příběh lesů a lidí Rýmařovska, Rýmařov 2008; Kouřil, P. - Prix, D. - Wihoda, M.: Středověké fortifikace a „Jesenická stezka“ v údolí Černé Opavy, Archaeologia historica 23, Brno 1998; Moryson, F. - Taylor, J.: Cesta do Čech, Praha 1977; Popelka, P.: Výstavba sítě státních silnic v Rakouském Slezsku v letech 1775-1864, VVM, LVII/3, Brno 2005; Rieger, R.:

Foto: Fr. Čermák Alfred Graf Harrach'sche Domäne Janowitz und besonderer Rücksicht auf ihre Forste, Brno 1896; Severin, K. - Sviták, Z.: Přeseka, Archaeologia historica 28, Brno 2003; Soušek, F.: Historie poštovníctví na Bruntálsku, Zprávy SOkA v Bruntále, Bruntál 1983; Springer, J.: Chronik von Römerstadt und Umgebung, I. díl, Rýmařov 1908; Tacitus, Cornelius P.: Z dějin císařského Říma, Germania, Praha 1976; Tutsch, F.: Römerstadt und das Römerstadter Ländchen, Wolftrathausen 1964; Sviták, Z.: „Rešovská“ cesta, VVM, XLIV/3, Brno 1992; Weinelt, H.: Siedlung und volkstum südlich des Altvaters, Praha 1944, ad.

Veřejná doprava na Rýmařovsku

Poštovní:

Pravidelná zavedena v roce 1750 stejně jako v celém Rakousku-Uhersku jako státní monopol. U nás běžně provozována na poštovní trase z Olomouce přes Šternberk - Huzovou - Ryžoviště - Václavov - Andělskou Horu - Zlaté Hory.

V roce 1778 po opravě císařské vojenské silnice ze Šternberku přes Horní Loděnici a Dětrichov - Lomnici - Bruntál převedena sem veškerá poštovní i státní doprava a tím Rýmařovsko odříznuto od tehdejší dopravní magis-

trály, což bylo umocněno po roce 1830 stavbou na svou dobu moderní kamenem štetované silnice z Olomouce do Krnova přes Lomnici a Bruntál. Stav přetrvává dodnes!

V roce 1828 povolen vstup soukromých společností do doposavad státní přepravy pasantů, začaly jezdit luxusní dostavníky nepřevážející ovšem žádnou poštu, pouze osoby, ale ne státní zaměstnanci (!), ti museli jezdit jen se státní poštou. Rovněž klér musel používat státní dostavníky, a to z důvodu



Janovická ulice

Děkujeme všem našim zákazníkům
za projevenou přízeň
a přejeme vám mnoho osobních i pracovních
úspěchů v roce 2011
Fotoatelier Drexler www.drexler.cz



„mravní a náboženské nebezpečnosti“ vozů soukromých.

Státní dostavníky měly sedadla tří, později dokonce čtyř tříd s ohledem na poskytované pohodlí. Místa se lišila čalouněním, ohříváním sedadel nahřátými cihlami zabalenými do dek, záclonkou na okně a hlavně tím, že v případě havárie nemuseli pasanti 1. třídy pomáhat tlačít v žádném případě, 2. třída jen musela vystoupit a jít vedle povozu, 3. třída pomáhala tlačít vůz a 4. třída byla povinná i kameny podkládat, za kola zabírat, ba i do vody v případě potřeby vkračovati. Stanice dostavníkové byly cca 15 km od sebe a byl v nich úplný servis technický i občerstvovací atd. Těž se tam přijímaly a vydávaly dopisy a balíky.

Po zavedení železniční dopravy v roce 1872 jezdily dostavníky dost dlouhou dobu souběžně s vlaky a pro pasanty 1. a 2. třídy měly oba prostředky nasmlouvánu spolupráci - zaskakování pro čas výluky a nepohody. Nižší třídy musely počkat, až se jelo dál. Poštovní přeprava osob je doložena až do roku 1915, a to hipo-mobilně! Poštovní přeprava osob autobusy až do roku 1945.

