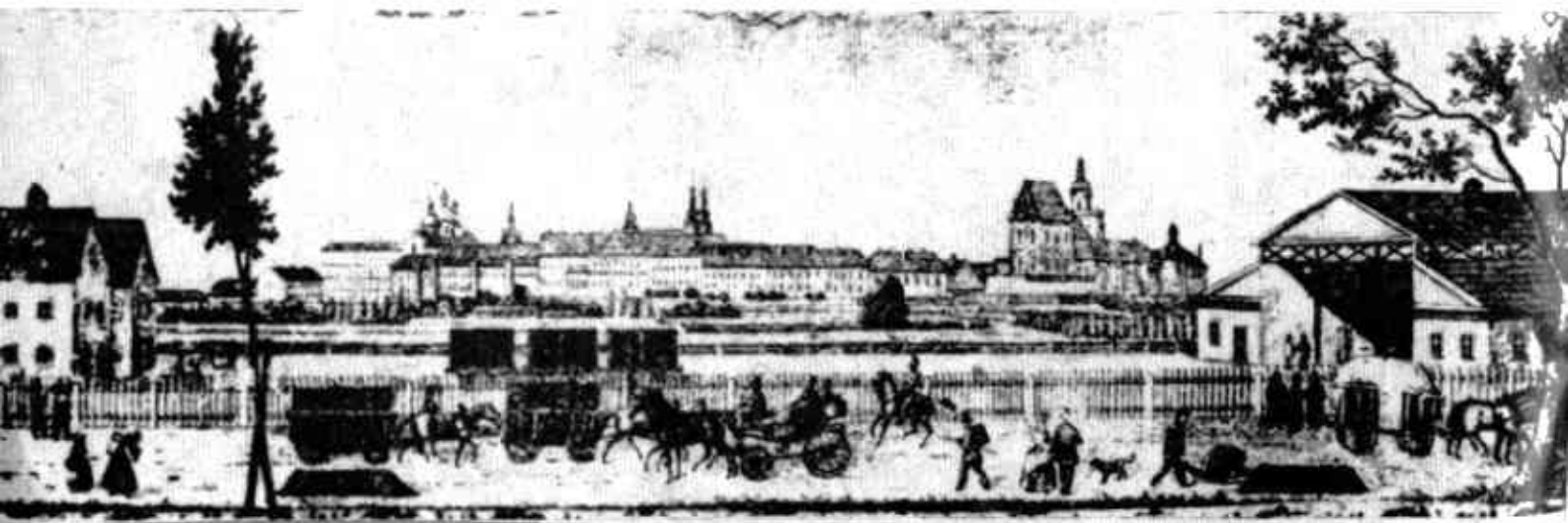
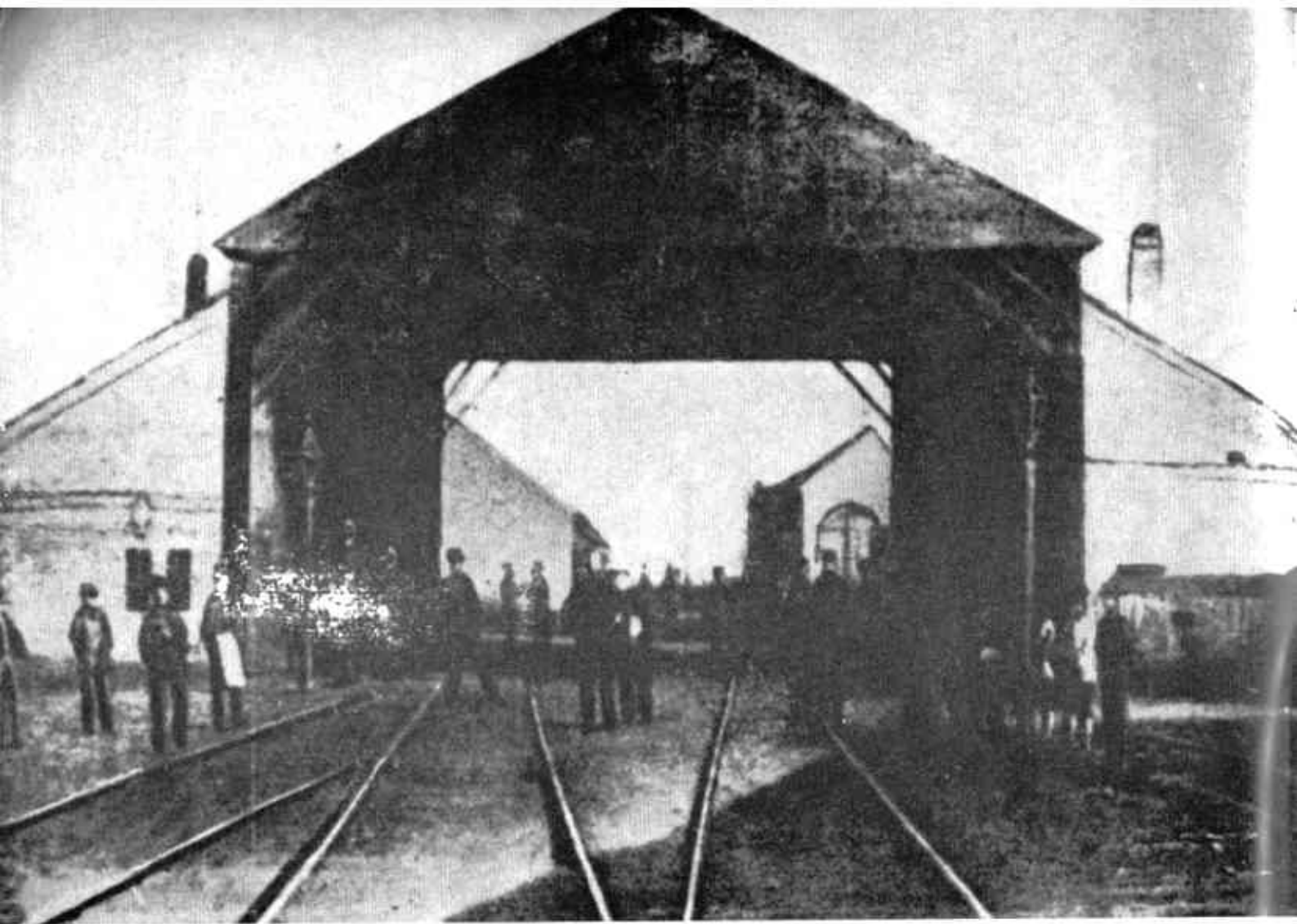




zprávy

VLASTIVĚDNÉHO ÚSTAVU V OLOMOUCI



Olomouc, hala prvního nádraží z r. 1841; pohled od severu k mostu přes Bystřičku se skladištěm a výtopnou. — Totéž nádraží r. 1842. Pohled z přednádražního prostoru u halčské silnice. Vlevo objekty dílny a výtopny, vpravo přijímací budova.

[J. Kšir, Železniční nádraží v Olomouci]

Milan Slavětinský

**NEZASTUPITELNÝ PODÍL OLOMOUCKÉHO PROFESORA
MUDr. MILOSLAVA MATOUŠKA NA ROZVÍJENÍ
ČESKOSLOVENSKO-SOVĚTSKÝCH LÉKAŘSKÝCH VZTAHŮ**

Profesor Matoušek kdysi napsal: „Měl jsem štěstí, že jsem pochopil už v roce 1918 jako mladičkový student historický význam VŘSR jako revoluce proletářské, jako vítězství dělnické třídy. Zásahu o to měl prof. Zdeněk Nejedlý...“ Mladý domažlický gymnazista Miloslav Matoušek totiž tehdy četl v týdeníku Česká stráž článek „O Rusku“ z pera Zdeňka Nejedlého a tento jej správně orientoval. Nesmírně byl zaujat Nejedlého formulací, že říjnová revoluce „je největší osvobozující čin z celé světové války“.

Ve vzpomínkách na gymnazijní středoškolská léta prožitá v Domažlicích (v letech 1911—1919) napsal prof. Matoušek: „Politické vědění mohl si středoškolský student získat tehdy jen cestou sebevzdělání.“ Bylo tedy opravdu jeho štěstím, že Zdeněk Nejedlý, který ve své době viděl daleko a dovedl anticipovat budoucnost — naučil mladého studenta mít rád Sovětský svaz jako nový svět. Význam zmíněného článku Z. Nejedlého pro mladičkého gymnazistu byl rozhodující, protože informace, které si sám mohl mladý student o VŘSR získat, byly dvojí: jednak to byly zkreslené, kusé zprávy novinářské a dále ústní zprávy od domažlických studentů-vojáků, kteří se sem vraceli na dovolenou nebo přicházeli ranění domů. Dojem o VŘSR byl tehdy jednoznačný: soudilo se, že je počátkem velikých, nedohledných změn a lze říci, že otřásla světem — i u nás byl cítit tento otřes.

I později trval vliv Z. Nejedlého na Miloslava Matouška. Když počal studovat na podzim 1919 pražskou lékařskou fakultu, navštěvoval tehdy medik Matoušek i řadu přednášek na tamní filozofické fakultě, především poslouchal profesora Z. Nejedlého. Bližší kontakty se Z. Nejedlým navázal potom mladý vysokoškolák v Socialistické společnosti založené roku 1921. Když v roce 1922 byl utvořen SSSR, bylo zřejmé, že je nutno založit organizaci, která by se věnovala stykům s prvním socialistickým státem a získala mu přátele. Dne 2. března 1925 byla proto v Praze založena Společnost pro hospodářské a kulturní sblížení s Novým Ruskem za předsednictví profesora Nejedlého. Student Matoušek se stal hned jejím členem. Lze říci, že tato jeho opakovaná setkání se Z. Nejedlým se

stala významným mezníkem v životě mladého vysokoškoláka. Jistě i proto se stal v roce 1938 autorem první naší velké monografie o Zdeňku Nejedlém (vyšla v Praze v nakladatelství Lidová kultura s názvem „Zdeněk Nejedlý“).

Společnost pro hospodářské a kulturní sblížení s Novým Ruskem měla v Praze i svou čítárnu a knihovnu a v ní medik Matoušek čerpal své vědomosti a znalosti o sovětském lékařství a zdravotnictví. Vydávala také svůj časopis — měsíčník Nové Rusko — a Miloslav Matoušek nejenom časopis sledoval, nýbrž také do něho psal.

Od počátku třicátých let prof. Matoušek začal se obírat historií lékařství. V rámci této své činnosti uveřejnil v roce 1936 svou prvou publikaci v SSSR. Vyšla v časopise *Akušerstvo i ginekologija*. K publikaci práce došlo za zvláštních okolností — vyšla za pomoci našeho zastupitelského úřadu v Moskvě.

Od roku 1946 se věnoval profesor Matoušek trvale dějinám lékařství a plně rozvíjel československo-sovětské lékařské styky v oboru historie lékařství. Soustavně publikoval články, stati a kratší i delší práce o sovětském a ruském lékařství. V této činnosti pokračoval samozřejmě i po svém příchodu (v roce 1955) do Olomouce, kde se stal prvním profesorem dějin lékařství a vybudoval na lékařské fakultě Univerzity Palackého Ústav dějin lékařství. V roce příchodu prof. Matouška do Olomouce vyšla v Praze ve Státním zdravotnickém nakladatelství jeho větší monografie „*Dvě stě let lékařské fakulty Lomonosovovy university v Moskvě*“. V roce 1957 odjel prof. Matoušek na VII. sjezd polských historiků lékařství do Varšavy. Zde navázal osobní styky s významnými sovětskými historiky lékařství — byl to prof. M. I. Barsukov, dále prof. B. D. Petrov (oba z Moskvy) a doc. G. R. Krjučok z Minska. O dva roky později — v roce 1959 — přednášel prof. Matoušek poprvé v SSSR. Účastnil se totiž všesvazové vědecké konference sovětských historiků lékařství v Lenínradě. Zde se seznámil nejen s významnými lenínradskými historiky lékařství, nýbrž s historiky lékařství z celého Sovětského svazu. S nimi tehdy dojednal i možnost publikace svých prací v SSSR a tak hned v témže roce (po 23 letech od otištění prvé jeho publikace v SSSR) vyšla další jeho práce v SSSR. V ruském překladu vyšla — kromě řady článků a sdělení o pozoruhodných jevech české a slovenské medicíny — i větší práce, monografie „*O vývoji a současném stavu historie lékařství v Československu*“.

50. výročí VŘSR v roce 1967 dalo prof. Matouškovi podnět pro vydání jeho monografie „*Československo-sovětské lékařské styky mezi lékaři v padesátiletí 1917—1967*“. Tato záslužná publikace ukazuje, jak už v podmínkách buržoazního Československa usilovali čeští a slovenští lékaři o přátelství s SSSR, zejména však autor zachytil bohatý přehled rozvoje těchto styků po roce 1945 a nastínil, jak tento rozvoj byl nesmírně užitečný pro vývoj našeho zdravotnictví.

Lze říci, že po celou dobu více než dvaceti let, v níž prof. Matoušek vedl olomoucký Ústav dějin lékařství (1955—1976) rozvíjel i bohaté osobní a písemné styky s historiky lékařství Sovětského svazu. Na jejich základě navštívil Olomouc přední sovětský historik lékařství prof. M. I. Barsukov z Moskvy, opakovaně v letech 1957, 1960 a 1967, přičemž v roce 1960 přednášel na lékařské fakultě Univerzity Palackého. Kromě toho v roce 1965 přijel do Olomouce ze studiálních důvodů tehdejší vědecký aspirant v oboru historie lékařství A. A. Fedinec z Užgorodu.

V roce 1970 — u příležitosti 70. narozenin prof. Matouška — vydala olomoucká lékařská fakulta „*Bibliografii prací univ. prof. MUDr. Miloslava Matouška, DrSc.*“ z pera MUDr. Milana Slavětínského (56 stran). Publikace ukazuje velmi názorně, jak za dob svého olomouckého působení profesor Matoušek v celé řadě svých publikací systematicky prohluboval znalosti o sovětské medicíně a soustavně referoval o nových sovětských spisech věnovaných dějinám lékařství.

Napsali jsme v úvodu, že Z. Nejedlý naučil kdysi mladého studenta M. Matouška mít rád Sovětský svaz jako nový svět. Toto nadšení nebylo však ničím pomíjivým, nýbrž vyústilo ve studium marxismu-leninismu a dále vedlo k dlouholeté vědecké práci, v níž profesor Matoušek neúnavně prohluboval přátelství a spolupráci mezi sovětskými a československými lékaři. Lze říci, že to byla právě Olomouc, v níž jako profesor dějin lékařství rozvinul tu nejpodstatnější část práce tohoto úseku. Její začátek ovšem nutno oprávněně datovat až do roku 1918, kdy jako mladičský gymnazista pochopil světodějný význam Velké říjnové socialistické revoluce — té, od jejíhož vítězství letos uplývá 60 let.



Josef K š í r

ŽELEZNIČNÍ NÁDRAŽÍ V OLOMOUCI

V době vzniku železničních tratí byla Olomouc vojenskou pevností z doby Marie Terezie, mající důležitý úkol zadržet a nepustit nepřítele až k Vídni. V napoleonských válkách válečná technika vypsela tak, že bylo nutné olomouckou pevnost zdokonalit a zmodernizovat, neboť ztrátou Slezska za Marie Terezie nebyly vyřízeny všechny sporné otázky a požadavky mezi Rakouskem a Pruskem. Ve čtyřicátých letech 19. století bylo rekonstruováno jádro pevnosti a projektovaly se stavby pevnůstek nedaleko před hradbami pevnosti, a to na Tabulovém vrchu a na Šibeníku, obě položené na nejvýše ležících místech na západě nad Olomoucí, odkud mohl být veden nepřátelský nápor na pevnost. Zůstala ještě strana na východě města, odkud byl snadný přístup z kopců jesenických a ze zabraného Slezska. Zde bylo vybráno místo pro třetí pevnůstku mezi obcemi Pavlovicemi a Bělídky na pravém břehu řeky Bysřičky. Ta se však

neuskutečnila, neboť severní dráha císaře Ferdinanda si přispíšila a postavila zde nádraží; toto se ještě rozšířilo o nádraží pro trať z Olomouce do Prahy. Chytily se zde zájmy vojenské se železničními, ale vojsko mělo na území prioritu, neboť bylo zde území se stavebním omezením v obvodu pevnosti, což pocítovala dráha při stavbě budov na nádraží. Současně při zahájení stavby pevnosti bylo osídlení předměstských obcí vyřešeno dříve: tak obec Ostrovy, ležící na dnešním území Envelopy, byla přeložena do nově postavených Pavlovic, a obec Bělidla i Hodolany byly přeloženy do nového území. Současně zmizely rekreační zahrady kanovníků augustiniánského řádu Všech svatých i staré budovy hostince „Na špici“; a ještě dříve byl zde odbourán špitál sv. Ondřeje se hřbitovem, také starý mlýn a markrabské šenkovství zmizelo.

