



## OBSAH

<b>OBSAH</b> .....	<b>1</b>
<b>SLOVO PŘEDSEDY</b> .....	<b>2</b>
JAKÝ BYL ROK 2014? .....	2
<b>PLÁNOVANÉ AKCE V NÁSLEDUJÍCÍM OBDOBÍ</b> .....	<b>4</b>
<b>PRŮVODCE</b> .....	<b>5</b>
OLOMOUC - RÁJ PRO FANDY VOJENSTVÍ.....	5
EVANGELICKÉ KOSTELY NA VALAŠSKU .....	8
<b>DĚJE SE NA MORAVĚ</b> .....	<b>10</b>
NOVÝ DOPRAVNÍ TERMINÁL V UHERSKÉM BRODĚ .....	10
MORAVIA JEDE DO VÍDŇA.....	13
CHRLICE NÁDRAŽÍM ROKU A DALŠÍ DROBNOSTI Z MORAVSKOSLEZSKÝCH KOLEJÍ .....	14
VÝSTAVBA NÁMĚSTÍ VELKÉ MORAVY VE STARÉM MĚSTĚ .....	15
<b>HISTORIE</b> .....	<b>16</b>
<b>VÝROČÍ</b> .....	<b>18</b>
PIETNÍ SETKÁNÍ PŘI PŘÍLEŽITOSTI VÝROČÍ 450 LET OD NAROZENÍ KARLA STARŠÍHO ZE ŽEROTÍNA.....	18
<b>ZAJÍMAVOSTI</b> .....	<b>19</b>
KOLIK OBYVATEL MÁ VLASTNĚ MORAVA? .....	19
<b>POEZIE</b> .....	<b>20</b>
NEODĚL JSI MĚ STŘÍBREM ANI ZLATEM .....	20

## SLOVO PŘEDSEDY

### Jaký byl rok 2014?

Konec roku vždy vybízí k zamyšlení a hodnocení uplynulých dvanácti měsíců. Pro některé Moravany byl rok 2014 jen dalším šedým rokem neexistence Moravy, bez jakékoliv perspektivy na změny v jejím postavení. Je to slyšet při rozhovorech, dočteme se to na moravských blozích. Bylo tomu opravdu tak? Nepůsobí zde známý „žabí syndrom“? Stejně jako žába necítí postupně ohřívanou vodu kolem sebe a nechá se klidně uvařit, lidé nedokážou zaznamenat dějinný vývoj, který probíhá postupně. To, co se z krátkodobého pohledu často jeví jako drobná nepodstatná událost, s odstupem let je vnímáno jako počátek zásadních změn.

V uplynulém roce v Evropě proběhly tři významné pokusy o referenda týkající se samosprávy. Snaha Katalánska o vystoupení ze Španělského království je jen dalším pokračováním po mnoho desítek let trvajících kroků Katalánců k národní emancipaci. Katalánci jsou tradiční národ, který za jeden z hlavních prvků své národní identity považuje národní jazyk. Katalánština se přitom jednotnou spisovnou formu chlubí již od 15. století a slovní zásobou má spíše blíž k portugalštině. Na Pyrenejském poloostrově se tedy neodehrává celkem nic nového.

Zcela jiné pozadí i způsob argumentace mělo skotské referendum. Skotové celou agitaci neopírali o "národní" hesla. Dokonce programově odmítli, že jde o národní hlasování Skotů, a tím odmítli i tezi "o právu národů na sebeurčení". Hlasovat mohl každý obyvatel Skotska, bez rozlišování národnosti. Naopak nemohli hlasovat etničtí Skotové, kteří nežijí ve Skotsku. Při návštěvě skotských literátů v polovině roku v Brně všichni důrazně odmítali národní (nacionální) pohled na problematiku Skotska. Tento přístup nemohou pochopit mnozí naši politologové. Olomoucký Tomáš Lebeda dokonce mluví o „podivném nacionalismu“ Skotů, který nemá žádné příznaky nacionalismu. S překvapením uvádí, že představitelé Skotské národní strany dokonce považují Angličany za své největší přátele! Důvod je zřejmý. Skotské hnutí je především hnutí regionální, ne nacionální. Představitelé Skotů vnímají národ již v moderním pojetí 21. století, jako osobní záležitost jednotlivce a nacionalismus 19. století odmítají.