Omnibusová - autobusová přeprava osob:

Po roce 1905 nastává éra omnibusů = omni jako společný nebo spíše hromadný dopravní prostředek. Omnibusy byly jak hipo, tak motorové.

Kraft-omnibusse = autobusy poháněné silou motoru. Na Rýmařovsku zaváděné, respektive v provozu už dost běžně kolem roku 1910: trať Šternberk - Rýmařov (Olomouc), nikoli však do Bruntálu! V roce 1914 zaznamenán pokus o zavedení trati Rýmařov - Moravský Beroun přes Ryžoviště a Dětrichov, nebyla však vytižená, a tudíž potřebná.

Zavedená a vytižená byla naopak linka Šternberk - Chabíčov - Huzová - Ryžoviště a do Rýmařova. Jezdilo se třikrát denně v každém směru dvěma omnibusy z garáže

v Rýmařově, kde byl zaměstnán odborný garážmistr a pakr (pomocník pro úklid a pomoc). Garážmistr mohl vystřídat například nemocného nebo opilého (!) řidiče v případě potřeby.

Byl zaveden i luft provoz, a to dalším autobusem od 15. 5. do 15. 9., ale nestačil nárokům turistů! Kalkulační rychlost

autobusů byla mezi 17 - 20 km/hod. v létě, v zimě o 5 km za hodinu méně. Autobus měl 16 - 18 sedadel, vstupovalo se do něj zezadu, kde seděl průvodčí, který dával řidiči signály zvoněním. Kola byla z tvrzené gumy a gumové ráfky se měnily 1x ročně přímo v továrně PRAGA v Praze, kam se zaslaly vlakovým převozem, nakládalo se na rampě v Rýmařově. Přitom byla prováděna též garanční prohlídka celého vozidla.

Konec autobusů v Rýmařově nastal v roce 1917, kdy byly c.k. armádou zabaveny, naloženy v Rýmařově na vlak, převezeny do Krakova do centrálních armádních autodílen a přestavěny na nákladní auta pro ruskou frontu. Jeden prý byl ukořistěn při bitvě u Bachmače čsl. legionáři a měl dokonce ještě tabulku s rý-



Přijezd autobusu na rýmařovské náměstí

mařovským úředním číslem... Tyto tři stroje se už nikdy nevrátily zpět.

ČSD autobusy:

Zavedeny snad v roce 1924, jezdily od nádraží v Rýmařově přes Horní Město a do Rešova k vodopádům a snad i do Rudy ke křížové cestě. V provozu až do roku 1938.

Přeprava hipo-omnibusy (taženými koňmi)

Ač se to dnes zdá málo uvěřitelné, přeprava pasantů „koněbusey“ se praktikovala ještě za 2. světové války, a to nejen na Rýmařovsku. (Autor ji pamatuje i na okrese Olomouc asi do roku 1944).

Rozdíl hipo- a autopřepravy:

Hipobusy byly menší, disponovaly cca 6-8 s místy k sezení

a několika též k stání. V provozu byly i dva hipo-golias (Goliáš), které uvezly 10-12 sedících pasážerů. Vzhledově připomínaly něco mezi lepší maringotkou a bývalým vlekem k autobusu Karosa. Vstup byl v zadní části, sedadla dřevěná z latěk s opěradlem potaženým „vikslajvan-tem“, po stranách nahoře byla polička. Kola byla opatřena tvrzenou gumou (obručemi), „kastle“ byla odpérována listovými pery, vpředu nahoře byly dvě svítilny karbidové, vzadu dvě červená odrazová skla a též nahoře uprostřed jedna menší karbidová svítilna.