V těchto místech leželo důležité rozcestí komunikací, směřujících k východu do Haliče a pak k severu do Slezska. Za Josefa II. se stavěly nové pevné silnice, neboť staré jednoduché cesty byly velmi nedokonalé a zastaralé, nevyhovující dopravě. Současně se silnicemi musela se vyřešit otázka hřbitova; totiž k reformám josefovským patřilo také nařízení z roku 1784 o zrušení hřbitovů uprostřed měst kolem kostelů a jejich přeložení do nezastavěného území. Tak na části pozemku po odbouraných objektech v zahradách augustiniánských kanovníků byl zřízen hřbitov pro faru dómskou sv. Václava.

Všechny tyto proměny střetly se kolem místa, a to kolem hostince „Na špici“, jehož starý objekt byl roku 1750 odbourán, ale později roku 1788 zase postaven. Do těchto událostí zasáhly také stavby obou železničních drah, všechno se událo v poměrně krátké době během asi 100 let, tj. 1742—1841, a to na území katastrální obce Bělidel, na pravém břehu řeky Bystřičky. Po celou dobu bylo spojení s městem Olomoucí jen po jediné cestě mezi hostincem „Na špici“ a pevnostní Hradskou bránou. Tato cesta šla po tzv. dlouhém mostě postaveném již v roce 1537; byla to patrně cesta na náspu s mnoha mosty pro odtok vody z příkopů lučních vod a pro odtok velkých vod v řece Moravě. Bylo to jediné spojení města mezi oběma břehy řeky Moravy po celém východním obvodu města Olomouce. Tyto veškeré proměny v dřívějších historických dobách na tomto poměrně malém území byly popsány a objasněny pracovníky zeměpisnými, historickými i vlastivědnými.¹

První nádraží v Olomouci pro Severní dráhu císaře Ferdinanda

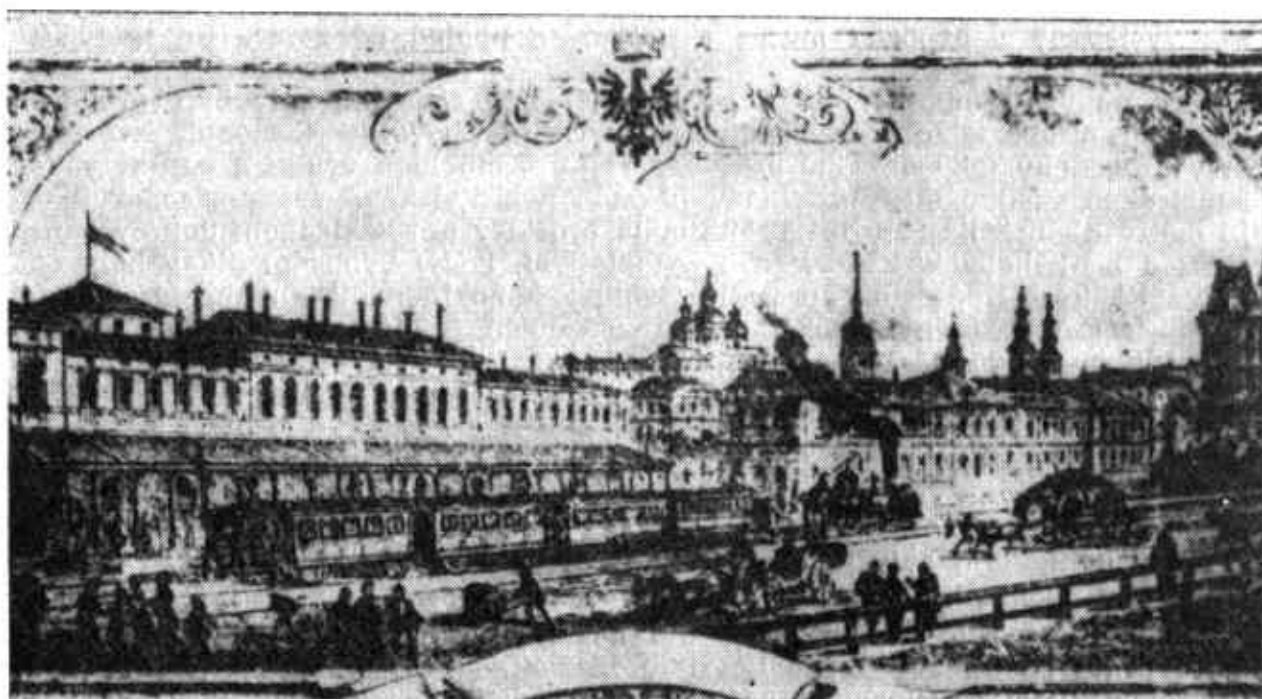
První železniční trať napříč Moravou byla projektována z Vídně přes Přerov do Ostravy pro vývoz uhlí, dále přes Krakov k Věličce pro odvoz soli a až do městečka Nepolomic, kde se měly dovezené náklady překládat do lodí a odvážet po řece Vísle do carského Ruska; projekt tratě končil v Bochni.

Provádění tratě se začalo uskutečňovat z Vídně do Břeclavi r. 1838 s odbočkou do Brna r. 1839 a dále do Přerova s odbočkou do Olomouce, kam přijel slavnostní vlak 17. října r. 1841.

Nežli se však přistoupilo k určení definitivního směru k navedení směru



Olomouc, hlavní nádraží, průčelí r. 1880.



Olomouc, hlavní nádraží, kolejiště a nástupiště po r. 1876.

trati přímo do města Olomouce, předcházelo dlouhé jednání mezi ředitelstvím drah a vojenským ředitelstvím pevnosti o tom, jak a kde zaústit a ukončit dráhu uvnitř v městě. Poněvadž pevnostní ředitelství kladlo pro stavbu dráhy tak těžké požadavky, přímo nemožné podmínky, bylo na konec upuštěno od zaústění tratě do vnitřku pevnosti a směr tratě se projektoval na straně východní, vzdálené od města, po území katastrální obce Hodolan; což se také uskutečnilo. Trať byla provedena na levém břehu Moravy, a to jdoucí skoro rovnoběžně s tokem řeky, při tom zastavení Hodolan leželo na východ od tratě, ať to byly části přeložené v r. 1758 nebo staré dřívější části ulice Rejskovy a Staré Visky.

Trať pokračovala v přímém směru přes Hodolany a pokračovala dál, překročila řeku Bystřičku, kde opustila katastr obce Hodolan a směřovala k místu, aby byla co nejbližší u cesty, kterou se jezdilo do města Olomouce. Trať končila při novější silnici haličské, která jí zahradila cestu napříč a trať nemohla dál; to však stačilo, aby trať byla u svého cíle v blízkosti hostince „Na špici“ (dnešní hotel a restaurace Haná), kde byl příjezd od města Olomouce. V těchto místech vzniklo první nádraží severní dráhy Ferdinandovy, a to mezi tehdejší silnicí haličskou směřující do Hodolan, a řekou Bystřičkou.

Území nádraží mělo formu nepravidelného šestiúhelníka a největší jeho délka od Bystřičky až k silnici u hřbitova měřila asi 250 metrů, šířka byla asi 120 metrů a boční dvě strany šly rovnoběžně s kolejemi; toto první nádraží se odborně nazývá „hlavové“, neboť trať zde definitivně končila. Kolejiště se po překročení řeky Bystřičky od hlavní koleje rozvětvilo výhybkou. Podél hlavní koleje stály budovy, a to: za mostem přes Bystřičku byly dva objekty, jeden používaný jako dílna, druhý na západní straně koleje byla výtopna lokomotiv a v její blízkosti stál objekt k uskladnění uhlí a koksu. Oba poslední objekty byly spojeny kolejnicí, mající uprostřed točnu; za kolejí pokračovala odstavní kolej a druhá kolej se napojovala výhybkou na kolej hlavní.

Hlavním nádražním objektem byla přijímací budova; touto budovou uvnitř probíhaly podél čtyři hlavní koleje; poněvadž byla kryta střešou vytvořila se otevřená hala pro osobní dopravu. Stavba této haly byla konstrukce dřevěné a původně stála samostatně bez bočních přístaveb, jak ukazuje olejový obrázek vystavený v expozici muzea a zobrazuje pohled od severu ke skladišti a k výtopně.

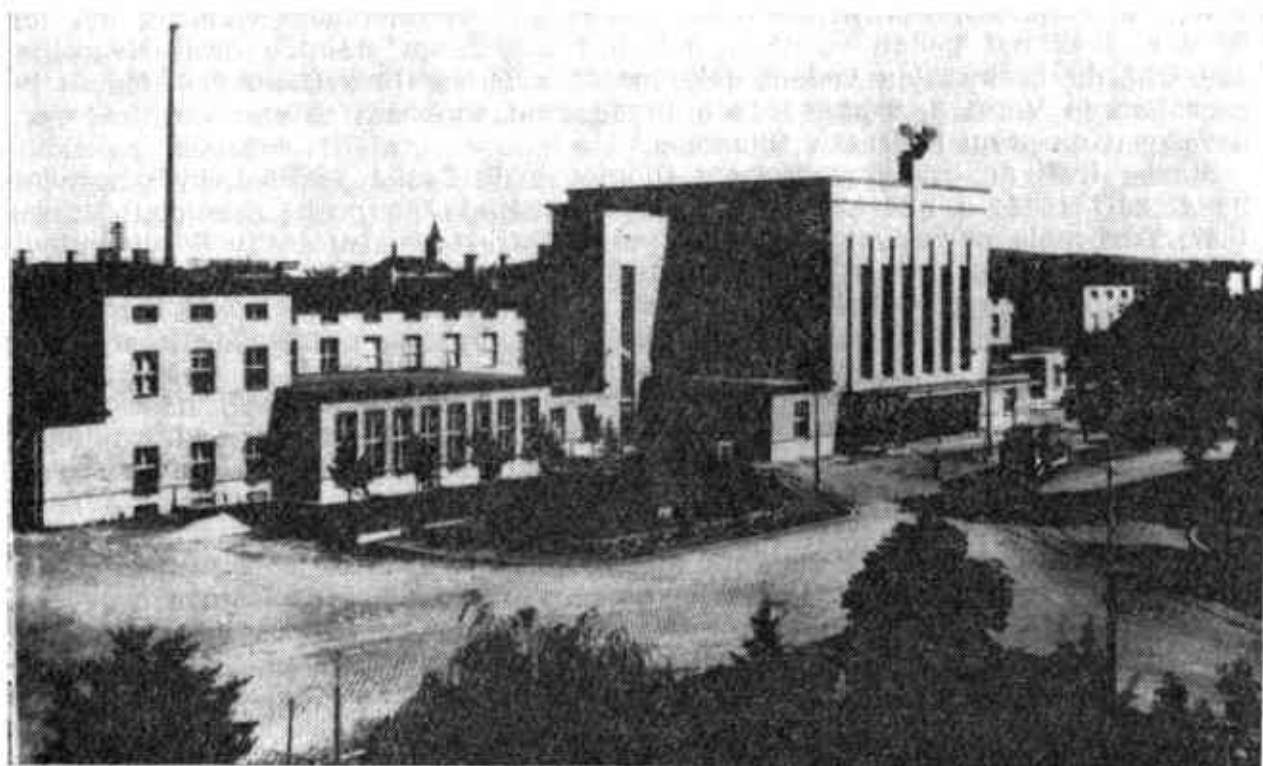
Brzy po vystavění, v r. 1842, po obou delších stranách haly byly přistavěny přízemní přístavby, obě dřevěné konstrukce jak povolilo pevnostní ředitelství; byly provedeny jako dřevěné hrazdění stěny s cihelnou výplní a omítnuty, tedy konstrukce snadno odstranitelná v případě nepřátelského vpádu. Přístavby byly 18 metrů dlouhé, na západní straně měla prostory pro uskladnění dopravovaného zboží a na koncích s kanceláři a toaletami. Podél východní stěny haly měla přístavba uprostřed volný prostor, vestibul s pokladnami a kanceláři, dále prostoru pro uskladnění zavazadel, po stranách čekárny a kancelář. Na obou koncích byly obytné pokoje a zdravotní zařízení (toalety). Mezi přijímací budovou a dílnou poblíž mostu stály dva malé samostatné domky patrně pro toalety.

Poslední z objektů počátečního období nádraží byla rampa pro snadné uskladňování ekvipáže na vagóny a byla umístěna na severním okraji území v blízkosti cesty vedoucí od města ke hřbitovu. Pro vytáčení lokomotiv a vagónů pro zpáteční jízdu k Vídni byly koleje procházející halou prodlouženy o něco k severu a opatřeny točnami.

Zahájení provozu a používání tratě nastalo po příjezdu slavnostního vlaku, který přijel do Olomouce dne 17. října 1841 před třetí hodinou odpoledne. Před příjezdem vlaku do Olomouce nastala nečekaná událost pro celý vlak, na kterou je nutno upozornit, neboť se týká hodolanských občanů, kteří ji využít mohli ve svůj prospěch. Nežli přijel slavnostní vlak na nádraží do Olomouce, zůstal



Olomouc, hlavní nádraží, průčelí před přestavbou r. 1936.



Olomouc, hlavní nádraží, průčelí z let 1939—1942 po přestavbě budovy.

stát patrně poblíž zastavěné části obce Hodolan a měl zvláštní důvod, proč zastavil. Hodolanskému obecnímu představenstvu v čele se starostou se tak naskytla vhodná příležitost přivítat vzácné účastníky zastupující nejvyšší vídeňské úřední činitele na území katastrálním obce Hodolan. Veškeré osazenstvo vystoupilo z vlaku, neboť bylo nutné se upravit a dát do pořádku k slavnostnímu uvítání v městě Olomouci.

V Přerově se totiž stalo, že za nádražím, za Bečvou v širém poli, vlak zastavil a všichni vystoupili, aby byli přítomni obřadní slavnosti svěcení vlaku. Při této akci se však strhl prudký a vydatný déšť a účastníci byli nejen mokří, ale i důkladně zablácení od mokré půdy a k slavnostnímu přivítání do Olomouce nemohli přijet v tomto stavu. Proto zde v Hodolanech přijali za vděk, že se mohli upravit do důstojného stavu před vjezdem do stanice.²

Slavnostní uvítání vlaku na nádraží v Olomouci mělo vznešený ráz; v městě bylo všechno vyzdobeno květinami a prapory. Podél kolejí v nádraží byly postaveny tribuny a prostory byly přeplněny nedočkavými vzácnými osobnostmi. Tisíce lidí očekávalo příjezd vlaku v posvátném tichu, ve vzácné kázni a klidu. Bylo to něco velebného pro nadšený dav čekající, až se objeví po kolejích jedoucí vlak. Dělová rána o třetí hodině odpoledne oznámila přítomným majestátní vjezd vlaku jedoucí kolem tribun do haly přijímací budovy za velké kanonády a za vyzvánění všech olomouckých zvonů.

Rozšíření první nádraží

Brzy po uskutečnění slavnostní jízdy do Olomouce uvažovalo se ve Vídni, jak dále pokračovat se stavbou železnic. První zásadní usnesení týkalo se financování staveb, a to nikoli jako akciové společnosti, jak se to prvně dělo, nýbrž financování měl převzít stát. Dále se uvažovalo o spojení rakouských drah přes Prahu k železnicím v Německu. Praha za tehdejšího začátečního stavu prvních parních lokomotiv nebyla tak lehce přístupná. Vybráno a prostudováno bylo 7 tras z Vídně do Prahy přes Českomoravskou vrchovinu a výsledek byl ten, že v r. 1842 byl podán ve Vídni návrh inspektorem státních drah Negrellim, aby trať do Prahy byla vedena jako pokračování tratě z Olomouce. Návrh byl schválen ve Vídni 3. srpna 1842 a ihned bylo započato se stavbou; trať měla navazovat na první nádraží v Olomouci.³

Stavba tratě do Prahy, v úseku z Olomouce do České Třebové, byla započata již 4. září 1842; o nádraží v Olomouci se jednalo na pochozí komisi 21. září 1842. Trať měla navazovat na hotové první nádraží severní dráhy Ferdinandovy; přitom bylo nutné přeložit úseky silnic haličské a slezské a převést je společně na druhou stranu přes koleje, a tam se pak měly rozvětvit. Příjezd k přijímací budově a přednádražní prostor zůstal společný, byl jen prodloužen k přeložené silnici haličské.

Proti tomuto snadnému spojení, resp. k rozšíření společného nádraží, stál v cestě civilní hřbitov patřící dómské faře sv. Václava. Hřbitov nad trojúhelníkovým půdorysem, jehož forma vznikla stavbou silnice, zasahoval svým rohem do rozšířeného nádražního území a znemožňoval uvést celou plochu do pravidelné formy.