Podobně i internetové nezávazné referendum v Benátsku postrádalo nacionalistická hesla a jeho organizátoři argumentovali především regionálními a ekonomickými zájmy. Odmítli byrokratickou centralistickou vládu Říma, který dlouhodobě neřeší potřeby regionu, a požadovali přímé členství Benátska v EU. Zdrojem hnutí v Benátsku, podobně jako ve Skotsku, nebylo nacionální rozdělování lidí podle etnika, národa a náboženství – zdroj existence současných národních států. Byl jím politický zájem určitého přirozeného regionu, jenž spatřuje v centralistické vládě národního státu brzdicí element svého dalšího rozvoje. Národnostní příslušnost, vázaná k danému regionu (zemi), je pouze sekundárním vyjádřením svobodného rozhodnutí jednotlivce o této vazbě.

Co z těchto tři příkladů z jednoho roku vyplývá? Že regionalismus v Evropě postupně začíná vytlačovat nacionalismus a stává se novou hybnou silou Evropy 21. století. Stále více se ukazuje, že nacionalismus zrozený jako vítané dítě 19. století byl a je slepou uličkou ve vývoji Evropy. Jestliže jsme v posledních desetiletích svědky vzniku nové Evropy, která již z principu nacionalismus odmítá, stále více se nabízí otázka, jak může sjednocená Evropa dobře fungovat, když v ní mají stále rozhodující slovo národní státy,

vzniklé právě na principech a vlně nacionalismu 19. století. Události posledního roku dokazují, že budoucnost Evropy spočívá v posilování samosprávy přirozených evropských regionů a předání pravomocí z evropských byrokratických komisí do evropských volených orgánů. Není přitom náhodou, že přirozené evropské regiony jsou často podobny historickým zemím, které zde úspěšně fungovaly stovky let. Geografická realita je důležitá i v informačním věku 21. století. I to je jedním z důvodů stále rostoucího regionálního hnutí po celé Evropě, které je přitom mnohem více proevropské než skutečná politika jejich mateřských národních států. Je tedy poněkud scestné, ale pro současnou Evropu charakteristické, jsou-li kritizována jako separatistická, a to navíc z úst nikým nevolených byrokratických představitelů EU, dosazených svými politickými kolegy z vlád národních států.

Jestliže již dnes má Evropa společný trh, měnu a zahraniční a obrannou politiku, nabízí se otázka, zda se národní státy postupně nestávají brzdou vývoje a budoucím zbytečným mezičlánkem mezi demokraticky volenými celoevropskými orgány a plně samosprávnými regiony (zeměmi).

Tohoto fenoménu si všimla i Lída Rakušanová ve svém sloupku v brněnské Rovnosti z 19. 9. 2014. V něm na závěr uvádí: *„Jestliže má mít Evropská unie do budoucna šanci, pak jako Evropa regionů. Evropa národních států nám skomírá před očima. A na vás teď je, vážené instituce, zda odejde v pokoji, anebo v křech.“*

Uplynulý rok je tedy možná počátkem evropských změn velkého rozsahu. Bude jistě ještě dlouho trvat, než se podaří prosadit zájmy lidí a regionů proti etablovaným politikům a politickým stranám současných národních států. Morava musí být na takovýto vývoj připravena a nesmí plýtvat zbytečně silami snahou bojovat za moravský národ podle dávno překonaných myšlenek 19. století. To ji diskvalifikuje nejen v očích vzdělaných lidí, ale především u převážné většiny mládeže. Nesmí se ani opakovat realita počátku devadesátých let. Tehdy zástupci Moravanů byli stranou vládní, na Moravě s volebním výsledkem v závěsu za OF. Skutečný přínos jejich působení ve vládě však byl pro Moravu nulový. Není divu, že u voličů ztratili důvěru. Toto neblahé dědictví si neseme dodnes.

Morava jako geografický, sídelní a historický region na mapě Evropy prokazatelně existuje. Má i své moravské obyvatelstvo, které si je vědomo pouta se svou zemí a stále v hojnější míře se ke své národnosti hlásí. Má i spoustu lidí, kteří pracují na její budoucnosti. Nedopisují si s vládami světových mocností a nevedou hlubokomyslné diskuze na internetu. Vědí ale dobře, co je třeba dělat, a výsledky jejich práce jsou již v současnosti vidět. Na takovémto základě může Morava vystavět svoji budoucnost.