Typickou tratí až do konce války v roce 1945 byla linka ze Šternberku přes Paseku na Sovinec měřící 32 tarifních kilometrů, cesta po ní trvala čtyři hodiny a 45 minut. Lístek stál za



Autobus na Sovinci, 1934

Rakouska-Uherska 300 haléřů (3 K), což odpovídalo dvěma celodenním mzdám zemědělského dělníka.

Cestovní rychlost hipobusu byla kalkulována 6,5 km/hod. „i déle“. Veškeré signály byly dlouho vydávány ručním zvonkem, až za okupace též klaksonem s gumovým balonkem - zlé jazyky tvrdily, že mosazné zvonky vážící asi



KATR a.s.
Potočná 334/5
793 43 STARÁ VES

tel.: +420 554 230 811
fax: +420 554 230 800
e-mail: sekretariat@katr.biz
www.katr.biz

**VEDENÍ SPOLEČNOSTI
PŘEJE ČTENÁŘŮM
MNOHO ZDRAVÍ A ŠTĚSTÍ
DO NOVÉHO ROKU**





1 kg byly odebrány jako barevné kovy pro průmysl, stejně jako tomu bylo u zvonů kostelních.

Až do příchodu Němců v roce 1938 nebyly uznávány žádné slevy, teprve okupanti zavedli tzv. dělnické a školní jízdné. Tyto hipobusy se daly též komerčně najmout, například na dopravu svatečkanů nebo na pohřby.

Převaha zdarma byla pouze pro četníky ve službě, taktéž železničáře a listonoše. Jeden čas i pro lesníky „zásah nezbytný konajících“ - po čase však začaly spory s panstvím Lichtenštejnů a výsada byla zrušena.

Pozoruhodné bylo podmínění této výsady tím, že přepravovaný „ve službě jsoucí“ musel po dobu jíz-

dy stát, nesměl si sednout - jinak musel zaplatit. Tak bylo běžné, že ve voze byli dva četníci, jeden stál a druhý seděl z toho důvodu, že nebyl ve službě... Kupodivu bylo toto nařízení i kontrolováno revizory a přistižený byl potrestán tím, že si jízdenku musel zakoupit. Bez přírážky! Nebo vystoupit, a to okamžitě, bez ohledu na situaci - jako tomu bývalo v USA. Revizoři navíc chodili ve stejnokroji, přesněji v modrém obleku s tvrdým kloboukem, a byli z daleka k rozeznání. Jako lékárníčka byla pod kozlíkem poštovního omnibusu uložena bednička s jodovou tinkturou, obvazy a kořalkou proti nevolnosti, vzadu též rezervní bič. Rezervní bič používal průvodčí

na obranu proti tulákům a opilcům, též bičem zaháněl rozpustilou mládež, která se na střechu vozu spouštěla z korun stromů u silnice a nechávala se vézt. Nakonec snad jen dodatek, že volnou jízdu měli též cestáři, ale jen v případě, že náradím cestářským u sebe vybaveni jsou. Když se chtěli zdarma nechat zavézt do Rýmařova, museli si s sebou vzít lopatu...

Opilý poštovní kočí

Tak by se dala nazvat příhoda zaznamenaná někdy v roce 1931 na silnici mezi Rýmařovem a Ryžovištěm (vůz z Ryžoviště pokračoval na nádraží do Dětrichova a zpět). Četnický vrchní strážmistr byl na obchůzce upozorněn, že poštovní omnibus je za jízdy špatně ovládan, an kočí je silně opilý. Vůz byl po výjezdu z Albrechtic u Rýmařova zastaven a zjištěno, že přepravu řídí ze zadu průvodčí pokyny koním a kočí klímá na kozlíku. Bylo přikročeno k úřednímu zjištění opilosti, a to v hostinci ve Vajglově „skrz znalkyni lihovin přísežnou“, v té době majitelku hostince. Čichovou zkouškou dechu poštovního kočího zjištěna opilost střední. Provoz zatím svěřen průvodčímu, jenž k tomu účelu na kozlíku kočího vystřídal. Opilci udělena pokuta 5 Kč - na místě uhrazena. A jelo se dál... (Opravdu se stalo!)