Olomoucký arcibiskup a kardinál Maxmilián Josef, svob. pan Sommeraubeck nechtěl dát k dispozici pro nádraží ani kousek pozemku ze hřbitova a důrazně se bránil. Zákrokem u císaře dosáhl, že území hřbitova zůstalo netknuté a trať se musela přizpůsobit hřbitovu. Později bylo sice docíleno, že hřbitov byl úředně zrušen, ale až 13. srpna 1852, to nemělo již vliv na spojení obou nádraží. Koleje a stavby na nádraží musely se posunout směrem na východ od hlavní koleje a spojení kolejí se provedlo pomocí výhybek. Kromě hlavních kolejí provedly se koleje manípulační, odstavné a objízdné, pro nakládací rampu zřídila se točna.

Na rozšířeném nádraží se postavily objekty a budovy. Při křížení přeložených silnic s hlavními kolejemi postavil se strážní domek hlídající otevřený prostor nádražní a pro uzavírání přejezdu při průjezdu vlaků. Při hlavní koleji umístily se dva skladištní objekty pro příjem a výdej zboží a k nim byla zřízena příjezdní rampa.

Samostatná budova pošty se postavila poblíž hřbitova, byla jednopatrová s dvoranou a kanceláři. Tato budova postavená r. 1845 sloužila za expedici pošty, neboť dráhy převzaly od pošty dnem 1. září 1845 povinnost dopravovat poštu v železničních poštovních vozech.

Nedaleko přijímací budovy postavila se obytná a administrační budova, která později byla zvětšena jak pro byty úředníků, tak i na nocležny cizích strojvůdců. Dále byla rozšířena o kanceláře inženýrů, pro správce dílen a nádraží. Dále zřízeno zařízení zdravotní, bezpečnostní a návěstní; současně se postavily vodní nádrže a vodní jeřáb k napájení lokomotiv a výtopna pro tři lokomotivy a dílna. Rampa pro nakládání ekvipáží se přemístila na severozápadní částí území. Zvon pro oznamování odjezdů vlaků byl zavěšen před přijímací budovou.

Obě nádraží jak severní dráhy Ferdinandovy tak i státní dráhy ku Praze, byly sloučeny jen pro dopravu osob v přijímací budově, kdežto zařízení pro nákladní zboží a její přepravu zůstalo samostatné pro každou dráhu zvlášť.

Slavnostní zahajovací jízda z Olomouce do Prahy se konala 20. srpna 1845. Do Olomouce přijely dva vlaky z Vídně již 19. srpna a bylo velké vítání účastníků. Město bylo slavnostně vyzdobeno a na měšťanské střelnici (kolem stadiónu Míru) byla velká lidové slavnost. Byla to veliká událost, město bylo celé osvětleno, vypouštěly se ohňostroje a v redutě se konal velký balet. Druhého dne ráno oba vlaky odjely z Olomouce do Prahy, kam přijely odpoledne.

Pro zvětšenou vlakovou frekvenci byl původní, patrně dřevěný a jen jednokolejový most přes Bystřičku před nádražím v r. 1845 nahrazen mostem železným, jak prokazuje datování na mostě samém.

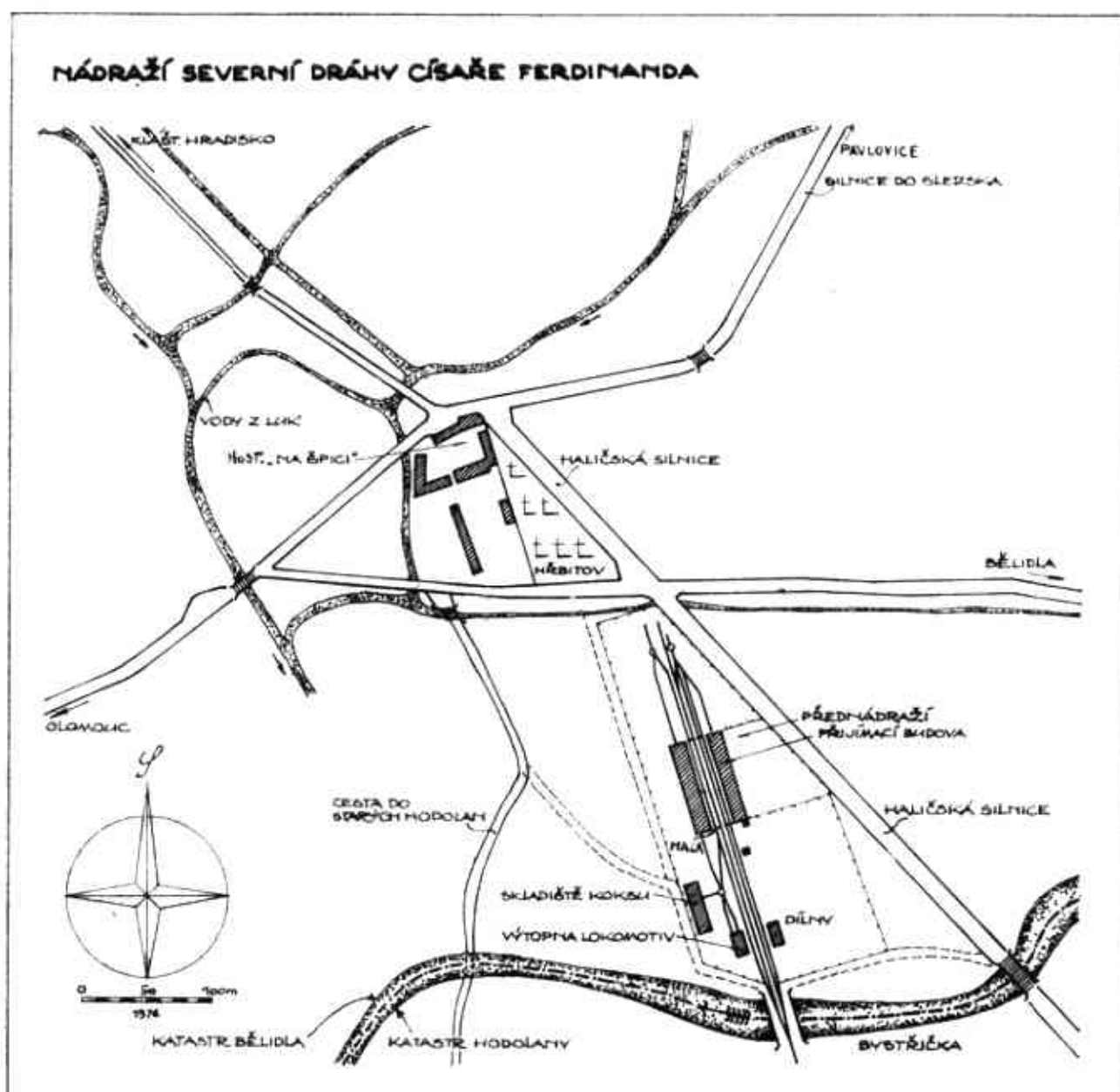
Doba před rozšiřováním a stavba dalších tratí v Olomouci

V klidnějších dobách, od poloviny 19. století, se dráha z Vídně do Olomouce a do Prahy vyvíjela a frekvence se neustále zvětšovala jak v osobní, tak i nákladní dopravě. Historické události se během let utvářely klidně a nový ruch zavládl zvláště v roce 1848; byl to ruch politický, ale pro Čechy nastalo probuzení národní, jak to třeba prokazuje založení Slovanské lípy v Olomouci, jejímž předsedou se stal profesor olomoucké univerzity a ředitel nemocnice dr. Fr. Mošner.

Významnou událostí pro Olomouc se stalo ubytování vídeňského císařského dvora v arcibiskupském paláci po delší dobu, od října roku 1848 až do března roku 1849, byla to doba revoluce ve Vídni. Ještě důrazněji se to projevilo tím, že zde v Olomouci se 2. prosince roku 1848 zřekl trůnu císař Ferdinand I. ve prospěch svého synovce Františka Josefa.

Svým významem stála Olomouc vždy v popředí jako důležitá vojenská pevnost a neustále se na ní něco zdokonalovalo; opravovalo a doplňovalo se jádro pevnosti, zvláště reduty přiléhající k hradbám a bastionům, například reduta bystřická, která byla dostavěna teprve r. 1833 při soutoku řeky Bystřičky do řeky Moravy, pak reduta Salcarova u plynárny r. 1835 a císařská reduta za mostem u řeky Moravy ve směru ke Klášteru Hradisku. Dvě pevnůstky na Tabulovém vrchu a na Šibeníku se vystavěly v letech 1839 až 1846; třetí měla stát u Pavlovic a Bělidel, se však neuskutečnila, neboť jí překážela stavba nádraží. Proto také ony potíže při stavbě tratě a nádraží. O několik roků později stavěl se ve větší vzdálenosti celý okruh pevnůstek.

Existuje situační plán, znázorňující rayony kolem předměstských obcí Olomouce, na které se vztahoval zákaz, resp. omezení prováděných staveb. Plán je

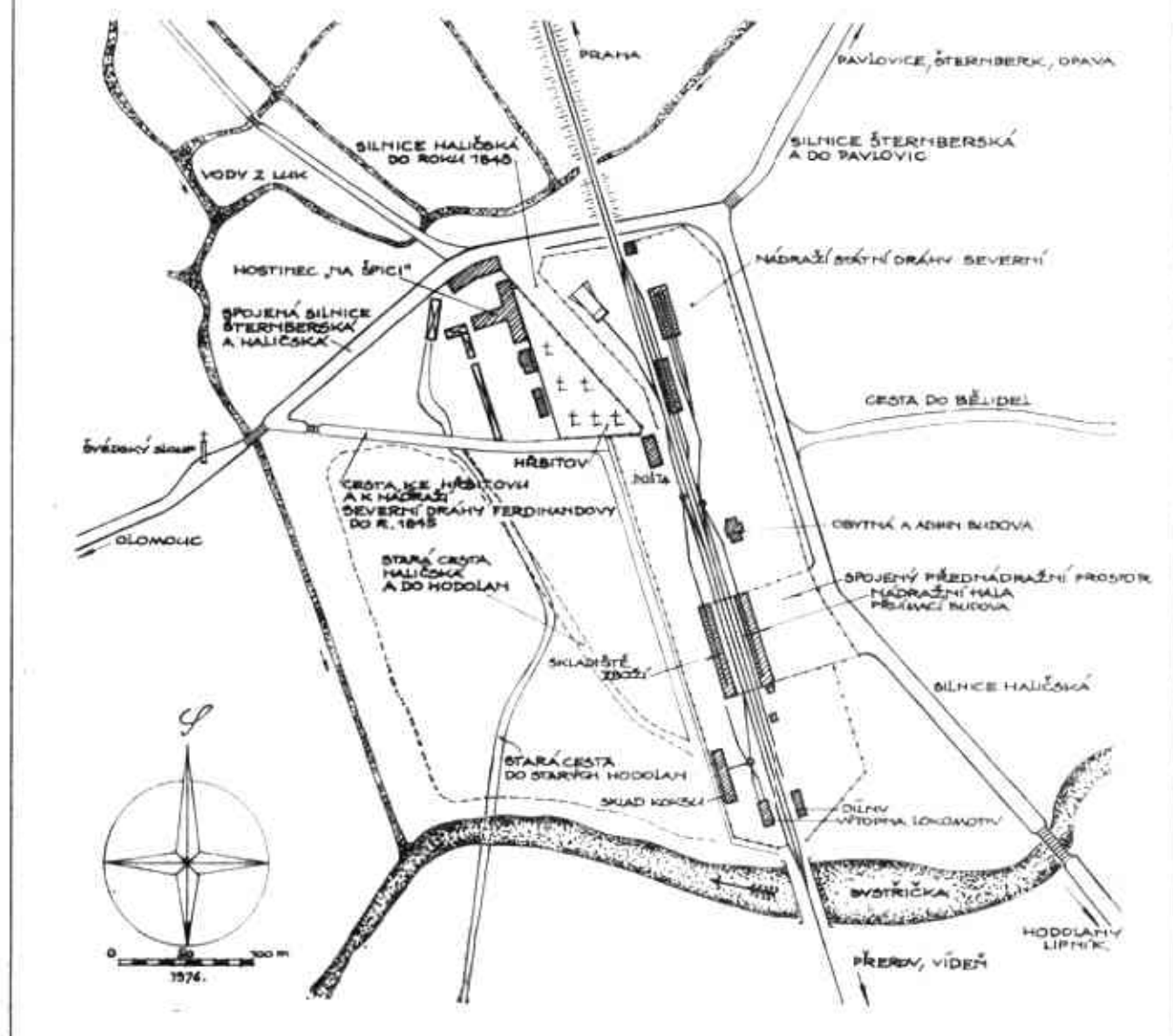


Olomouc, situace nádraží Severní dráhy císaře Ferdinanda z r. 1841.

z roku 1863, kdy se stavěly pevnůstky na železniční trati, a to na zhlaví pře-rovském u Holice a na zhlaví pražském za Černovicem. Na plánu nás zajímá nádraží, jak je zakresleno v tomto roce: existuje hostinec „Na špici“, na nádraží za řekou Bystřičkou má schematicky vyznačeny jen objekty prvního nádraží, tj. dva, resp. tři objekty poblíž mostu a pak přijímací budova. Z rozšířeného nádraží pro státní dráhu jsou zakresleny tři objekty. Jinak celá železniční trať počínaje u Černoviců až do Holice je bez jakéhokoliv objektu, jen jmenované dvojité pevnůstky u Černoviců a Holice obepínající linie tratě, obě byly právě ve stavbě. Tímto plánem se prokazuje, že rozšířené nádraží za hostincem existovalo a stále se používalo na tomto místě, nezměnily se ani koleje ani objekty.

Za války r. 1866 shromáždila se rakouská severní armáda v Olomouci a odtud odtáhla do boje v Čechách. Po prohrané bitvě u Hradce Králové se poraže-

SPJOJENÉ NÁDRAŽÍ SEVERNÍ DRÁHY FERDINANDOVY A STÁTNÍ DRÁHY SEVERNÍ



Olomouc, situace spojených nádraží Severní dráhy Ferdinandovy a Státní dráhy severní r. 1845.

né vojsko zase scházelo v olomouckém táboře chráněném pevností a pevnostkami a připravovalo se k odvetě za porážku u Hradce Králové pod vedením Ludvíka Benedeka. Armáda měla z Olomouce vyrazit do týlu pruského vojska, které postupovalo již k Vídni, aniž se zastavilo u olomoucké pevnosti. Ve Vídni však z velkého strachu zkřížili plány Benedekovi a odvolali ho z velitelského místa a obdržel rozkaz ihned s vojskem odtáhnout k obraně Vídne. Jediné střetnutí s pruským vojskem se stalo u Tovačova.⁴ Zdokonalená olomoucká pevnost se tedy neuplatnila v boji a názor na její význam se měnil a upadal.

Po válce nastal všeobecný klidný život nejen v Olomouci, ale i v celé zemi moravské, který se mohl nerušeně vyvíjet jak hospodářsky, tak i národnostně. První zahájení další stavby železniční tratě byly zahájeny v letech 1869 a 1870, kdy se postavila trať z Brna do Přerova a ihned na ni navázala trať z Neza-

myslic do Olomouce a dále její pokračování do Šternberka; zahájení dopravy nastalo 1. července r. 1870. Trať patřila k akciové společnosti severní dráhy Ferdinandovy a mohla v Olomouci beze všeho zaústit na nádraží a používat společně její příjmací budovu a všechny ostatní objekty, stačilo pro ni položit jen samostatné koleje.

Tato trať bez dalších obtíží a připomínek zapadla do stávající tratě počínajíc v místech dnešního vysokého mostu, kde se připojila k hlavní trati a společně se převedla až k mostu přes Bystřičku. Její pokračování do Šternberka vyústovalo v severovýchodním cípu nádraží.

Příprava k zřízení nového nádraží v Olomouci je viditelná na dalším plánu města Olomouce s přesným datováním 16. července r. 1871, na kterém je zakresleno mnoho nového týkajícího se železniční dráhy. Je to vlastně projekt Hlavního nádraží v Olomouci s novými tratěmi, objekty a hlavně s novým situováním budov a což je nejdůležitější, že je současně zakreslena příjezdová silnice k novému nádraží od starého nádraží u hostince „Na špici“.