*Jaroslav Krábek  
předseda MNO*

## PLÁNOVANÉ AKCE V NÁSLEDUJÍCÍM OBDOBÍ

### **Putování Moravou: Novoroční výstup na Bradlo – čtvrtek 1. ledna**

Místní sdružení MNO Uničovsko a oblastní sdružení MNO Haná pořádají pro všechny příznivce moravské přírody, turistiky a dalekých výhledů další akci tradičního cyklu Putování Moravou Novoroční výstup na Bradlo. Na skalnatém vrcholu této pověstmi opředené hory proběhne na Nový rok od 9.00 do 12.00 hodin přátelské setkání moravských patriotů. Bradlo (600 m n. m.) je nejvyšší horou Úsovské vrchoviny (nejjižnější výběžek Jeseníků). Rozkládá se nad úrodnou hanáckou rovinou, poblíž obcí Lipinka, Nová Hradečná a Libina, což jsou také nejvhodnější nástupová místa při vycházkách na Bradlo. Vrchol Bradla nabízí vynikající kruhový rozhled do širokého okolí. Těšíme se na vás!

### **Putování Moravou: Z Náměště do Kralic – květen 2015**

Navštívíme zámek a historický most v Náměšti nad Oslavou a památník Bible kralické v Kralicích. Putování bude doprovázeno přednáškou o moravské větvi Jednoty bratrské. Akci organizují místní sdružení MNO Brno a MNO Horácko. Termín bude upřesněn.

### **Moravský den v Olomouci – sobota 30. května**

Druhý ročník moravského dne, akce, která je plánovaná jako důstojná připomínka víc než tisíciletých zemských tradic Moravy, její bohaté historie a nezaměnitelné kultury nás Moravanů. Program bude upřesňován na základě probíhajících jednání.

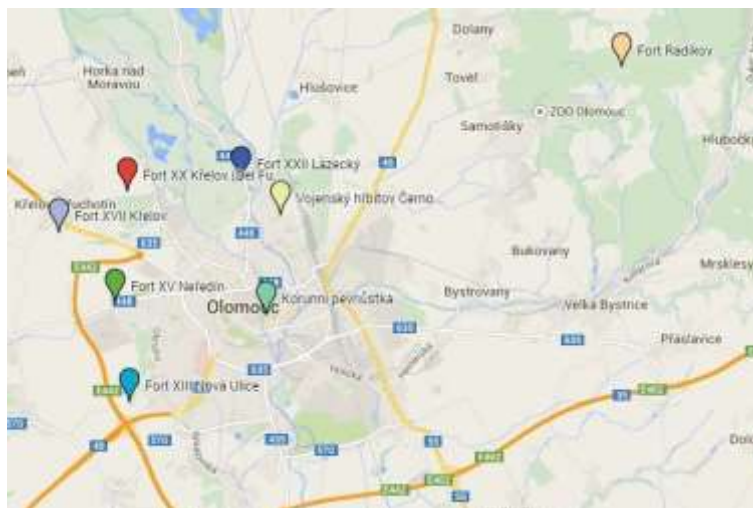
Akci organizuje oblastní sdružení MNO Haná za podpory oblastního sdružení MNO Jihovýchodní Morava

## PRŮVODCE

### Olomouc - ráj pro fandý vojenství

Hrdá císařská pevnost a následně důležité posádkové město, to bývala v uplynulých staletích Olomouc. V posledních letech ovšem vojsko z hanácké metropole ustupuje, opouští rozlehlé kasárenské areály a pevnůstky na kraji města. Připomínky vojenské historie tu ovšem zůstanou – především v muzeích, do kterých se některé opuštěné objekty proměňují.

Na následujících řádcích bych chtěl právě o těchto expozicích podat přehled a alespoň textově tak navázat na komentovanou vycházku po vojenských zajímavostech v centru Olomouce, kterou jsem pro členy Moravské národní obce a zájemce z řad veřejnosti připravil na jaře minulého roku. A také nabídnout inspiraci pro váš případný výlet na Hanou.