Jaroslav Chytil



Kočáry na Skřítku, 1900

Valšov - Rýmařov 1878-2008

Překážkou pro vybudování tratí z Olomouce na sever – do Slezska byly hory – Jeseníky a Oderké vrchy. Řešením nebyla ani trať Moravskoslezské severní dráhy z Brna do Olomouce a Šternberku z roku 1870 – ta skončila na severním okraji Hané, na úpatí hor.

Dvě společnosti – olomoucká a opavská - soutěžily, nakonec ale spojily své síly a 21. 4. 1870 získaly koncesi pro vybudování trati Olomouc – Moravský Beroun – Krnov – Hlubčice (Leobschütz) s odbočkami do Rýmařova, Vrbna, Opavy a Nysy (Neisse). Akciová společnost si dala název Moravskoslezská ústřední dráha – „centrálnka“ - se sídlem v Olomouci. Velmi rychle začala stavět a již 1. 10. 1872 byla dokončena kmenová trať z Olomouce do Krnova a Hlučolaz (Ziegenhals), o měsíc po-

zději pak úsek z Krnova do Opavy a v září 1873 trať z Krnova do Hlubčic. Stavba hlavní trati byla v úseku od Hlučolaz do Milotic velmi pracná a samozřejmě finančně náročná, bylo nutno trať protáhnout skalnatým terénem z Hlučolaz do Domašova nad Bystřicí, prorazit pět tunelů, postavit více jak 400 mostů, většinou kamenných, a překonat stoupání až do výše více jak 600 metrů nad mořem u Dětrichova. Ovšem když se nedostavily očekávané příjmy (a navíc došlo v r. 1873 ke krachu vídeňské burzy), elán rychle ochladl a společnost musela upustit od velkolepého projektu trati z Opavy do Trenčína (zbytky rozestavěného tělesa trati jsou dosud zřejmé v úseku z Opavy do Fulneku, kde také dodnes stojí staniční budova). A v koncesi hlavní trati jmenované odbočky

do Rýmařova a Vrbna upadly ve společnosti také v zapomnutí. A tak politické špičky regionu (Rýmařov byl sídlem okresního hejtmanství po oddělení z okresu Šternberk) naléhaly na stát, aby se realizace stavby (hlavně ovšem zaplacení) ujal sám. Stát nakonec pomohl – a 15. října

1878 byl zahájen provoz na trati z Valšova do Rýmařova a 12. prosince 1880 se poprvé rozjel vlak z Milotic do Vrbna. Stát trať vybuvoval, provozovala je pak (až do zestátnění) „centrálnka“.

Z historie ještě uvedme, že v době postátnování železničních



Rýmařovské nádraží - odjezd vojáků do 1. sv. války

společností přešly v roce 1895 do rukou státu Moravskoslezská centrální dráha se všemi odbočkami (do Rýmařova, Vrbna, Hlucholaz a Hlubčic) a Moravská pohraniční dráha (trať Šternberk – Dolní Lipka s odbočkami z Bludova do Zábřehu na Moravě a ze Šumperku do Sobotína) a pro tyto nové státní dráhy bylo zřízeno nové ředitelství státních drah v Olomouci, které pak s různými názvy existovalo až do roku 1997. V té době byl též ředitelstvím státních drah schválen projekt

(trať z Olomouce do Krnova byla v říši takřka celá, hranice protektorátu byla za Velkou Bystřicí).