Na plánu je zakreslena situačně budova nového Hlavního nádraží s popisem „Aufnahme Gebäude“, tedy příjmací budova. Dále je nápadně zakreslena nově projektovaná trať do Krnova (patrně do hotového plánu dodatečně přikreslena silnějšími čarami); tato nová trať zahájila jízdu však teprve 1. října 1872. Důležité je vyznačení komunikace podél západní strany tělesa dráhy počínajíc u hostince „Na špici“, v rovném přímém směru pokračuje po novém silničním mostě přes Bystřičku kolem nově projektované příjmací budovy, kde však nekončí, ale pokračuje dále až k zaústění prostějovské tratě do zhlaví od Přerova; v těchto místech stoupá cesta po nadjezdu nad hlavní trati a za mostem nadjezdu klesá do osídlené obce Hodolan. Na projektu jsou naznačeny budovy, které se mají stavět poblíž nové příjmací budovy, ale jsou zde také zakresleny stávající budovy na starém nádraží u hostince „Na špici“. Na tomto plánu projektuje se návrh na rozšíření starého nádraží k severu a současně přeložení silnic haličské i slezské se zapojením cesty do Pavlovic.

Tento projekt hlavního nádraží z roku 1871 se brzy začal uskutečňovat, a to předně postavením nové tratě, která proměnila Olomouc v křižovatku drah. Byla to trať z Olomouce do Krnova vedená údolím řeky Bystřičky a z Krnova byla ihned prodloužena do Opavy. Trať se nazývala Moravsko-Slezská centrální dráha; doprava byla zahájena dne 1. října r. 1872. Z olomouckého nového nádraží prošla po stávajícím mostě přes řeku Bystřičku a ihned se vytočila obloukem k východu, při tom přešla haličskou silnicí a v pokračování tratě zřízeno bylo vlastní samostatné bělidelské nádraží a to severně před zastavěnou obcí Bělidla; na projektu drah z r. 1871 ještě nádraží zakresleno nebylo. Postavily se zde na straně obce Bělidel dva zděné objekty, které zde dosud stojí, byly to administrativní a příjmací budova a sklady; používají se v nynější době pro nákladní přepravované zboží. Také koleje byly rozšířeny, u kterých stály sklady materiálu a výtopna lokomotiv; kdy se tak stalo pověděly by jen spisy uložené ve Vídni.

Nová budova hlavního příjmacího nádraží

V Olomouci na nádraží byla tedy křižovatka drah a ta vyžadovala spojení mezi sebou a uskutečnění bylo možné jedině zřízením zvláštního osobního nádraží. Bylo to nutné, neboť provoz a přeprava osob se neobyčejně zmohly a vzrostly; bylo to nevyhnutelně potřebné, aby dráhy vhodným způsobem byly spojeny pro hladký přestup cestujících od jednoho vlaku k druhému a stejně tak pro překládky zavazadel.

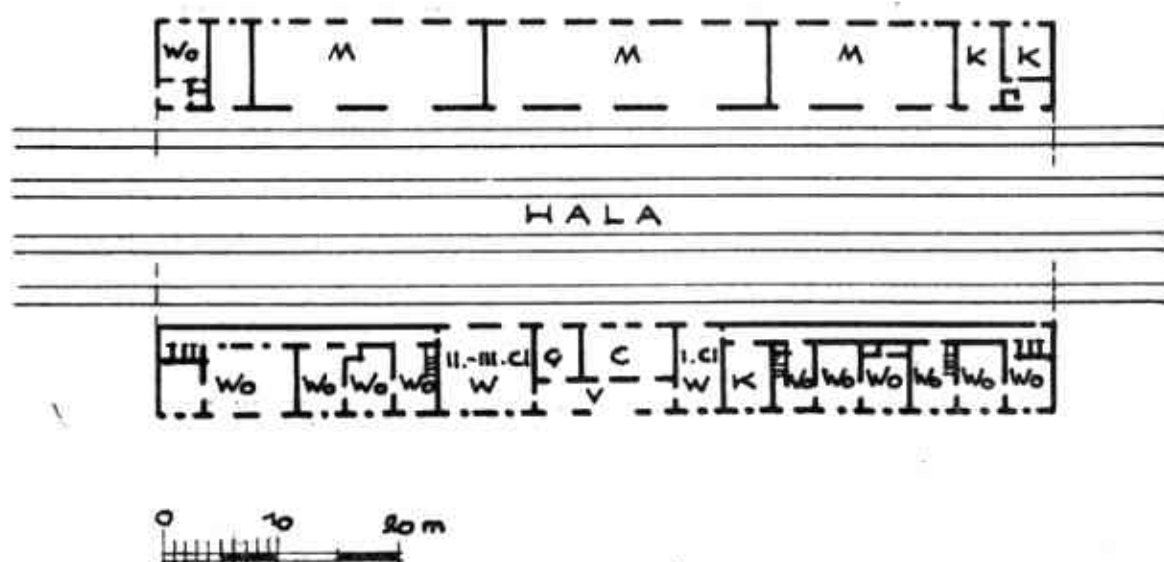
Od r. 1858 byl provoz a budování železnic výhradně v rukou soukromých společností, kterým stát zaručoval přiměřené zúčtování vloženého kapitálu. Aby byl zvýšen vliv a usměrnění železničního podnikání proveden byl návrh

k systému státních drah. Od roku 1874 stát sám opět dráhy buduje a dále nabývá soukromé dráhy výkupem; proto stát vydává železniční dluhopisy a přeměňuje akcie soukromých společností na státní dluhopisy.⁵

Tyto všechny okolnosti vedly k zřízení zvláštního osobního nádraží v Olomouci na místě, které by prospívalo všem tratím, ale i vyhovovalo obecnstvu města Olomouce a také vojenské pevnosti v té době ještě existující, ale schylující se k jejímu zrušení jak se toho dožadovalo město samo. Tak již městský rada C. Machanek navrhoval v r. 1870 rozšíření města přímo směrem k Hodolanům a k dráze přes pevnostní hradby a první zakreslil do plánu novou komunikaci k budoucímu nádraží. Pak dochází ke společné dohodě zúčastněných činitelů, tj. městské rady, vojenského pevnostního velitelství a správy dráhy, aby se postavila nová přijímací budova nazývaná Hlavní nádraží v Olomouci. Její umístění navrženo při opuštěné cestě z bývalého a zbouraného návsi obce Hodolan. Spojnici s městem bude tvořit přímá linie k Hradské bráně; u této bude rozcestí obou komunikací, totiž staré cesty k dlouhému mostu a vedoucí k hostinci „Na špicí“ a druhá bude přímá rovná linie k novému nádraží, jak to bylo vyznačeno na projektu z roku 1871.

Nežli nová komunikace k nádraží bude vybudována, provede se spojení nového nádraží od hostince „Na špicí“. Provede se cesta podél nádražního tělesa a bude pokračovat po jeho západní straně, překročí mostem řeku Bystřičku a půjde dál v přímé linii po území obce Hodolan k nové budově Hlavního nádraží a ještě dále až do míst, kde se napojuje trať od Nezamyslic, tam se zřídí nadjezd přes hlavní trať přerovskou a cesta bude pokračovat dolů do obce Hodolan. Tak jak bylo všechno vykresleno na plánu z r. 1876 znázorňujícím rayony se zákazem staveb kolem pevnosti a kolem pevnůstek.

PŮDORYS PŘIJÍMACÍ BUDOVY SEV. DRÁHY FERDINANDOVY



Olomouc, půdorys přijímací budovy na prvním nádraží Severní dráhy Ferdinandovy: V — vestibul, G — zavazadla, C — pokladna, W — čekárny, Wo — byty, M — skladiště, K — kanceláře.

Na tomto plánu z r. 1876 jsou již zakresleny tyto objekty: nová přijímací budova hlavního nádraží a severně od ní dvě další budovy, které zde dožily až do poslední doby, kdy byly zbourány pro stavbu nových objektů pošty. Také jižně hlavní budovy je objekt (dnes je zde nový objekt pro rychlozboží) a na východní straně za kolejemi byla postavena výtupna lokomotiv.

Na starém prvním nádraží jsou zakresleny staré objekty poblíž mostu přes Bystřičku i stará přijímací budova; ale přednádražní prostora u haličské cesty již neexistuje. Trati šternberská a krnovská i s nádražím bělidelským je zakreslena a má dvě budovy. Území pro pražskou dráhu je vyrovnáno do pravidelné formy na úkor bývalého hřbitova a jsou zde dvě budovy, a to jedna z prvních budov pro poštu a druhá další. To tedy všechno znamená, že v této době r. 1876 byla již v provozu nová přijímací budova na hlavním nádraží.

V této době r. 1876 vymohlo si město, že byla zbourána jako první z pevnosti Hradská brána, současně se vyrovnal terén před touto bránou, kdy zasypaly se valy a příkopy. Pro zastavění území kolem navržena byla parcela dne 2. listopadu 1876, kde je již zakreslena projektovaná třída k novému nádraží.⁶ Výstavba této nádražní třídy prováděla se postupně po částech; se stavbou se započalo v r. 1877, prováděla se až k toku Střední Moravy; druhá část se uskutečnila r. 1885 až k hlavnímu toku řeky a dostavěna byla r. 1888 až k hlavnímu nádraží. To však byla již pevnost zrušena r. 1886. Tím přestalo se jezdit k nádraží okolo hostince „Na špici“ a jezdilo se přímo nádražní třídou (dnešní třídou Osvobození), hromadná doprava děla se omnibusey a jednotlivci jezdili ve fiakrech a landaurech.

Poslední trať která zaústovala již do hlavního nádraží byla trať čelechovická, zřízená pro místní dopravu; její provoz byl zahájen 4. března r. 1882. Poněvadž trať procházela po západním a jižním obvodu města před pevnostními hradbami, měla na předměstích zastávky a to: v Řepčíně, v Olomouci-městě a v Olomouc-Nové Ulici. Trať končila jednak zastávkou pro osobní dopravy v malém přízemním domku o jedné místnosti pro výdej lístků a sloužila za čekárnu a stála přímo proti hlavnímu nádraží na druhé straně cesty na rohu ulice. Pro nákladní zboží a pro administrativu se správou této trati měla seřazovací nádraží na východní straně hlavního nádraží. Trať se tam dostala po nadjezdu přes koleje hlavní trati, v sousedství silničního nadjezdu dříve postaveného, a bylo situováno v dnešní Tovární ulici, odkud koleje měly spojení k nákladnímu hlavnímu nádraží. Vytvořeno bylo tak vlastní nádraží místní dráhy.

Tato dráha byla postavena v rámci zákona o lokálních drahách a to bývalou „Rakouskou společností místních drah ve Vídni“ a teprve v r. 1887 byla převzata do provozu státních drah. Do hlavního nádraží byla trať převedena i pro osobní dopravu až při přestavbě celého nádraží po roce 1929 a obdržela samostatné nástupiště číslo V, tím mohl být železniční nadjezd do Hodolan zrušen a odstraněn. První fotografie budovy nového hlavního nádraží je z roku 1830 a zhotovil ji olomoucký fotograf Wasservogel.⁷

Přestavby budovy hlavního nádraží ve 20. století

Od zaústění poslední nově postavené trati čelechovické do hlavního nádraží vyvíjel se neustále provoz na železnici a bylo nutné doplňovat, upravovat a přestavovat různá odvětví na nádraží.

První přestavba a rozšíření hlavního nádraží se uvádí v roce 1901 v Ročence města Olomouce; je to poprvé, kdy Olomouc uvádí zprávu o nádraží, neboť toto neleželo na katastru města.⁸ K hlavní budově byla přistavěna nádražní pošta a sice při severním konci budovy postavená do bývalé restaurační zahrady a to tak, že přiléhala k prvnímu perónu blízko první koleje pro snadné nakládání pošty do vagónů.⁹ Na hlavním nádraží byla pošta změněna na samostatný poštovní úřad č. 2 a samostatnou budovu dostala r. 1901. Tato budova byla zbourána r. 1961, když byly postaveny v blízkém sousedství dvě

velké čtyřpodlažní poštovní budovy, jež jsou spojeny traktem kryté haly, a kde jsou zásilky na transportním pásu tříděny automatickou mechanizací a ukládány přímo do vagónů. Kromě pošty byla r. 1901 v budově nová čekárna III. třídy a zvětšil se také vestibul. Současně se však v Ročence města poukazovalo na potíže, které se neřešily, a sice, že při návalu odjíždějících je čekárna



Olomouc, situace spojených nádraží se zakreslením projektu neuskutečněné
pevnůstky mezi Pavlovicemi a Bělidy asi z r. 1845.

daleko vzdálena od kolejí, přes které se musí chodit k vlakům a navrhuji, že potíže by se daly vyřešit jen zřízením tunelů; také samostatný východ z vestibulu by byl žádoucí. To všechno se uskutečnilo až po roce 1929.

Zřízením Čsl. republiky v r. 1918 stalo se nádraží koncentračním a distribučním střediskem veškeré přepravy osob a zboží pro celou střední, severní a východní Moravu a Slezsko. Proto byla v Olomouci ke stávajícímu ředitelství drah postavenému r. 1896 vybudována další nová budova r. 1937 podle projektu ing. arch. Vojtěcha Krcha z Prahy; obě budovy jsou situovány u bočního vchodu do Smetanových sadů.

Velké změny nastaly také v železniční dopravě rokem 1918 a ty vyžadovaly přestavbu celého nádraží i kolejiště. Proto ředitelství drah dalo vypracovat projekt na úplnou rekonstrukci osobní i nákladní dopravy. Projekt si vyžádal několik roků práce, při tom se braly v úvahu také městské i celostátní požadavky.

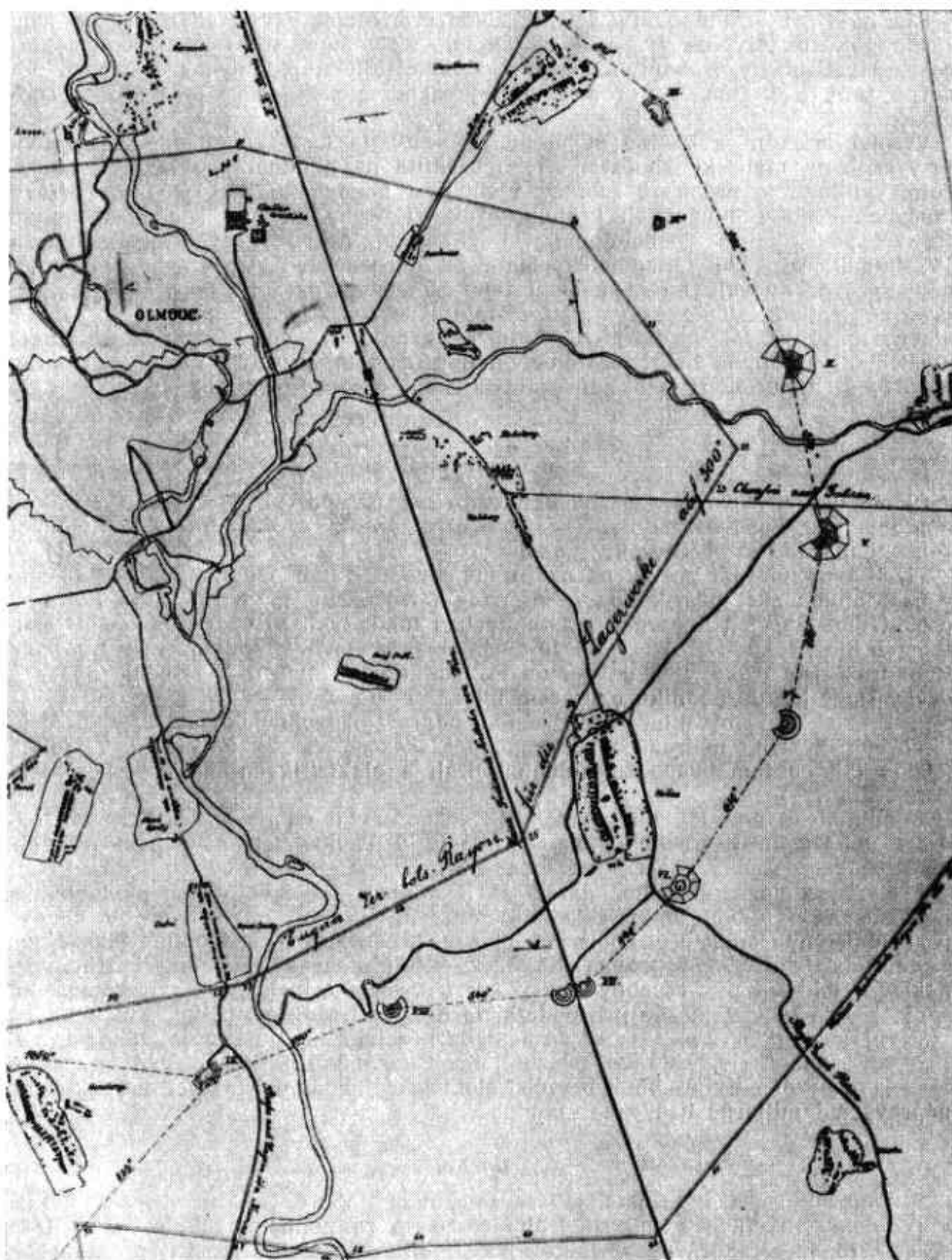
S přestavbou celého nádraží bylo započato v r. 1929 a to podle zmenšeného projektu, ale i ta si vyžádala několik let při provádění. V r. 1929 byl vybudován pavlovický podjezd místo dřívějšího přejezdu v niveletě kolejí, byl prováděn v omezeném rozsahu, a to místo tří otvorů pro dopravu a dva chodníky provedeny dva otvory a jeden chodník, takže do nynější doby funguje podjezd jako provizorium.¹⁰ To dosvědčuje také velký dva metry vysoký kámen, silniční mlátník, postavený při rozcestí silnic a pocházející z r. 1782 a nyní pohrozený za silniční krajnicí na rohu ulice Edisonovy.¹¹