Nejprve si však dovoluji zmínit aktuální postup ústupu vojsk z Olomouce. Areál někdejších Sochorových kasáren u tržnice, v němž v poslední době byla umístěna polní nemocnice, mají po několikerém snížení ceny nového majitele a půjdou k zemi. Kasárenský areál v Hejčíně je momentálně nabízen na trhu a diskutuje se o jeho využití. O využití rozlehlých Hanáckých kasáren u náměstí Republiky projevil zájem krajský úřad, fort ve Chválkovicích, který bude opuštěn zkraje příštího roku, chce zase získat olomoucká radnice. Hovoří se také o tom, že armáda v brzké době opustí někdejší jezuitskou kolej na náměstí Republiky, kde sídlí Vojenský správní archiv.

### Korunní pevnůstka



A nyní již k jednotlivým muzeím, která vznikla či vznikají v objektech a areálech opuštěných v dřívější době. Nelze nezačít jinde než na tzv. Korunní pevnůstce při Bezručových sadech v centru města. V areálu za valem se dvěma půl-bastiony a jedním bastionem, který se stal hlavním obranným prvkem v ohbí Mlýnského potoka pod chrámem sv. Michala, se dochovaly některé, postupně rekonstruované objekty. Unikátní je již opravená barokní prachárna, jediná, která se z doby výstavby pevnosti dochovala. V ní je umístěna expozice, které dominuje velký sádrový model olomoucké pevnosti v roce 1758. → <http://www.pevnostolomouc.cz/>

Rekonstrukcí pak aktuálně prochází někdejší velký dělostřelecký sklad, v němž bude Univerzita Palackého populárně-vědecké muzeum, které se bude zčásti také

věnovat vojenství. Hotovo by mělo být v polovině příštího roku. →  
<http://www.pevnostpoznani.cz/>

### **Fort XIII na Nové Ulici**

Za množstvím nejrůznější vojenské techniky, ale také za leteckými snímky prvorepublikové Olomouce a modely letadel je možné se od letošního léta vydat na rekonstruovaný fort XIII na Nové Ulici na jihozápadě města. Vybudován byl v první fázi výstavby pevnůstek předsunutých před původní bastionové opevnění města v letech 1850-54, stejně jako forte v Neředíně a Křelově, o kterých bude také řeč. Ve vojenském mundúru sloužil až do roku 1998, mimo jiné jako skladiště munice, za války jej využívali příslušníci Hitlerjugend. Umístěná pamětní deska pak připomíná popravu sedmnácti vlastenců z Kožušán a Brodku u Přerova na konci války. K fortu se dostanete, pokud se od tramvajové konečné na Nové Ulici vydáte po staré silnici nad obchodním centrem a aquaparkem za město.

### **Fort XV Neředín**

Jen několik desítek metrů od konečné zastávky tramvají a v těsné blízkosti letiště v Neředíně stojí další fort, nesoucí pořadové číslo XV. Neláká však turisty jako muzeum, nýbrž příznivce akčnější zábavy jako místo, kde se lze zúčastnit paintballové bitvy. Pevnůstka patří z těch dochovaných k nejpoškozenějším a jedná se prý o jediný fort, který ve válečném roce 1866 zasáhl proti nepříteli, byť šlo pouze o ostřelování jednotek, které olomouckou pevnost obcházely. → <http://paintball.pgo.cz/>

### **Fort XVII Křelov**



Zřejmě nejnavštěvovanějším vojenským objektem olomoucké pevnosti je fort XVII v Křelově při rychlostní silnici z Olomouce do Mohelnice. Vojenským účelům sloužil do roku 1993, později zde byla zřízena expozice o fortovém opevnění Olomouce včetně možnosti projítí části temných podzemních chodeb, přístupná od května do září. Na fortu se během roku koná řada nejen vojensko-historických akcí, funguje tu restaurace a je zde možné uspořádat i svatbu. Dostat se ke křelovské sedmnáctce není nijak složité, od konečné zastávky tramvají v Neředíně je to půlhodinová procházka. → <http://forty.cz/>

### **Fort XX Křelov**

Další pevnůstkou, která v poslední době ožila, je druhý z dochovaných křelovských fortů při polní cestě z vesnice k areálu Moravských železáren v Olomouci-Řepčíně. Na rozdíl od již zmíněných pevnůstek byl tento objekt již stavěn ve druhé vlně výstavby fortového opevnění, v letech 1854-1857, kdy se stavělo především na sever od města. Stala



se z něj základna a bar olomouckých motorkářů, vítání jsou ale i ti, kteří holdují spíše dopravě po vlastních nohách či na kole. Otevřeno je i přes zimu, a sice o víkendech. → <http://www.del-fuego.cz/>