V roce 1878, když se rozjely první vlaky z Valšova (tehdy Kriegsdorfu, česky až do roku 1924 Vojnovic), byla první stanicí Břidličná (tehdy – až do roku 1950 Frýdlant nad Moravicí), dnešní stanice Břidličná-zastávka se jmenovala Frýdlant n. M., Polický potok, stanicí byla také Velká Štáhle pod jménem Štáhle-Karlov (až do roku 1901, kdy byla otevřena trať do Malé



Olomouce asi 1 km od stanice Valšov. Úsek z Valšova k tomuto odbočení jako trať zaústějící přímo do stanice byl vybudován v roce 1921 při celkové rekonstrukci valšovské stanice. Z Valšova (525 m n. m.) trať mírně klesá k mostu přes Moravici. Odtud – kromě několika krátkých vodorovných úseků – trať stále stoupá. Největší a nejobtížnější stoupání je mezi Velkou Štáhlí (545 m) a Jamarticemi (575 m), zejména oblouk (poloměr 150 m) před zastávkou Jamartice ve stoupání 10 promi-

v dosud stojící dřevěné budově, kde majitel restaurace jako jednatel dráhy prodával jízdenky. V době vzniku trať podstatně zlepšila dopravní přístupnost Rýmařovska a významně přispěla k rozvoji průmyslu v okrese a pomohla v omezení vytlidňování regionu. Po 2. světové válce vzrostl význam trati se vznikem Kovohutí v Břidličné a pak i závodu na výrobu rodinných domků Okal v Rýmařově. V době největší slávy byly Kovohutě v Břidličné největším železničním přepravcem v této oblasti.



Nádraží v Břidličné

prodloužení trati z Rýmařova do Staré Vsi a Ždárského Potoka. K realizaci ale nedošlo, tak jako nedošlo k realizaci (už ale neschválených) projektů tratí Rýmařov – Sobotín s odbočkou do Uničova nebo z Rýmařova přes Uničov, Úsov, Mohelnici a Moravskou Třebovou do Svitav s revolučním záměrem použít elektrické trakce.

Pro úplnost je třeba uvést, že se vznikem ČSR v roce 1918 se i naše trať stala součástí železniční sítě ČSD s ředitelstvím v Olomouci. Od října 1938 do května 1945 ji spravovalo ředitelství Říšských drah DR Oppeln

Morávky, tehdy Malé Morávky-Karlova), byla i zastávka Jamarice a samozřejmě stanice Rýmařov. Smíšené vlaky s 2. a 3. třídou jezdily ovšem pouze 3x denně.

V 30. letech XX. století obsahuje jízdní řád dvě další zastávky, první s názvem „km 2,6“, což je pozdější Frýdlant n. M.-lomy, od roku 1950 Břidličná-lomy, dnes Břidličná-lesy, druhá s názvem „km 8,9“ cca 1 km za Velkou Štáhlí směrem k Rýmařovu, která ale již za 2. světové války neexistovala a není ani dnes.

Něco o vlastní trati. Původně trať odbočovala z trati z Valšova do



Nádraží ve Velké Štáhlí, 1908

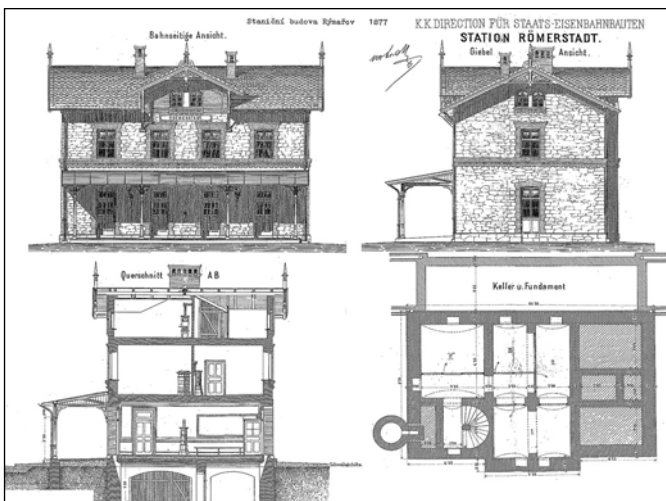
le byl pro tehdejší lokomotivu obtížný. Nejvyšším bodem trati je pak stanice Rýmařov ve výšce 589 m n. m.