V r. 1929 se současně budovalo kolejové zhlaví na přednádražním území směrem ke Klášteru Hradisku. Roku 1930 začala se stavba hodolanského vysokého mostu, nadjezdu, a také stavba kruhové výtopny lokomotiv při pavlovickém podjezdu i skladiště pro rychlozboží v blízkosti budovy hlavního nádraží. Také trať čelechovická byla zaústěna do hlavního nádraží. V dalších letech rozvětveno bylo kolejiště mezi mostem přes Bystřičku a hodolanským nadjezdem, při tom byla zbourána stará výtopna a dílenské objekty. V r. 1934 začato s výstavbou ostrovních nástupišť i s provedením příchodu tunelem k těmto nástupišťům. Tunel si vyžádal celé dva roky práce pro těžké podmínky při stavbě, proto bylo také upuštěno od stavby dalšího tunelu pro zboží a zavazadla; totiž v propustné štěrkové půdě byla voda tekoucí pod terénem z řeky Bystřičky. Investiční náklady uvedených prací včetně roku 1934 si vyžádaly 32 miliónů Kč.¹²

Přestavba přijímací budovy v r. 1935 podle projektu arch. Antonína Parkmana z Prahy, nákladem tři a půl miliónu Kč; přistavěla se nádražní restaurace, původní malý vestibul s věžovitými rizality se rozšířil o 12 m do přednádražního prostoru a zvýšil se tak, že vytvořil dominantu ukončující průhled přes celou délku nádražní třídy Osvobození od místa bývalé Hradské brány. Průhled resp. zakončení třídy Kosmonautů, která se tehdy projektovala, nebyl řešen.¹³ Na vrchol střechy vestibulu se umístil znak dráhy, tj. okřídlené kolo. Na průčelí obou stěn vedle věží s hodinami se umístily velké reliéfy s postavami, které navrhl Vilém Zlámal ze Šternberka.

V květnu r. 1945 přešla městem Olomoucí válečná fronta, bojovalo se i v městě; na nádraží byla úplně zničena nová velká výtopna lokomotiv a nově upravená přijímací budova hlavního nádraží byla velmi poškozena, zvláště nově rozšířený vestibul, jehož střecha a strop byly úplně poškozeny vedle dalších menších zásahů.

Při obnovování byl vestibul nově upraven a umělecky uvnitř vyzdoben malířsky a sochařsky podle návrhu architekta Lubomíra Šlapety z Olomouce. Rovněž stěny nad pokladnami mají vysoké pásy sochařských reliéfů, a to na severní stěně je znázorněn život technický, na čtyřech různých pracovištích zobrazují se muži s technickými znaky svých oborů; pátý zakončující oddíl tvoří symbolizující zářící technické slunce podobu sputníka.



Olomouc, okolí města s rayonem omezujícím stavby, s tratí a rozšířeným prvním nádražím r. 1863.

Pás na jižní straně stěny vytváří život pracujících živých bytostí, jež jsou zpodobněny na čtyřech výjevech se ženami, jež v paprscích vycházejícího slunce jsou zakončeny vrcholným motivem symbolizujícím plodnost a mateřství podobou ženy s dítětem. Autorem reliéfu je akademický sochař Jára Šolc z Olomouce.

Vysoká průčelní a hladká stěna uvnitř vestibulu nad schodištěm k perónům je vyzdobena malířsky zhotovena jako sgrafita na hnědém podkladu. V nadživotní velikosti je průběžně zobrazena slavnost hanáckého lidu, jsou to postavy tančících osob v hanáckých krojích; vždy tři osoby mužů a žen sdruženy do tří velkých skupin zpodobňující asi 26 osob. Autor sgrafita je podepsán „V. Zlámal, rok 1960“, akademický malíř ze Sternberka. Pod postavami je široký nápis provedený velkými písmeny typu Menhart. Text je tohoto znění: *„Rozkvětá kraj, má milovaná zem, když dělníci a ženci práci tvořivou ji věnčí.“* Slavnostní odhalení výzdoby vestibulu se konalo 1. května 1960. Provedenou uměleckou výzdobou bylo dosaženo velmi příznivého prostoru celého vestibulu, působícího na příchozího uklidňujícím dojmem a s pocitem jako by vcházel do známého domácího prostředí.

Olomoucká nádraží

Olomoucká křižovatka železničních drah má několik nádraží jak pro osobní dopravu, tak i pro nákladní přepravu zboží; nádraží se seskupily kolem hlavní železniční tratě od Přerova ku Praze.

1. Hlavní nádraží postavené na území obce Hodolan, má budovu postavenou v čele olomoucké městské nádražní třídy Osvobození. Je určeno pro veškerou osobní dopravu. Má 5 perónů přístupných z hlavního vestibulu tunelem. V sousedství hlavní budovy při třídě Jeremenkově je nová budova pro rychlozboží. V nádraží jsou také vlečky vedoucí do podniků ve směru k Novému Světu a druhý směr jde do podniků v Tovární ulici.

2. Z bývalého místního seřazovacího nádraží čelechovické tratě v Tovární ulici bylo zřízeno nádraží obhospodařující veškeré vlečky ve směru k Holici. Je zde také automatizace železničních drah a elektrifikační úsek československých drah.

3. Bělidlecké nádraží, kudy projíždějí veškeré vlaky i osobní ke Krnovu, nádraží obhospodařuje podniky na Bělidlech, v Pavlovicích a v Bystrovanech. Je zde také automatizace železničních drah.

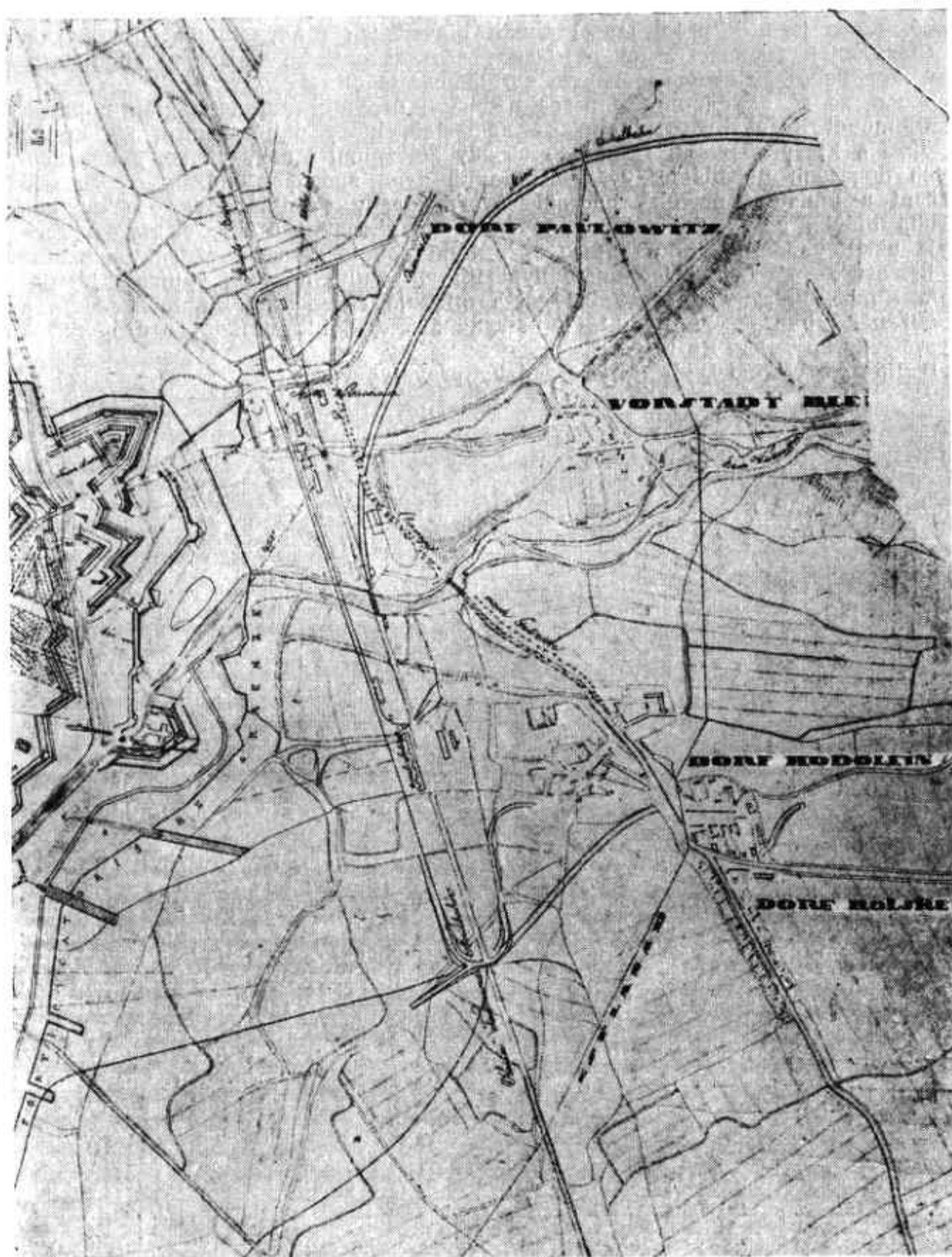
4. Na bývalém rozšířeném nádraží za hostincem „Na špici“ a za pavlovickým podjezdem, je hlavní velké skladiště nákladní, a celní odbavování. V budově jsou umístěny kanceláře komerční služby pro zboží s vedoucím náměstkem a dále expozitura a výprava vlaků. Za podjezdem je umístěno rozřaďovací nákladní nádraží pro všechny směry jak v Československu, tak i pro sousední státy. Jediná vlečka je zde pro podnik na Klášter Hradisko.

Vývoj železniční dopravy se nezastavil, neustrnul a pokračuje dál. Na tratích se provádí elektrifikace železnic. Do Olomouce již přijela v dubnu roku 1959 jako první na zkušebním provozu elektrická lokomotiva mající dvě zpřažené nápravy a familierně nazývaná „Bobina“.

Doslov

Z uvedené práce je zřejmé, jak se železniční doprava a s ní všechna nádraží v Olomouci rozvíjela a jak se dráha rozrostla za pouhých 135 let od r. 1841 do r. 1976. Je to skoro neuvěřitelné, jak se toto dílo mohlo rozšířit do takového rozsahu a co lidský duch i nynější život mohl uskutečnit.

Lituji jen, že jsem neměl k dispozici úřední spisy, které by přesně datovaly nebo vysvětlily některé otázky; spisy jsou však uloženy ve Vídni. Doufám, že moji pokračovatelé v této práci jednou doplní, zpřesní a potvrdí data zde uve-



Olomouc, situace železniční tratě s návrhem místa pro budovu nového nádraží a příjezdové komunikace k nádraží, dat. 16. července 1871.

dená. Proto jsem k práci musel použít hlavně jen plány situační, které jsou v Olomouci k dispozici a jež jsou datované, anebo které se daly snadno datovat, bez těchto by se práce nebyla mohla uskutečnit.

Škoda, že se ukončení této práce nedočkal úředník ředitelství státních drah v Olomouci Karel Kraus, technický náměstek, který náhle zemřel 29. dubna r. 1975 a který se velmi zajímal o všechny železniční otázky vůbec. Při společných debatách nabádal k vyřešení hlavně dvou sporných otázek. o přesném určení a umístění prvního nádraží severní dráhy Ferdinandovy v Olomouci, druhá otázka se týkala doby postavení budovy hlavní dráhy, v kterém roce byla uskutečněna. Z odpovězení se bez plánů nedala provést; vždycky a všude v literatuře se uvádělo jen místo nynějšího hlavního nádraží, vyjímaje jen Josefa Honse, který v knize Velká cesta otiskuje reprodukci plánu prvního a rozšířeného nádraží na obr. 43 na straně 139, bez bližšího doprovázejícího a vysvětlujícího textu.

Doufám, že se mi podařilo obě otázky pravdivě vyřešit.

Poznámky

¹ F. Říkovský, Zeměpisný obraz olomouckého okresu, Brno 1934. Zvl. otisk Vlastivěda moravská — okres olomoucký, Brno 1935. — V. Nešpor, Dějiny města Olomouce, Brno 1936, Vlastivěda moravská. — J. Kux, Die deutschen Siedlungen um Olmütz, Olomouc 1943. — J. Kšíř, Staré olomoucké špitály a jejich situování, Zprávy Vlast. ústavu v Olomouci, čís. 118 z r. 1964. — A. Zemánek, Pavlovičky, Rkp. z 1962, ve St. vědecké knihovně v Olomouci. — Malé dějiny Olomouce, Ostrava 1972. — V. Brázda, Okresní hejtmanství olomoucké, Štěpánov 1913.

² H. Kühn, 100 let železnice v přerovském kraji, Přerov 1941, str. 29. Tím se potvrzuje

³ J. Kšíř, K jubileu otevření železnice z Olomouce do Prahy, v tisku. sdělení kronikáře Karla Hřebíčka, že tehdejší hodolanský starosta vítal vzácné účastníky vlaku na katastrálním území Hodolan.

⁴ Generalstabsoffizier, Kritischen Tage von Olmütz im Juli 1903, Wien 1903. J. Kšíř, Tereziánská pevnost olomoucká, Průvodce po bojištích seš. 25, Praha 1937. — R. Fischer, Zrušení olomoucké pevnosti, Olomouc 1935. — J. Kšíř, Obec Holice jako součást olomouckého opevněného tábora, Holický sborník II, 1967/68, Holice u Olomouce 1967/68.

⁵ J. Sláma, Konec rakousko-uherského dluhu, Praha—Brno 1936, str. 50 a 53.

⁶ Kšíř, Budovy Slovanského gymnasia v Olomouci, Pocta Slovanského gymnasia v Olomouci 1867—1967, Olomouc 1967, str. 28 a 40.

⁷ V. Burian, Olomouc ve fotografii 19. století, Práce odboru společenských věd Vlastivědného ústavu v Olomouci čís. 29, Olomouc 1973, str. 29.

⁸ Der Statistische Jahrbücher der Hauptstadt Olmütz IV. Band, Olmütz 1905, str. 46.

⁹ J. Kšíř, O vývoji poštovního olomouckého, Zprávy Vlast. ústavu v Olomouci čís. 135 r. 1967, str. 7. — J. Kšíř, Kolejová smyčka u nádraží, Kdy—kde—co, čís. 4 z r. 1973.

¹⁰ J. Valda, Přestavba hlavního nádraží v Olomouci, Památník 12. sjezdu SIA v Olomouci, Olomouc 1932, str. 64, 66 a 67, 68 a 85 a 121.

¹¹ Kamenný silniční památník „Mílník“ je čtverhranný hranol 200 cm vysoký, mírně zkosený dole 60 cm a nahoře 48 cm do čtverce, vrchol zkosený do 10 cm vysokého jehlanu; sokl chybí.

¹² Olomouc, hlavní nádraží, Cestovní zpravodaj ČSD, Brno a Olomouc ředitelství drah odd. V. roč. 1937, čís. 4/5, str. 27.

¹³ J. Kšíř, Přestavba staniční budovy na hlavním nádraží, Věstník hlavn. města Olomouce, roč. 1, čís. 11. — Týž, Sídliště v přednádražním prostoru, Kdy—kde—co prosinec 1965. — Týž, Kolejová smyčka u nádraží, Kdy—kde—co čís. 4 r. 1973.

Literatura

Geschichte der Eisenbahnen der öster. — ung. Monarchie, Wien 1898.