### **Lazecký fort XXII**

Podle stejného projektu jako křelovská dvacítká byl stavěn také fort s pořadovým číslem XXII, zvaný Lazecký, severně od nynější olomoucké části Lazce, již však na katastru Černovíra. Měly i podobné osudy - nejdříve jej využívala armáda, poté sloužily jako sklady zeleniny. Lazecký fort se koncem minulého roku po náročné rekonstrukci otevřel veřejnosti ne jako moto bar, ale jako vojenské muzeum zabývající se stavební historií objektu i celkově olomouckou pevností. Zajímavostí je funkční padací most, údajně jediný dochovaný u vojenských objektů v České republice. → <http://www.fort-olomouc-xxii.cz/>

### **Fort Radíkov**



Poslední z přístupných fortů je zároveň poslední vystavěný. Radíkovský fort byl budován v letech 1871-1876 jako součást zamýšlené předsunuté skupiny Svatý Kopeček, ta vzhledem k zlepšení vztahů mezi Rakouskem a Německem již ale nebyla více realizována. Deset let po ukončení stavebních prací na radíkovské pevnůstce pak byl zrušen pevnostní status města. Fort byl krátce nato prodán do soukromých rukou, nicméně po druhé světové válce opět sloužil vojsku jako skladiště, později zde sídlila drogerie nebo se zde vyráběla pyrotechnika. Od roku 2006 stavebně jedinečný, avšak zubem času notně nahlodaný fort renovuje a zpřístupňuje sdružení Fort Radíkov, které před nedávnem například zpřístupnilo opravenou poternu, podzemní chodbu vedenou hlavním valem. Po předchozí objednávce je fort přístupný kdykoliv. → <http://www.pevnost-radikov.cz/>

### **Vojenský hřbitov Černovír**

Na závěr je třeba zmínit ještě vojenský hřbitov v Černovíře, kde bylo jen v době první světové války pochováno přes tři tisíce padlých minimálně třinácti národností. Až do 50. let minulého století o něj pečovala armáda, pak jej však získalo do správy město, přičemž docházelo k jeho ničení, mimo jiné vytrháváním křížů kvůli snadnějšímu kosení trávy. V posledních letech však probíhá postupná rekonstrukce objektů a hrobů a hřbitov je udržován. O obnovu hřbitova, který je kulturní památkou, se dlouhodobě stará sdružení Signum Belli 1914.



*Martin Višňa*  
*místopředseda MNO Olomoucko*

## Evangelické kostely na Valašsku

### Jablůnka, Pržno, Ratiboř

Jedna z mých prázdninových cest mě zavedla do kraje, který je mému srdci obzvláště milý – na Valašsko. Pro praktikujícího evangelíka je tento kraj z kulturně-historického hlediska mimořádně přitažlivý. Prostě řečeno, v období rekatolizace českých zemí, po vydání Obnoveného zřízení zemského (v Čechách v roce 1627, na Moravě v roce následujícím), bylo Valašsko jedním z krajů, kde přežívaly hrstky tajných evangelíků až do vydání tolerančního patentu v roce 1781. Jak známo, tento zákon povolil v rakouské monarchii vyznávání některých nekatolických konfesí (augsburské, tj. luterské, helvétské, tj. reformované neboli “kalvinistické”, a pravoslaví). Po staletí tedy evangelictví spoluutvářelo svébytný charakter tohoto kraje. I dnes je na Valašsku (alespoň statisticky) největší počet evangelíků v rámci ČR.



V rámci své cesty jsem si (zvenčí) prohlédl kostely v Jablůnce, v Przně a v Ratiboři. V plánu jsem měl i další dva, a to v Kateřiních a v Hošťálkové, ale z důvodu deštivého počasí a nedostatku času jsem výlet zkrátil.

V Jablůnce stojí kostel u hlavní silnice spojující Vsetín a Valašské Meziříčí. Byl vybudován v roce 1877 a místní sbor byl původně helvétského vyznání (v roce 1918 se augsburská a helvétská církev v českých zemích sjednotila v Českobratrskou církev evangelickou). Kostel byl v roce 1903 stížen velkým požárem, který úplně zničil střed obce (vedle kostela bylo zničeno 59 domů). Po požáru byl kostel obnoven a dnes u něj stojí památník obětem obou světových válek.