Výtopnu měla trať v Rýmařově – budova dosud stojí a je spolu se staniční budovou v Rýmařově a ve Velké Štáhlí chráněnou technickou památkou. Až do nástupu „kolejových autobusů“, tedy motoráků, na osobní vlaky v 30. letech jezdily na naší trati samozřejmě jen parní lokomotivy. V Rýmařově byla trvale jedna, později dvě, hlavní výtopny byl Krnov.

Jen pro zajímavost – kromě (také už neexistující) nádražní restaurace ve Valšově, byla restaurací vybavena zastávka v Břidličné,








Dnes už je situace podstatně jiná – mnohým se nelíbí „překamionování“ silnic, ale z Kovohutí (Al Investu) už výrobky odvázejí bohužel jen auta, jejichž výfukové plyny vydatně přispívají ke zhoršení kvality ovzduší v našem podhůří. A vagóny odvázejí snad jen dřevo z Rýmařova. A osobní doprava? Přestože je aut mnoho, zůstali železnici věrní mnozí školáci, důchodci a snad ti, kteří auto nemají. A tak věřme, že bude vláček spojovat Rýmařov se světem i po 130. výročí existence trati, ke spokojenosti všech.

Ing. Josef Jelínek
(Text byl publikován
v RH 17-2008)




Plány rýmařovské nádražní budovy, 1878

Švédská křížovka

	Pletená kombinéza	Náš skokan na lyžích	SPZ okr. Olomouc		Ruský souhlas	Kanadský hokejista	Chmyří		Poryvy větru	Nářečně Marie	Jítí nahoru		Slang. sport. zápas	Starověký Ital	Četný
Dobrovol. sport. organizace				Lidové došek				Okr. myslivec. svaz Krevní msta				SPZ okr. Most			
Bol				Vyztužovat Cizopasník								Němec. jest Velká vložka			
Srbská jednotka objemu					1. část tajenky Chichotání										
Zkratka miliampéru			Povzdech 4. část tajenky			Značka auta Porost louky								Mexický spisovatel (Lod mrtvých)	Označení zásilek
Odhánět							Tvrdá slabika Svoje								
Černý kůň				Citoslovce stříknutí Vápencová oblast					Cizí značka auta (lidově)						
	Oddělení nemocnice	Třída gymnázia Širka							Mužské jméno Část úst						
Modrá								Král franc. Krása lidově					Deník o průběhu nemoci	Předložka Chem. značka sodíku	
Mladí raci							Květní prášek Odborový svaz								Právě Předpona biliontiny
Umělecké dílo					Dužnatý plod	Popravčí Zimní olympiáda								Lékařské nástroje Citoslovce šumění	
	Citoslovce podivu Štěk			Jméno psa Úspěch						Sevrěná řada				3. část tajenky	Kočovník Franc. komik
Kotníková										Cukat Severští ptáci					
SPZ Prahy			Dojednání Mys											Sloven. řeka Ukaz. zájmeno	
Zlé dítě nářečně						Zlý skřítek	Ženský hlas Častý uraz							Svatebčan Tady	
	Česká metropole	Plošná míra Krasový útvar			Akademie věd Město v Itálii			Vada Mimoto						Cizinci (slov.) Estonec	
Velmi tiše				Potravin. závody Kokosové vlákno										Latinsky od Pevný spoj	Grafit Stát v USA Kočkov. šelma
Řecké písmeno			Jádro kokosu SPZ okr. Třebíč							Cesta dolů Asiat					
Tonda						Obdivování Nářečně otec								Baletní sukénka Slov. zvrát. zájmeno	
2. část tajenky														Dětské citoslovce	
Hora v Turecku							Slezská řeka							Hle	


Pomůcky: de, dekurs, džampr, omerta, pool, Traven

Připravil: Ing. J. Bezpalec, CSc.



Nábytek Polách

Děkujeme svým zákazníkům a zaměstnancům za přízeň v roce 2010 a přejeme krásné Vánoce a mnoho zdraví, štěstí a pohody v roce 2011...