J. Hons, Velká cesta, čtení o dráze Olomoucko—Pražské, Ostrava—Praha 1947.

H. Kühn, 100 let železnice v přerovském kraji, Přerov 1941.

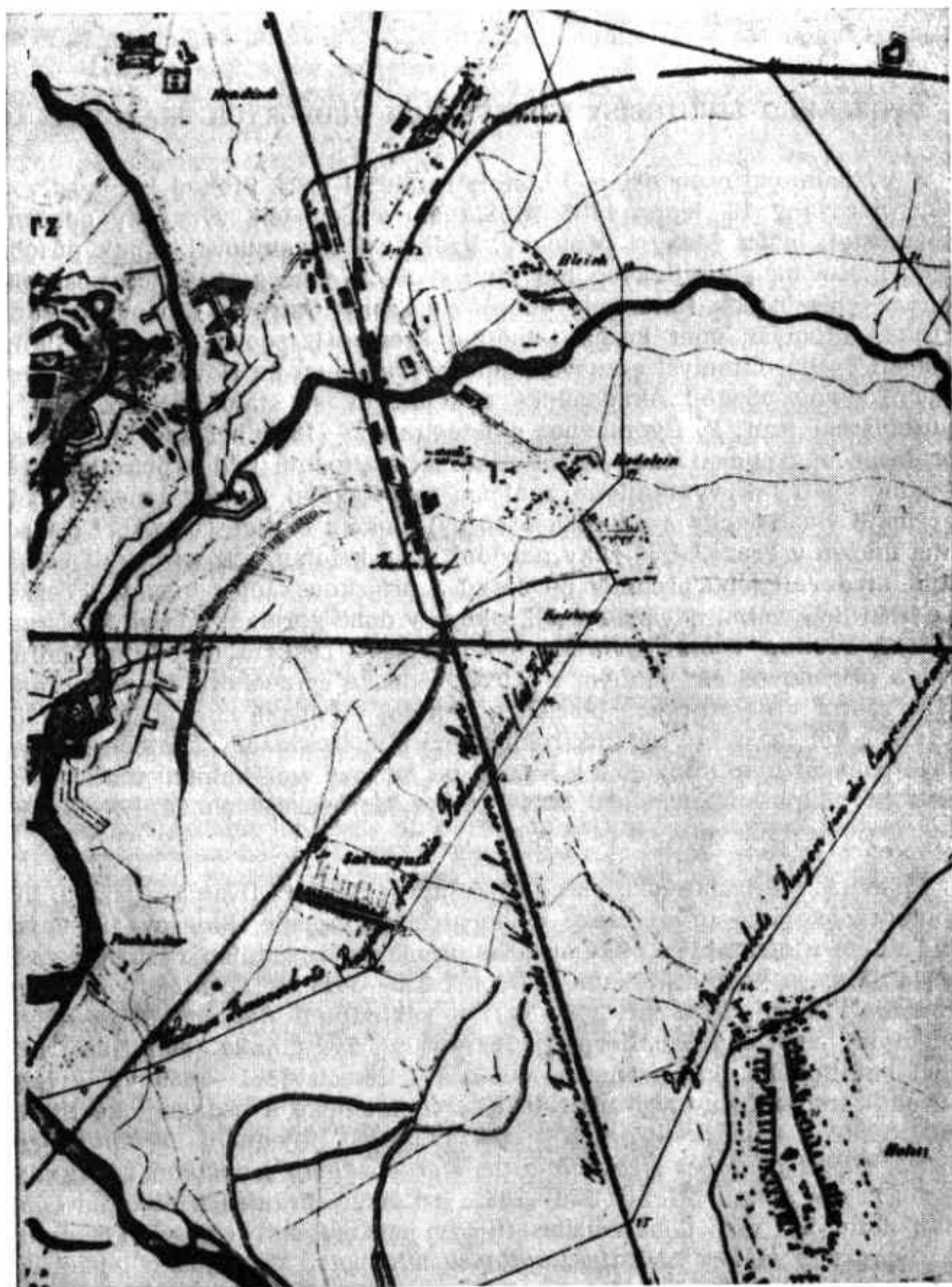
A. J. Lehmann, 100 Jahre nordmährische Eisenbahn, Nordmährerland, roč. 1941, seš. 4, Železnice Olomouc—Praha 1845—1945, Olomouc 1945.

Sto let dráhy olomoucko—pražské 1845—1945, Průvodce dějinami Olomouce, sv. 1, Olomouc 1945.

V. Burian, Ikonografie Olomouce do r. 1900, Sborník Krajského Vlastivědného muzea Olomouc IV/1956—1958.

Týž, Olomouc ve fotografii 19. století, Práce odboru společenských věd Vlast. ústavu v Olomouci, čís. 29, Olomouc 1973.

V. Nešpor, Průvodce po Ústředním hřbitově v Olomouci, Olomouc 1929.



Olomouc, situace železniční tratě a nového i starého nádraží; návrh cesty přímo z města k hlavnímu nádraží je vyčárkován. Plán z r. 1876.

DVORSKÉHO ŽIVOTOPISY MORAVSKÝCH VĚDECKÝCH PRACOVNÍKŮ

K významným osobnostem 19. století náležel prof. Prokop Václav Dvorský, narozený 12. ledna 1806 ve Slaném v Čechách, význačný odborný spisovatel, píšící česky i německy. Vzdělával se, studoval a pak působil jako učitel na piaristických hlavních školách a na gymnáziích postupně v různých městech, jimiž byly Benešov u Prahy, Ostrov u Karlových Varů, Praha, Litomyšl, opět Praha (studium kreslení), znovu Benešov, Slaný, potřetí Praha, Litomyšl a znovu Praha. Gymnázium na Novém Městě pražském, zvané později Akademické gymnázium, se stalo posléze trvalým působištěm prof. P. Dvorského: v letech 1835—1868 byl zde činný jako profesor a vychoval tady tisíce žáků. Příležitostně učil i přírodopisu a češtině; patřil k vynikajícím znalcům mateřského jazyka, smýšlel vždy upřímně vlastenecky a od roku 1846 byl členem Matice české při Národním muzeu v Praze.¹ Svě žáky nabádal vždy k tomu, aby se cvičili v češtině, studovali jeho předmět po česku a při zkouškách odpovídali česky. To bylo jistě velmi odvážné a pokrokové v době germanizace ve školství!²

Prof. Prokop Václav Dvorský byl učencem, českým národním buditelem a přírodovědcem, činným v přírodovědecké společnosti Lotos v Praze. Jako rektor vedl pražskou piaristickou kolej v Panské ulici v letech 1859 až 1876, ale to již byl několik roků mimo činnou službu. V letech 1876 až 1882 pobýval jako důchodce v Kyjově na Moravě, ve školních rocích 1882 až 1884 v Lipníku a v letech 1884—1890 v Moravské Třebové, kde zemřel 28. července 1890 ve věku 84½ roku.

Výsledky své badatelské práce zveřejňoval prof. P. Dvorský tiskem. Byl spolupracovníkem první české moderní encyklopedie, Riegrova Slovníku naučného, v němž byly otištěny jeho příspěvky zásadního významu, totiž hesla „*Piaristé*“ (6. díl, Praha 1867, str. 338—341) a „*Schaller Jos. Frant. Jaroslav*“ (8. díl, 1870, str. 299—300) o zakladateli českého historického místopisu Jaroslavu Schallerovi (1738—1809). Svě články posílal do Časopisu katolického duchovenstva, v němž v letech 1861—1886 vyšly jeho původní studie i zprávy o historické, archeologické a pedagogické literatuře české a německé. Z nich je nejzávažnější pojednání „*Příčiny, proč piaristických ústavů v Čechách a na Moravě ubylo*“, otištěné zde v roce 1886 (Praha, ročník 27, str. 235—236), jedinečný pramen k dějinám školství; autor byl v té době osmdesátiletým mužem. Rovněž trvalé hodnoty je Dvorského článek „*Nástin životopisu silozpytce dra Staška*“, jenž vyšel v časopise „*Živa*“, řízeném Janem Evangelistou Purkyněm a Janem Krejčím (Praha 1862, roč. 10, str. 287—288); je to nekrolog fyzika a astronoma PhDr. Flora Ignáce Staška (1782—1862). Spolu s národním buditelem Františkem Douchou napsal P. V. Dvorský knihu „*Dějepis*“ jako učebnici

o 279 stranách pro česká gymnázia: vyšla v Praze roku 1849 péčí výboru pro vydávání českých gymnaziálních knih.

Dokladem značné hodnoty, přinášejícím nové poznatky o vědeckých zájmech prof. Prokopa Václava Dvorského a o jeho spolupráci s brněnskými vědeckými pracovníky jeho doby, jsou dva německé dopisy, které P. Dvorský napsal r. 1885 v Moravské Třebové a jež až dosud byly neznámé.³ Jejich adresátem byl dr. Vilém Schramm (1850—1925), od roku 1884 zástupce kustoda knihovny Františkova muzea v Brně (dnes Moravské muzeum) a potom její knihovník, německý kulturní pracovník a historik v Brně, nakonec ředitel Moravské zemské knihovny (nyní Univerzitní knihovna), autor četných knih a vědeckých statí.⁴ Oba dopisy jsou důkazem zájmu prof. P. Dvorského o výzkum života a díla zapomenutých moravských učenců, k nimž autor shromáždil právě v Moravské Třebové mnohé nové údaje. Dopisy jsou psány na linkovaném papíře o 4 stranách velikosti 14½ cm délky a 22 cm výšky, na němž vyraženo označení „Mähr. Trübau“; text prvního dopisu obsáhl všechny čtyři strany a text druhého dopisu vyplnil tři strany. Oba vzácné listy vydávám v úplnosti v původním znění a doprovázím je výstižnými českými registry.

1.

Moravská Třebová 20. ledna 1885

Prof. Prokop Václav Dvorský sděluje Dr. Vilému Schrammovi příjem jeho dopisu z 10. ledna 1885, v němž mu pisatel potvrdil, že je spokojen se šesti životopisy moravských kulturních pracovníků, jež prof. V. Dvorský sestavil a poslal Dr. V. Schrammovi pro jeho připravovaný slovník spisovatelů na Moravě. Schvaluje Schrammovo rozhodnutí takové dílo zpracovat a rád je svou prací podpoří, ačkoliv je Čechem, žijícím dobrovolně na Moravě teprve osm let. Hned mu zasílá šest dalších životopisů a zároveň svoluje, aby si je Dr. V. Schramm vhodně jako redaktor upravil, přičemž prof. P. Dvorský označuje svůj sloh jako méně obsažný a spíše rozvláčný. Vzhledem ke skromnému obsahu své práce se cítí zahanben vlivným posudkem dvorního rady Kristiána d'Elverta, od něhož jako od znalce a autora literárněhistorických děl se učí metodě vědecké činnosti, má-li tato být důkladná zejména pokud se týče výzkumu pramenů, jejich zpracování a sestavení poznámkového aparátu. Jen ze zběžného pročtení posledních životopisů je zřejmé, že se u K. d'Elverta mnohému naučil. Projevuje názor, že není třeba, aby u otištěných životopisů, jež sestavil, bylo uváděno jeho jméno jako autora, protože není ani ctižádostivý ani není známým spisovatelem: nejde mu o jeho jméno a osobu, nýbrž o to, aby přispěl k něčemu dobrému. Souhlasí však, aby byl zmíněn stručně mezi přispěvateli v předmluvě slovníku. Na přání Kristiána d'Elverta uvádí soupis pramenů, jichž užil ke svým životopisným studiím, ale připomíná v té souvislosti lidové rčení „Chudí lidé vaří jen z vody“.

Hochgeehrter Herr!

Aus Ihrer geehrten Zuschrift vom 10. dieses Monats habe ich mit vieler Befriedigung entnommen, dass die Ihnen von mir zugekommen Biographien

(von 1—6) dem Zwecke des von Ihnen beabsichtigten Schriftsteller-Lexikons für Mähren entsprechen dürften. Es handelt sich hier um einen guten Zweck, um die Ehre Mährens durch Darstellung der geistigen Leistungen edler Söhne dieses Landes. Obwohl selbst ein Böhme, der seit 8 Jahren erst seinen Aufenthalt in Mähren freiwillig gewählt hat,⁵ leiste ich doch gern einen Beitrag mit meiner geringen Kraft, wo es gilt, einen edlen Zweck, zu fördern. Und zu diesem Behufe sende ich Ihnen abermals Biographien von den nachfolgenden 6 im Index der Ordnung nach verzeichneten Männern. Spalten Sie, geehrter Herr, nun Ihres Amtes strenge als Redaktor, kürzen und beschneiden Sie, dessen bedürfen meine Aufsätze, mein Stil ist weniger prägnant, mehr breit-spurig.

Schon aus diesem Grunde noch mehr aber in Rücksicht des Gehaltes meiner geringfügigen Arbeit fühle ich mich durch das gütige Urtheil des Herrn Hofrathes d'Elvert⁶ wirklich beschämt. Von ihm als dem gewiegten Kenner und Verfasser literarhistorischer Werke lernte und lerne ich erst einsehen, wieviel zu solchen Arbeiten erfordert wird, wenn sie gründlich sein sollen — wie viel erfordert wird an Quellen und deren Beurtheilung, an Belesenheit, an Zeit und Ausdauer, an Kenntnissen zum Verständnisse, überhaupt an gelehrten Apparat. Dass ich manchen Geistesfunken aus seinen Werken auffangen, wird man den Biographien beim flüchtigen Durchlesen schon abmerken. Und darum kommt dem Herrn Hofrathe schon in der Hinsicht zum Theile das natürliche Recht zu einem ihm gefälligen Gebrauch zu machen von diesen Biographien zum Beispiel für das Notizblatt der historisch statistischen Sektion,⁷ wenn er gern dort deren Erwähnung werth findet.

Auf die freundliche Anfrage, ob mein Name unter diese Biographien beizudrucken sei — antworte ich einfach, dass ich weder ehrgeizig noch sonst ein bekannter Literat bin, dass mein Name und meine Person gern in den Hintergrund tritt; es handelt sich, ja, wie früher erwähnt, mir nur darum, dass ich zu etwas Guten beigetragen habe. Werden Sie vielleicht im Vorworte zum Lexikon einige von den Beitragenden erwähnen, nun gut! Dann schwimmt man unter den Namen der Übrigen mit ohne Aufsehen!

Um dem Wunsche des hochgeehrten Herrn Hofrathes die Quellen zu meinen biographischen Aufsätzen zu erfahren, bereitwilligst entgegen zukommen, muss ich um Nachsicht bittend, zu meiner Entschuldigung voraus ein populäres Sprüchwort vorbringen: „Arme Leute kochen bloss mit Wasser“. Nichts desto weniger habe ich dennoch einige Hülfsmittel zu Hand, die nicht manchen zu Gebote stehen, als:

1. Unsere Ordens-Nekrologe über einen jeden verstorbenen Piaristen, den Charakter, die Leistungen und so weiter in der kurzen Schilderung.

2. Die jährlichen Ordenskataloge,⁸ zur Bestimmungen der Chronologie und der jährlichen Beschäftigung des Verstorbenen geeignet.

Dazu besitze ich noch:

3. Alexii Horányi *Scriptores Scholarum Piarum*. 2 Bände. Budae 1808 und 1809.⁹ Selten in einer grossen Bibliothek zu finden, kam mir im Buchhandel vor. Aus Wurzbach¹⁰ scheint es nicht zu kommen. Ferner sind mir die gewöhnlichen zur Hand als: Schaller,¹¹ Cikan,¹² Scherschmik,¹³ Monse *Suppeditata ad historiam literariam*,¹⁴ die österreichische *Encyclopaedie*,¹⁵ *Naučný slovník*¹⁶ und andere manche. — Wurzbach ist für mich im Preise zu hoch.

Hinsichtlich meiner Biographie und des etwa von mir durch den Druck publi-

zirten nächstens meine Meinung mich dem Wohlwollen des Herrn Hofrathes und Ihnen bestens empfehlend zeichne ich mich unter Versicherung meiner besonderen Hochachtung Euer Wohlgeboßen ergebenster

Prokop Dworský manu propria

Mährisch Trübau 18 $\frac{20}{1}$ 85

Moravská Třebová 25. března 1885

2.