V Przně se evangelický kostel nachází v horní části obce (je zde také kostel římskokatolický v jejím centru). Na tomto místě stála zděná evangelická modlitebna s farou již v roce 1783. To byla výjimka ve srovnání s okolními evangelickými sbory, které se scházely v dřevěných modlitebnách. V roce 1866 byl položen základní kámen současného kostela, který vznikl jako přestavba původního. Projektem byl pověřen vsetínský stavitel Václav Urbánek. Svému účelu začal nový chrám sloužit v roce 1872. Na



základním kameni je odkaz na 1. list Korintským, kap. 3, v. 9: „Jsme spolupracovníci na Božím díle a vy jste Boží pole, Boží stavba.“

V Ratiboři se oficiální historie evangelického sboru začíná psát v roce 1782, kdy sem přišel první kazatel. Již předtím se ale tajní evangelíci scházeli pod lipou ve dvoře ratibořského fojtství. Tato lípa posloužila i jako kazatelna. V prvních měsících po tolerančním patentu se evangelické bohoslužby konaly ve stodole, již na podzim roku



1782 byl postaven dřevěný kostel. Po několika desetiletích užívání přivedl jeho zhoršující se stav Ratibořské k tomu, aby začali uvažovat o stavbě zděného chrámu. Základní kámen byl posvěcen v roce 1842. Při výstavbě byla do zadní strany podstavce oltáře zazděna kamenná schránka jako památka na někdejší tajné evangelíky. Ti v ní ukrývali modlitební knihy. Tehdejší farář ratibořského sboru Jan Lány se rozhodl tuto schránku uchovat na paměť příštím generacím. Najdeme ji tam dodnes jako tichou připomínku odvahy tajných evangelíků, kteří navzdory nepřízni doby, v níž žili, chtěli vyznávat svou víru v Boha způsobem, který poznávali jako správný. Připomíná nám také to, že svoboda vědomí (s níž je svoboda vyznání víry velmi úzce spjata) nebyla v našich zemích vždy samozřejmostí. Je to něco vzácného, čeho si máme vážit. (Jsem velice vděčný za to, že kostel v Ratiboři jsem si mohl prohlédnout i zevnitř. Navštívil jsem jej totiž již dříve, v květnu letošního roku, v rámci zájezdu, který pořádal sbor Církve československé husitské v Olomouci.)

Myslím si, že evangelické kostely se svou svéráznou architekturou a pro evangelictví typickou prostotou (která ovšem nic neubírá důstojnosti místa) k Valašsku zkrátka patří. Pojedete-li tedy do některé valašské obce, kde se evangelický kostel nachází, prohlédněte si jej aspoň zvenčí. A bude-li to zrovna v neděli, můžete se zdržet na bohoslužbu, prohlédnout si kostel i zevnitř a třeba i zjistit, že je něčím více než „jen“ zajímavým architektonickým dílem, svědkem dějin a kulturní památkou.

Zdroje: František ČAPKA, Dějiny Zemí Koruny české v datech, Praha, Libri, 1998  
<http://www.prznouvsetina.cz/informace-o-obci/historie/pamatky-obce/> (dostupné 20. 9. 2014)  
[http://jablunka.cz/?page\\_id=152](http://jablunka.cz/?page_id=152) (dostupné 20. 9. 2014)  
<http://ratibor.webnode.cz/neco-malo-z-historie/> (dostupné 20. 9. 2014)

*Alda Zapletal  
místní sdružení MNO Olomoucko  
foto autor: první strana kostel v Jablůnce (nahore) a kostel v Pržně,  
druhá strana kostel v Ratiboři (vpravo dole)*

## DĚJE SE NA MORAVĚ

### Nový dopravní terminál v Uherském Brodě

*Autobusové nádraží Uherský Brod. Právě vyjíždí autobus na pravidelné lince do Zlína. Neveze žádné cestující, možná jednoho či dva. Autobus přijíždí k zastávce, ta se jmenuje Uherský Brod, železniční stanice. Nyní se autobus začíná plnit. Někteří cestující zde začínají cestu, jiní přestupují z vlaku. Autobus pokračuje dále na zastávku Uherský Brod, Horní náměstí, zde přisedají další cestující. Autobus má v severní části města ještě zastávku Uherský Brod, školní statek. Přisedají další cestující a naplněný autobus pokračuje přes Velký Ořechov do Zlína.*