Vážení čtenáři,

končí rok 2010 a s ním i letošní ročník Rýmařovského horizontu, v pořadí už dvanáctý. Celobarevný historický speciál uzavírá řadu dvaadvaceti všedních čísel tohoto roku, které vám každých čtrnáct dnů nabízely aktuální informace z města a okolí. Vznikaly s pomocí našich stálých i sporadických dopisovatelů, kterým bychom chtěli na tomto místě poděkovat.

Za přípravu historického čísla děkujeme zejména Mgr. Jiřímu Karlovi, Jaroslavu Chytilovi, Ing. Josefu Jelínkovi a Ing. Jaroslavu Bezpalcovi, CSc., za

fotografie kromě jmenovaných také Ing. Miloslavu Markovi, pracovníkům městského muzea a soukromým sběratelům.

Za články, náměty i ryze praktické informace do běžných čísel našeho zpravodaje děkujeme všem pravidelným i nepravidelným přispěvatelům, kterých má Rýmařovský horizont několik desítek - zástupcům městských institucí, sportovních, kulturních i zájmových sdružení, dopisovatelům Naší listárny i těm, kteří se na chvíli stali běžci Štafety. Zvláštní poděkování patří našim spolupracovníkům z okolních obcí, díky nimž se městský zpravodaj stal médiem regionálním.



Vladimír Lehký

Jsme rádi, že čtenáři Horizont nejen čtou, ale také spoluvytvářejí.

Na závěr chceme poděkovat členům redakční rady Mgr. Květoslavě Sicové a Mgr. Vlastimilu Baranovi, se kterými se redakce po osmi letech loučí, ale kteří zůstanou našimi dopisovateli. Děkujeme samozřejmě také Bc. Marcele Pavlové, Bc. Leoně Pleské a Ing. Miloslavu Markovi, kteří členy redakční rady zůstávají i nadále, doplnění o nové posily Mgr. Vladimíra Stanzela a Mgr. Marka Bociána. A poslední poděkování míří k vám, našim čtenářům, za pozornost a přízeň v tomto roce, kterou nám, jak doufáme, prokážete i v roce následujícím.

Vaše redakce



Lucie Marková



Miloslav Marek

ŠkodaYeti

**OBJEVTE
KOUZLO VÁNOC**

Krásné vánoční svátky
a šťastný nový rok
Vám přeje Auto color Design.

Děkujeme a těšíme se na Vás v roce 2011.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu Yeti:
4,6-8,0 l/100 km, 119-189 g/km

SIMPLY CLEVER

Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda:

<p>Auto color Design, s.r.o. Opavská 69 795 01 Rýmařov Tel.: 554 230 712</p>	<p>Auto color Design, s.r.o. Staroměstská 3 792 01 Bruntál Tel.: 554 715 101</p>	<p>salon.rym@autocolordesign.cz salon.br@autocolordesign.cz www.autocolordesign.cz</p>
---	---	---



Vydavatel: Středisko volného času Rýmařov, Okružní 10, 795 01 Rýmařov, tel./fax: 554 211 410, <http://www.svcrymarov.cz>
Odpovědný redaktor: Mgr. Jiří Konečný. **Adresa redakce:** Okružní 10, 795 01 Rýmařov, tel.: 554 230 459, mobil: 732 102 489, e-mail: rymhor@seznam.cz

Vyšlo dne: 17. 12. 2010. **Příspěvky do řádného vydání Rýmařovského horizontu laskavě zasílejte nejpozději do 6. 1. 2011.**

Další pravidelné číslo vyjde 14. 1. 2011.

Grafická úprava novin a inzerce: Tiskárna APRO Bruntál, Ruská 10, 792 01 Bruntál, tel./fax: 554 717 196, e-mail: apro@iol.cz.

Vydávání povoleno Ministerstvem kultury ČR pod značkou MK ČR E 11017.

Cena 20 Kč