Prof. Prokop Václav Dworský sděluje Dr. Vilému Schrammovi, že mu posílá poněkud opožděně dodatek k životopisům piaristů, především životopisy Dr. Flora Staška a prof. Bertholda Wintra. Přikládá i životopis piaristy prof. Kvilda Langa, odborníka ve výchově hluchoněmých, zpracovaný až do r. 1883, o nějž se již v r. 1875 zajímal Kristián d'Elvert, a chce vědět, zda jej nyní d'Elvert pojme mezi životopisy spisovatelů. Uvedl-li P. Dworský osmnáct až dvacet piaristů mezi spisovateli z Moravy, je to méně než třetina počtu moravských autorů z piaristického řádu, zmíněných v díle „*Scriptores Piarum Scholarum liberaliumque artium magistri*“, jež napsal maďarský piarista Aleksy Horányi. Podle přání Dr. V. Schramma se omezil jen na výběr piaristických spisovatelů z 18. a 19. století, přičemž vypustil ony piaristy, kteří se vyskytují v d'Elvertově díle o dějinách historické literatury na Moravě a ve Slezsku a kteří částečně patří do 17. století nebo kteří nebyli ani Moravany ani Slezany. K životopisům, jež zasílá, připomíná, že mnohé z nich jsou si podobné a že počet literárních děl u jednotlivých členů řádu je nepatrný: vysvětluje to jednak přetížeností, nedostatkem času (práce ve škole, vedení domácích studií a duchovní funkce) piaristických pedagogů, jednak chudobou řádu a nedostatkem finančních prostředků, potřebných k vytištění knih. Na vyzvání Dr. V. Schramma posílá P. Dworský svůj stručný vlastní životopis a závěrem píše, že v případě příznivého počasí přijede do Brna k vyřízení některých záležitostí piaristického řádu a při té příležitosti osobně projedná s Dr. V. Schrammem vzájemnou spolupráci.

Hochgeehrter Herr!

In der Beilage folgt — etwas verspätet — der Nachschuss von den Piaristen-Biographien, namentlich jede des Stašek¹⁷ und Winter.¹⁸ Unter einem schicke ich bloss versuchsweise noch eine dritte des M. G. Lang.¹⁹ der als Taubstummenlehrer und Direktor in Brünn 26 Jahre thätig dort im besten Andenken lebt, Manuscripte hinterliess, aber nichts dem Drucke übergab. Herr Hofrat d'Elvert hat bereits 1875 seine Biographie in das Notizenblatt aufgenommen — ich habe sie zu seinem Tode 1883 fortgesetzt. Fragen Sie gefälligst den Herrn Hofrath um seine Meinung, ob Langs Leben auch unter die Namen der Schriftsteller aufzunehmen wäre oder nicht — seine Meinung soll entscheiden.

Wenn ich aus dem Piaristenorden nur etwa 18 oder 20 aus Mähren als Schriftsteller angeführt habe, so ist dies nur ein kleiner Bruchtheil (weniger als 1/3) von jeden Mähren, die in Horányi *Scriptores Scholarum Piarum*²⁰ vorkommen. Ich habe mich an Ihren Wunsch, bloss Schriftsteller aus dem 18. und 19. Jahrhunderte auszunehmen gehalten — und daher selbst jede Männer, die in der historischen Literatur des Herrn Hofrathes²¹ vorkommen (wie zum Beispiel Benedikti 1618—1660.²² Partlicius (1646—1716)²³ und andere), nicht auf-

genommem, theils weil selbe mehr dem 17. Jahrhunderte angehören, theils weil selbe weder Mährer noch Schlesier waren — obwohl sie für den Zweck des Buches des Herrn Hofrathes vollkommen passen. Dadurch, dass wenige von Piaristen in Horányi Lexikon aufgezählt vorkommen werden, gewinnt Ihre Schrift den Reitz der angenehmen Abwechslung für den Leser. Denn ich kann jetzt bei Übersendung des Nachtrages einer kleinern Selbstkritik über die zugeschickten Biographien mich nicht enthalten. Die Bewegung des Lebens dieser Männer — als Inhalt der Biographie — ist wie es bei Ordensgeistlichen nicht anders sein kann, ist zu einförmig und monoton, eine Biographie gleicht der anderen wie ein Ei dem zweiten und die Zahl der literarischen Produkte ist bei den Einzelnen gering, welches letztere sich aus einem doppelten Grunde leicht erklären lässt, und zwar manchmal aus Überbürdung, aus Mangel an Zeit (Schularbeiten, dabei Leitung häuslicher Studien und noch dazu geistliche Funktionen) oder aus der Armuth des Ordens, aus Mangel an Mitteln, den Druck zu bestreiten — wofern sich nicht Gönner zum Tragen der Kosten finden.

Ihrem Wunsche gemäss übersende ich Ihnen auch meine etwas mehr Worte als gehaltreiche Biographie, die sich nach Weglassung der Digressionen in wenige Zeilen zusammenziehen liesse.

Möglich, dass ich bei günstiger Witterung nach Brünn in unseren Piaristenangelegenheiten komme, wo ich dann über die Anlage des Werkes selbst manches mit Ihnen bespräche. Meine tiefe Verehrung dem Herrn Hofrathe.

Mit ausgezeichnete Hochachtung Euer Wohlgeborener

Prokop Dworský manu propria

Mährisch — Trübau am 25. März 1885

Jako příloha obou dopisů se dochovaly čtyři životopisy piaristických učenců 18. století, jež prof. P. V. Dworský sestavil v Moravské Třebové s použitím různých pramenů (kromě již zmíněných archiválií a tisků k nim užil též třetí části vzácného díla „*Moraviae historia politica et ecclesiastica*“ z r. 1787, jehož autory jsou kroměřížští profesoři Adolf Pilař a František Moravec). Jsou všechny psány německy rukou autora: tři z nich na obou stránkách papírového listu a čtvrtý na dvou listech při popsání tří stránek. Obsahují četné vsuvky a úpravy, učiněné prof. P. Dworským po napsání původního znění. Je to nesmírně cenné literární dílo, přispěvek k životu a práci zapomenutých kulturních pracovníků, tvořící zároveň závěr celoživotní vědecké práce a badatelského snažení prof. Prokopa Dworského. Z těch důvodů zveřejňuji zmíněné čtyři úplně neznámé životopisy česky aspoň ve stručném obsahu.

Prof. Jan Theodosius Pávek, narozený r. 1732 v Tovačově, výborný pedagog, vyučoval latině a řečtině v Lipníku r. 1764 a v Českých Budějovicích r. 1765, ale těžištěm jeho učitelské práce se stala výuka aritmetiky, geometrie, kupeckých počtů a podvojného účetnictví, v nichž se stal uznávaným odborníkem. Těmto předmětům učil v l. 1766—1771 nejen žáky ve vyšších třídách piaristické hlavní školy v Praze, nýbrž také v kurse pro dospělé posluchače, mezi nimiž byli i úředníci, doplňující si své odborné vědomosti. Snaha dát žákům dobré znalosti a poskytnout jim moderní příručku, vedla ho k napsání učebnice „*Einleitung zur Rechenkunst*“ (Úvod k počtářskému umění), jež vyšla tiskem v Praze r. 1768 a pak do r. 1792 ještě ve dvou dalších vydáních jako základ k většímu spisu. Z Prahy byl prof. J. T. Pávek r. 1772 přeložen na filozofický ústav v Litomyšli jako profesor experimentální fyziky a matematiky; týmž předmětům vyučoval v Lipníku (1773—1778), šest roků (1778—1784) byl rektorem koleje v Českých Budějovicích a nakonec se dostal r. 1784 opět do Lipníka. Zde měl na starosti výuku svých vědních oborů u mladých učitelů a kromě toho připravoval k tisku své větší spisy; jejich vydání se již neuskutečnilo — autor zemřel v Lipníku 8. listopadu 1792.

Prof. Zachariáš Kristián Schubert, rodák z Budišova nad Budišovkou v Oderských vrších (nar. r. 1701), hudební skladatel, proslul již mezi současníky čtyřmi vytištěnými knihami. Byly to: „*Quaestionum theologico-polemicarum pars I.*“ (Wildberg ve Württembersku r. 1737). „*Theologia polemica, pars II.*“ (Opava 1739). „*Elementa jurisprudentiae theologicae seu Institutionum Justinianearum*“ (Víděň 1745) a „*Controversiae ab haereticis nostri temporis moveri solitae*“ (Praha 1759). Za svého působení v městě Rastattu v Bádensku vydatně přispěl k rozvoji a k rozkvětu tamního školství a vzdělanosti. Po šestiletém pobytu v cizině (v l. 1748—1754) se vrátil r. 1754 do vlasti a byl rektorem kolejí postupně v Praze (1754—1761), v Kroměříži (1761—1763) a ve Staré Vodě (1774 až 1775), kde zemřel 15. července 1780.²⁴

Prof. Martin Edmund Smetana, narozený ve Vyškově v r. 1743, projevoval od mládí schopnosti a zájem o pedagogiku, o řeckou literaturu a o moderní západní jazyky. Vyučoval na nižších gymnáziích v Litomyšli a v Českých Budějovicích a na vyšším gymnáziu v Kroměříži (1775—1778), na němž v plnosti uplatnil své vědomosti z filozofie. Zvláště účinné bylo jeho působení v Lipníku (1778—1788), kde měl blahodárný vliv na budoucí učitele, jimž dal dobrý základ nejen ve filozofii, nýbrž především je seznamoval prakticky s metodikou výuky pro hlavní školy a se současnou krásnou literaturou. Jako ředitel vedl lipnické školy až do r. 1788, kdy přijal místo domácího vychovatele v rodině hraběte Brettona (1788—1799), od níž přešel do domu hraběte Stomma (1800—1801). Pro znalost literatury byl jmenován druhým knihovníkem zámecké knihovny v Kroměříži (1802—1803), odkud byl povolán do Moravské Třebové, kde se stal rektorem koleje a zároveň ředitelem gymnázia, nově zřízeného v r. 1804; zemřel v Moravské Třebové r. 1806. O jeho důkladných znalostech řečtiny svědčí díla, jež napsal řecky a vydal tiskem: „*Agón tés epistémés te kai tés theosebeias*“ (Spor mezi vědou a náboženstvím), óda k poctě prof. Kvída Níhta (1709—1789), znalce řečtiny, hebrejštiny, francouzštiny a italštiny (Víděň 1784), a „*Gnómai didaskalikai*“ (Myšlenky o vyučování), soubor krátkých průpovědí o povinnostech učitelů, složených v hexametrech řecky a německy, se seznamem pedagogických spisovatelů (Brno 1787 a Víděň 1803). V rukopise zůstala nevytištěna význačná sbírka jeho německých, latinských a francouzských básní.

Prof. Jan Zlatoústý (Chrysostom) Tomášek, původem ze Svitav (zde narozen r. 1733), profesor na gymnáziích v Praze (1761—1766) a v Mikulově (1768—1774), kde zároveň vyučoval jak na škole, tak i v soukromých hodinách praktické aritmetice a geometrii, krasopisu a kreslení, především však kupeckým počtům a podvojnému účetnictví. Mnozí státní úředníci vděčili za své služební povýšení právě tomuto učiteli, u něhož získali důkladné znalosti účetnické teorie a praxe. Byl představeným studentského konviktu v Mikulově (1775—1778), vedl kandidáty učitelství v Bílé Vodě ve Slezsku (1779—1790), stal se vicerektorem v Příboře (1790—1805). V tomto městě na severovýchodní Moravě projevil vzácné pochopení pro dvě cenné nemovité kulturní památky, jež byly zbudovány podle plánů, které sestavil slavný architekt Giovanni Pietro Tencalla. Obnovil totiž kolej se školami a barokní kostel sv. Valentina, zničené požárem — pro jejich záchranu získal dobrodince a peníze. V době svého působení v Příboře pokračoval nejen ve výuce svých předmětů, nýbrž napsal dokonce knížku, jež vyšla tiskem r. 1791 v Brně: byla to učebnice „*Methodische Rechenkunst oder ordentlicher Lehrvortrag, gut und kurz zu rechnen*“ (Metodické počtářské umění neboli řádná přednáška počítat dobře a krátce). Pro své zásluhy byl prof. Jan Tomášek zvolen superiorem rezidence v Kyjově (r. 1807) a potom superiorem v Hustopečích u Brna (1808—1809); pro stáří se vzdal r. 1810 svých funkcí a žil pak postupně v několika kolejích jako zástupce rektora, nakonec v Lipníku, kde zemřel r. 1814.

Prof. Prokop Václav Dvorský si zaslouží, aby ho nebylo zapomenuto: je to na místě vzhledem k pokrokovému zaměření veškerých jeho prací, vytištěných i rukopisných, jež všechny jsou cenným pramenem k hlubšímu poznání kulturního vývoje v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.

P o z n á m k y

¹ O něm srv.: Jan K a k š, Prokop Dvorský, Nástin životopisný, Hlídka, 1906, str. 899. — Týž, Zapomenutý rodák slánský Prokop Václav Dvorský, Slánský obzor, 14 (1906), str. 10. — Padesátileté jubileum Prokopa Dvorského, Blahověst, 31 (1881), str. 351. — František E c k e r t, heslo Dvorský Prokop, Ottův Slovník naučný, 8 (Praha 1894), str. 275 [zde o kladení důrazu na češtinu prof. P. Dvorským při výuce]. — Josef S v á t e k, Čeští kulturní pracovníci 19. století jako učitelé v Benešově, Sborník vlastivědných prací z Podblánicka, 7 (Jemniště 1966), str. 176—185 [zde na str. 177—178, 184].

² Záporné hodnocení prof. P. Dvorského jako profesora, jak je vyjádřil JUDr. Ladislav Quis [1846—1916], advokát v Přelouči, český básník a překladatel, ve svém díle „Kniha vzpomínek“ (Praha 1902), str. 174—176, je nevěcné a nespravedlivé. Ladislav Quis byl totiž žákem prof. P. Dvorského v kvintě (= páté třídě) na gymnáziu v Novém Městě pražském jen zcela krátce, necelé tři měsíce, od začátku října 1863 do vánoc 1863, kdy přešel do gymnázia v Táboře. Sám přiznal, že prof. P. Dvorského nemůže posoudit, ani pokud se týče jeho povahy, ani jeho učitelské způsobilosti, jelikož byl tehdy příliš mladý a svého učitele znal jen málo: uvedl však, že prof. P. Dvorský s českými studenty mluvil česky.

³ Dopisy jsou uloženy ve Státním archivu v Brně, fond G 13, Sbírka Historického spolku, signatura 442 nová [Sbírka rukopisů Německého historického spolku].

⁴ O Dr. Vilému (Wilhelmu) Schrammovi srv.: prof. Eduard Beneš, Ottův Slovník naučný nové doby, V/2 (Praha 1939), str. 1191. — Průvodce po Státním archivu v Brně (Brno 1954), na různých místech. Hlavními spisy Dr. V. S c h r a m m a jsou díla: „Christian Ritter d'Elvert, k. k. Hofrath a. D., Gedenkbblätter zu seinem 90. Geburtstage“ (Brno 1893) a „Meine literarische Tätigkeit“ (1911).

⁵ Prof. P. V. Dvorský přišel na Moravu z Prahy v r. 1876, kdy jeho působištěm se stal Kyjov.

⁶ Kristián Bedřich (= Christian Friedrich) d'Elvert (nar. 11. dubna 1803 v Brně — zemřel 23. dubna 1901 tamže), významný moravský historik, velmi zasloužilý o poznání kulturních a správních dějin Moravy a Slezska, od r. 1863 v pensí jako vrchní finanční rada, r. 1874 jmenován dvorním radou, autor mnoha knih o politických a kulturních dějinách Moravy a Rakouského (nyní Československého) Slezska, od r. 1851 předseda Historicko-statistické sekce Moravsko-slezské společnosti na podporu zemědělství, přírodoznalství a vlastivědy (... pro povznesení orby, přírodo- a zeměvědy), německy zvané „Historisch-statistische Section der Kaiserlich Königlich Mährisch-Schlesischen Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur- und Landeskunde in Brünn“, redaktor a autor jejích publikací (Schriften der historisch-statistischen Section...). Z této Historicko-statistické sekce vznikl r. 1897 Historický spolek v Brně, vlastně „Německý spolek pro dějiny Moravy a Slezska“ (Verein für die Geschichte Mährens und Schlesiens), který vydával časopis „Zeitschrift des Vereines für die Geschichte Mährens und Schlesiens“. Srv. Průvodce po Státním archivu v Brně (Brno 1954), str. 409—411.

⁷ Notizen-Blatt der historisch-statistischen Section der Kaiserlich Königlich Mährisch-Schlesischen Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur — und Landeskunde in Brünn (příloha k „Mittheilungen“ této Společnosti), vydávaný péčí K. d'Elverta, vycházel v Brně v l. 1855—1895.

⁸ Míňeny tištěné ročenky piaristické provincie českomoravsko-slezské, vydávané pro každý školní rok. Jejich název byl: *Familiae domorum Scholarum Piarum provinciae Bohemiae et Moraviae* (do školního roku 1824–1825), pak *Familiae clericorum regularium Scholarum Piarum provinciae Bohemiae, Moraviae et Silesiae* (do 1875–1876) a potom (od 1876–1877) *Catalogus religiosi ordinis clericorum regularium Scholarum Piarum provinciae Bohemiae, Moraviae et Silesiae*.

⁹ Míňeno dílo „*Scriptores Piarum Scholarum liberaliumque artium magistri, quorum ingenii monumenta exhibent*“ (Budín, část I. 1806, část II. 1809), jež napsal Aleksey Horányi (1736 až 1809).