*Autobusové nádraží Uherský Brod. Právě vyjíždí autobus na lince do Nivnice a Korytné; opět prázdný. Přijíždí k vlakovému nádraží, zde se zdrží minimálně 5 minut. Než všichni cestující nastoupí, chvíli to potrvá...*

Dříve vycházely v Moravské obci články z cyklu „nová výstavba“ pojednávající o stavebních počinech především v Brně. Dnešní článek se věnuje pozoruhodnému počínu v jednom, nepříliš velkém, moravském městě – Uherském Brodě.

Uherský Brod se nachází na Slovácku, má necelých 17 tisíc obyvatel, ale celá spádová oblast města čítá přibližně 50 až 60 tisíc obyvatel. Kam vlastně sahá spádová oblast Uherského Brodu? Definice spádové oblasti závisí na zvoleném hledisku; zda máme na mysli „obvod obce s rozšířenou působností“ (tzv. miniokres, ten je definován zcela přesně) či spádovost zdravotnických zařízení, obchodní sítě, dojíždění do práce a středních škol, kulturu... Do uherskobrodského „miniokresu“ patří východní část uherskohradištského okresu, včetně města Bojkovice. Dále je Uherský Brod významným centrem i pro přilehlé obce zlínského okresu, včetně lázeňských Luhačovic.

Nedávno město přikročilo k výstavbě nového dopravního terminálu. Dalekosáhlý význam má stavba hned z několika důvodů. Výstavba dopravního terminálu zajistí kompletní integraci autobusové, železniční, městské hromadné, osobní a pěší dopravy v Uherském Brodě do jednoho dopravního uzlu. Hlavním počinem je přestěhování autobusového nádraží blíže k vlakovému nádraží a centru města.

### Současný stav autobusového nádraží

V současné době se autobusové nádraží nachází v „periferní“ části města. Z východní a západní části je sevřeno průmyslovými podniky, na sever od nádraží se nachází silnice a na jižním okraji nádraží je zděný plot, za nímž probíhá železniční trať.

Pro většinu cestujících je poloha současného autobusového nádraží nevýhodná. Nicméně některé autobusové spoje zastavují pouze na autobusovém nádraží. To se týká jednak dálkových linek, ale i spojů jedoucích západním směrem (včetně linky Uherský Brod –



Obrázek 1 - Současné autobusové nádraží v Uherském Brodě

Uherské Hradiště – Brno). Tato skutečnost působí mnohé problémy. Cestující přijíždějí na místo hodně vzdálené cíli jejich cesty, případně jsou znemožněny nebo zkomplikovány přestupy na vlak.

Z těchto důvodů někteří dopravci částečně vyřadili autobusové nádraží z jízdního řádu a nahradili ho zastávkou u vlakového nádraží. Vznikla tím poněkud nepřehledná situace. Tak například některé autobusy jedoucí z Brna zastavují v Uherském Brodě pouze na autobusovém nádraží, jiné na autobusovém i u vlakového a další pouze u vlakového. Na poměry nevelkého města až příliš velký chaos. U velkoměst bývá obvyklé, že mají několik nádraží a třeba i několik letišť vzájemně propojených linkami MHD. To ale není případ Uherského Brodu.

### **Dnešní autobusové nádraží aneb divné místo**

Před několika lety jsem potkal na autobusovém nádraží cestující ze Slovenska, kteří zde přestupovali na jiný spoj. Bylo to v pracovní den v době, kdy bývá na nádražích celkem rušno. Jedna z cestujících charakterizovala uherskobrodské nádraží jako „divné místo“. Není se co divit, že se cestujícím odjinud může brodské nádraží takto jevit – nevhodná poloha, slabé využití...