¹⁰ Životopisný slovník „*Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich*“ (Víděň 1855 až 1891), o 60 svazcích, jehož autorem je PhDr. Constant von Wurzbach-Tannenberg (1818–1893).

¹¹ Prof. Jaroslav Schaller (1738–1809), kniha „*Kurze Lebensbeschreibungen jener verstorbenen Gelehrten Männer aus dem Orden der Frommen Schulen, die sich durch ihr Talent und besondere Verdienste um die Literatur und Wissenschaften von der Errichtung dieses Institutes bis auf gegenwärtige Zeiten vorzüglich ausgezeichnet haben*“ (Praha 1799), obsahující životopisy 136 učených piaristů 17. a 18. století. Český název: „*Krátké životopisy oněch zemřelých učených mužů z řádu pobožných škol, kteří se výborně vyznamenali svým nadáním a zvláštěními zásluhami o literaturu a vědy od zřízení tohoto ústavu až do přítomných dob*“. — Srv. Josef Svátek, Schallerovy životopisy vědeckých pracovníků a Benešov, Sborník vlastivědných prací z Podblanicka, 9 (Jemniště 1968), str. 156–164.

¹² Jan Jakub Cíkán (Czikann; 1789–1855), autor díla „*Die lebenden Schriftsteller Mährens*“ (Brno 1812), s životopisy 96 spisovatelů, doplněného životopisy dalších 53 spisovatelů (vyšly v brněnském časopise „*Moravia*“ r. 1815), a spoluredaktor příručky „*Österreichische National-Encyklopaedie*“ (Víděň 1835–1837), o 6 svazcích.

¹³ Leopold Jan Šeršník (1747–1814), exjezuita, těšínský kulturní a pedagogický pracovník, probošt a prefekt gymnasia v Těšíně, autor knihy „*Nachrichten von Schriftstellern und Künstlern aus dem Teschner Fürstenthum*“ (Těšín 1810), stran 220. O něm srv. Milan Kudělka „*Leopold Jan Šeršník 1747–1814, Život a dílo*“ (Ostrava 1957).

¹⁴ Josef Vratislav Monse (1733–1793), badatel v Olomouci, napsal dílo „*Suppeditata ad historia literaria Moraviae*“ (1777).

¹⁵ Míňen naučný slovník „*Österreichische National-Encyklopaedie*“ (Víděň 1835–1837), o 6 svazcích, jehož spoluredaktorem byl Jan Jakub Cíkán (srv. pozn. ¹²).

¹⁶ Riegrův Slovník naučný, jehož redaktorem byl JUDr. František Ladislav Rieger, 11 dílů (1860–1874).

¹⁷ PhDr. Florus Ignác Stašek (nar. 27. listopadu 1782 ve Vyškově — zemřel 1. května 1862 v Litomyšli), piarista, vynikající fyzik a astronom, činný v Litomyšli od r. 1812, v l. 1817 až 1856 rektor zdejší koleje, konstruktér fyzikálních přístrojů, první pěstitel daguerrotypie v českých zemích (průkopnický způsob fotografování). Napsal astronomický spis, určený širokým vrstvám zájemců, „*Die erleuchtete Vorhalle zum Tempel des Unendlichen*“ (Osvětlená předstěna k chrámu nekonečna) z r. 1859, autor statí ve výročních zprávách gymnasia v Litomyšli: „*Etwas über Astrognosie*“ (Něco o astrognosii; r. 1852) a „*Ein Beitrag zur Kenntniss des gestirnten Himmels zum Behufe der classischen Lectüre in Gymnasien*“ (Příspěvek ke znalosti hvězdného nebe k účelu klasické četby na gymnasiích; 1853–1856). O něm nejnověji Josef Svátek, Konkursní zkouška prof. PhDr. Flora Ignáce Staška na lyceu v Olomouci roku 1816, Zprávy z muzeí od Trstenické stezky, 12 (Litomyšl 1971), str. 15–19.

¹⁸ Prof. Berthold František Winter (nar. 13. února 1795 ve Valašském Meziříčí — zemřel 9. listopadu 1869 ve Strážnici), piarista, čestný doktor teologie university ve Vídni, státně zkoušený profesor výkladu Starého zákona a východních jazyků, autor knih: „*Geschichte der christlichen Lehre und Kirche*“ (do češtiny přeložil prof. Jan Drozd), „*Handbuch der christlichen Religionswissenschaft*“ (3 svazky), „*Katholische Religionslehre*“ (4 díly) a „*Kirchengesänge*“ (zpěvník).

¹⁹ Prof. Kvido Maximilián Lang (nar. 9. října 1790 v Moravské Třebové — zemř. 4. ledna

1883 v Lipníku), piarista, po 20 roků (od školního roku 1833–1834 až 1853–1854), nikoliv 26 let, ředitel, katecheta a profesor Ústavu pro hluchoněmé v Brně (měl státní zkoušku pro vyučování hluchoněmých, kterou vykonal ve školním roce 1831–1832). O něm srv. Giuseppe Svátek, *L'attività pedagogica degli Scolopi cecchi negli istituti per i sordomuti* (Pedagogická činnost českých piaristů v ústavech pro hluchoněmé), časopis *Ephemerides Calasantianae*, 38 (Řím 1969), str. 181–184. — Prof. K. M. Lang byl též profesorem básníka Karla Hynka Máchy v obou humanitních třídách (5. a 6. třída) piaristického gymnasia v Praze ve školních rocích 1828–1830. O tom stručně Karel Janský, Karel Hynek Mácha. Život uchvatitele krásy (Praha 1953), str. 46.

²⁰ Jde o dílo „Scriptores Piarum Scholarum“ z let 1808–1809. Srv. pozn. ⁹.

²¹ Míněn spis Kristiána d'Elverta „Geschichte der historischen Literatur Mährens und öster. Schlesiens“ z r. 1850.

²² Jan Benedicti, též Benediktí (nar. r. 1618 v Kroměříži — zemř. 27. února 1680 v Mikulově), jeden z prvních českých piaristů, autor knihy „Scholae Piae seu de origine, progressu, utilitate, instituto etc. Scholarum Piarum“ (Krakov 1646, II. vydání Varšava 1749).

²³ Bernard Bartlík (Bartelsmann, Partlicius), piarista (nar. r. 1646 ve Strážnici — zemř. 20. července 1716 v Lipníku), napsal dílo „Annales Scholarum Piarum“ z let 1597 — 1669 o šesti svazcích (dochováno v rukopise, tiskem nevydáno).

²⁴ O něm podrobně Josef Svátek „Spisovatel a hudební skladatel Zachariáš Schubert, rodák z Budišova“, vlastivědný zpravodaj Oderské vrchy. III/1970, čís. 1–4 (Spálov 31. ledna 1971), str. 12–14.

SDĚLENÍ

● Nová olomoucká medaile

Pobočka České numismatické společnosti v Olomouci vydala druhou z připravovaných medailí olomouckých kašen. Je to medaile nejstarší z olomouckých kašen — Herkulovy. Tuto kašnu vytvořil v roce 1687 znojemský sochař Michal Mandík a stála původně na místě kde dnes stojí sloup Trojice. Na nynější místo, tj. před radniční orloj ji v roce 1721 přenesl olomoucký kamenický mistr Václav Render, který současně vytvořil dnešní obrubu nádrže. Na kašně je zpodobněn hrdina Herkules, ubíjející kyjem sedmihlavou saň a ochraňující městskou orlici. Dosud u medailí neobvyklý tvar je dán půdorysem kašny. Autorem této medaile je opět mladý olomoucký výtvarník Petr Kudela, absolvent katedry výtvarné výchovy pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, který vytvořil i další 4 medaile kašen, z nichž příští, tentokrát kašna Jupiterova se již připravuje.

Rudolf Pospíšil

● Nález archiválií v Olomouci čp. 230

Dům čp. 230 (Univerzitní ulice 12) je zapomenutou realitou¹ staré olomoucké univerzity. Byl podle dřívějších vlastníků nazýván domem *Twarkowskich* nebo

Kravařský (později *U velkého Kryštofa*) a připadl jezuitskému konviktu, který zde zřídil pro své účely prádelnu.² Je velmi pravděpodobné, že objekt sloužil univerzitě i v její druhé etapě po zrušení jezuitského řádu, návratu z Brna a degradaci na lyceum. Při výměně podlahy v jedné z domovních prostor r. 1975 bylo pod starým bedněním nalezen konvolut velmi dobře uchovaných písemností. Vedle zlomku odvolání apelačnímu soudu ve věci dědictví Magdaleny Neumanové je to celkem třináct semestrálních vysvědčení, vydaných v letech 1793–1807 na vídeňské univerzitě a olomouckém lyceu převážně posluchačům z Moravy.

Vídeňské provenience je celkem pět dokladů. Nejstarší je vysvědčení Antonína Kobery z Uherského Brodu o zkoušce z občanského práva z roku 1793, z následujícího roku vysvědčení Zachariáše Feuersteina „*ex logica applicata, ontologia et pneumatologia*“ (prof. Samuel Karpe) dále vysvědčení z roku 1800 vydané profesorem matematiky Remigiem Döttlerem Antonínu Schaukovi z Lednice a dvě vysvědčení rychnovského rodáka Josefa Grandwohla o zkouškách z občanského (prof. Ch. Hupka) a církevního práva (prof. Josef v. Petzek).

Z olomouckého lycea jsou zde z roku 1799 tři vysvědčení o zkoušce z matematiky u profesora Františka Konráda Bartla³ (Karel Czikan z Brna, Josef Reinhold z Bílé Vody v Horním Slezsku a Filip Letocha z Kralic na Moravě). Dvě vysvědčení od prof. Kajetána Tschinka⁴ z metafyziky a praktické filozofie (opět Filipu Letochovi 1799 a Klementu Wallsteinovi z Rájce na Moravě, 1800). Vysvědčení o zkoušce z obecné přírodovědy u prof. Josefa Gaara⁵ bylo vydáno r. 1800 Františku Christophovi z Rožinky na Moravě. Po jednom exempláři jsou zastoupena také vysvědčení z právnického a teologického studia: r. 1800 Amand v. Mayer z Uherského Hradiště, přirozené právo (prof. Maximilián A. Füger),⁶ r. 1807 teolog I. ročníku Antonín Dostál z Choliny, církevní dějiny (prof. Pavel Ferdinand Niering).⁷

Soubor zmíněných dokladů pochází nepochybně z agendy olomouckého lycea. Jeho deponování mělo velmi pravděpodobně pamětní účel. S podobnými záměry se setkáváme častěji při zakončení různých stavebních etap např. ve věžních makovicích, výplních dveří, podstavcích soch ap. Nález opravňuje domněnku, že objekt nebo jeho části užívalo olomoucké lyceum r. 1807 nebo v nejbližších následujících letech.

B.

¹ Josef Kšíř ve sborníku *Kapitoly z dějin olomoucké univerzity 1573–1973*, Ostrava 1973, str. 247–285 tuto budovu neuvádí.

² Wilibald Müller, *Geschichte der königlichen Hauptstadt Olmütz*, Wien und Olmütz 1882, str. 424.

³ Bližší osobní data srv. Jan Bistřícký in: *Kapitoly z dějin olomoucké univerzity*, str. 300, 310.

⁴ Tamt., str. 300, 312.

⁵ Tamt., str. 300, 311.

⁶ Tamt., str. 300, 313.

⁷ Tamt., str. 300, 308. Rodák z Kláštera Hradiska, křestní jména měl nepochybně po posledním hradištském opatu Václavíkovi.

● Století od objevu oken románského paláce v Olomouci

Stavební zásahy v původních prostorách nad dómskou křížovou chodbou, prováděné v letním období roku 1867 pod vedením inženýra Karla Biefela, přinesly, jak známo, překvapivý objev zbytků románské kamenické architektury. První zprávu o nálezu otiskly již v druhé třetině srpna 1867 Olomoucké noviny¹ ve stručné noticce, která říká, že objevená okna jsou v „byzantinském slohu“ (v 19. století byl tak v romantickém pojetí označován románský sloh²). O bližším časovém zařazení říká tato zpráva patrně pod vlivem doznívajících období miléniových oslav, že jde o nálezy „zajisté z doby předcyrilometodějské pocházející.“ Událost upoutala pozornost i dalších moravských listů,³ které přinesly téměř shodně formulované zprávy zřejmě od téhož dopisovatele, nebo je převzaly. Na odborné fórum byl nález uveden až v roce 1871 Fr. Segenschmidem.⁴ Zprávy Centrální komise otiskly jeho pojednání, v němž objevenou architekturu popisuje jako součást románského zdiva (nedopatřením je datum nálezu posunuto k roku 1868). Sám K. Biefel⁵ zveřejňuje svůj objev až roku 1884 v útlém elaborátu, který obsahuje i nákresy jednotlivých typů oken. V bližším datování však nebylo dlouho jistoty, ještě v dějinách Olomouce z roku 1903 H. Doležil⁶ uvažoval o době vzniku v souvislosti s výstavbou dómu v letech 1107–1131 a odmítá datování do 9. nebo 10. století. Současně píše o obtížném přístupu k oknům, z nichž některá byla vyjmuta pro místní muzea (průmyslové, v obchodní akademii, tj. městské a diecéšní) i jiné, nepochybně mimoolomoucké sbírky.⁷

B.

¹ Olomoucké noviny, roč. III, 1867, č. 61, str. 2, 21. 8. 1867.

² Oldřich J. Blažilek, Slovník památkové péče, Praha 1902, str. 181.

³ Moravské noviny, roč. XIX, 1867, č. 101, str. 340, 22. 8. 1869. — Moravská orlice, roč. V, 1867, č. 192, str. 2, 22. 8. 1867.

⁴ Franz Segenschmid, Die Domkirche und der Kreuzgang mit den Überresten der alten Herzogsburg in Olmütz, Mittheilungen der k. k. Central-Commission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmale, roč. XVI, 1871, str. 142–148, tab. I, II.

⁵ Karl Biefel, Romanische Fenster der ehemaligen Herzogenburg in Olmütz, 1884.

⁶ Hubert Doležil, Politické a kulturní dějiny král. hlav. města Olomouce, Olomouc 1903, str. 83, 85.

⁷ Rozhodující zde bylo jistě zpřístupnění významných kamenických artefaktů, nelze však pominout ani dobový poměr k památkám, které se vyskytly ve větším počtu a podělila se jimi řada muzeí: nálezy mincí (např. nález brakteátů v Nových Hvězdlicích r. 1861) nebo velký nález loštických pohárů r. 1874.

V souvislosti s tímto sdělením odkazujeme na studii Ivana Neumanna, Pozdně románská architektonická plastika v Olomouci, Sborník památkové péče v Severomoravském kraji 2, Ostrava 1973, str. 13–19, obr. 1–4.

Zprávy Vlastivědného ústavu v Olomouci č. 188. Vydal Vlastivědný ústav v Olomouci, náměstí Republiky 5/6. Odpovědný redaktor dr. Bohumil Šula. Vytiskly Moravské tiskařské závody, n. p., závod 11, třída Lidových milicí 5, Olomouc.

Rukopis odevzdán do tisku 4. března 1977

© Vlastivědný ústav Olomouc

Reg. zn. RM 134

Möglich. In der brüderlichen Beziehung auch
 Glück in der Fortdauer der Freundschaften
 kommt, soviel ich über die Zukunft der
 Menschheit mit ihm besprochen.
 Meine tiefe Verehrung übertrage ich Ihnen.
 Mit ausdauernder Hochachtung
 Ihrer Wohlgeboren

Hochachtungsvoll
 am 25 März 1885.

Prokop Václav Dvorský

Závěr dopisu prof. Prokopa Václava Dvorského z 25. března 1885. Snímek
 R. Hlavica.

(J. Svátek, Dvorského životopisy)

1. a 4. strana obálky:

Olomouc, medaile s Herkulovou kašnou, P. Kuděla, 1976.

(R. Pospíšil, Nová olomoucká medaile)



SOCHU
HERKULOVY
KAŠNY
VYTVORIL
MICHAL MANDÍK
ZE ZNOJMA
R.1687

OBZAH

ČLANKY: M. Slavník-Ry. Nezastupitelný před olomouckým prokurátorem MUDr. Miloslavem Matouškou na 100. letům československých lékařských vztahů, I. – J. Kšir, Zelenátní nádraží v Olomouci, II. – J. Sváček, Dvorského životopisy moravských vědeckých pracovníků, 22.

SDELENÍ: R. Pospíšil, Nová olomoucká medaile, 30. – B. Náhlová, archi-
vální A. Olomouci čp. 230, 30. – B. Stáhl, od úpěvů klen zománského
paláce v Olomouci, 32.