Nachází se zde i nádražní budova. Již její poloha je divná. Od nádraží je hodně vzdálená a vchod nesměruje k nástupištím, ale k silnici. Nezasvěcený člověk by si klidně mohl myslet, že ten barák v dálce nemá s nádražím nic společného. Kdysi zde byl i bufet, ale ten po vystřídání několika majitelů nefunguje. Chcete-li se občerstvit, lze navštívit jen prodejnu pekárny otevřenou pouze v pracovní dny v době od 5.00 do 9.00 hod. V provozu nejsou ani toalety. Jediné, co funguje, je informační okénko a čekárna, ve které většinou nikdo nečeká.

### **Vlakové nádraží dnes**

U vlakového nádraží bývá rušněji. Nicméně i toto místo je dnes z mnoha důvodů v nevyhovujícím stavu. Problémy vlakového i autobusového nádraží má vyřešit nový dopravní terminál.

### **Nový dopravní terminál**

První etapou výstavby nového dopravního terminálu bylo v roce 2010 vybudování nadchodu, který překlenuje silnici oddělující centrum města a vlakové nádraží.

4. června 2014 zavlála na radnici a budově vlakového nádraží švýcarská vlajka. V ten den začala poklepem na základní kámen druhá etapa výstavby dopravního terminálu. Realizaci totiž finančně podpořil i program Swiss Contribution Office.

Investorem akce je město Uherský Brod, finanční prostředky na stavební



Obrázek 2 - vizualizace rekonstrukce nádraží

práce v prostoru vlakového nádraží zajistí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Partnerem je rovněž Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje (KOVED). Peníze tak plynou z několika zdrojů, přičemž ten švýcarský je stěžejní.

SŽDC jako jeden z partnerů projektu vybuduje v bezprostřední blízkosti terminálu nové vnější nástupiště v délce 160 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. U přilehlé koleje se pak zrekonstruuje železniční svršek a spodek, a to včetně jeho odvodnění.

Z nového nástupiště bude přímý přestup k **dvanácti krytým autobusovým stáním**. Kromě toho vznikne také parkoviště pro 74 vozidel. Prostor před nádražní budovou je navržen jako veřejné prostranství se zelení a dominantní **fontánou** a ukazatelem času a informací. Přibude zde 41 nových laviček, stání pro 60 jízdních kol a vysazeno bude 24 stromů. To vše si vyžádá demolici některých skladových objektů, přemístění nákladové rampy železnice, rekonstrukci inženýrských sítí a současně opravu silniční komunikace.

Celá stavba by měla být ukončena v říjnu 2015. Předpokládané celkové náklady, které původně činily 140 milionů korun, byly nakonec ve veřejné soutěži na zhotovitele stavby sníženy zhruba o 37 milionů korun. Uherský Brod by se tedy konečně měl dočkat důstojného, dobře fungujícího, vkusně upraveného a bezpečného dopravního terminálu. Nabízí se otázka, zda terminál bude mít, kromě finančních prostředků na výstavbu, i něco švýcarského (švýcarská veřejná doprava je nejlepší na světě). Při pohledu na projekt zjistíme, že zde bude realizován přestupní systém zvaný „hrana-hrana“.



Obrázek 3 - vizualizace nádraží v Uherském Brodě

Přestupem „hrana-hrana“ se označuje velmi komfortní přestup u stejného nástupiště veřejné dopravy z jedné strany nástupiště na druhou stranu téhož nástupiště. Efektivní a ve Švýcarsku časté jsou i přestupy tohoto typu mezi různými dopravními prostředky, tedy například vlakem a autobusem.

*Pavel Rakšányi*  
místní sdružení MNO Slovácko-Valašsko

## Moravia jede do Vídně

Od 14. prosince 2014 platí nový jízdní řád, který přinesl několik změn. V tomto článku zmíníme jednu změnu na dříve hlavním úseku bývalé „Ferdinandky“ (trať Vídeň – Krakov). Dnes se v úseku Bohumín – Přerov jedná o trať 270 a v úseku Přerov – Břeclav má označení 330. Přestože uvedená trať původně spojovala přes Moravu a Rakouské Slezsko Vídeň s Haličí, v současné době tudy mnoho přímých vlaků do Vídně nejedí.

Lidé z východní Moravy cestující do Vídně (v moravských nářečích má mužský rod) mohou použít pouze nemnoho přímých vlaků spojujících Polsko a Rakousko (Krakov – Vídeň a Varšava – Vídeň). Ovšem tyto spoje nejsou vždy pro Moravany časově výhodné. Jestliže vlak Polonia vyjede z Varšavy po 6. hodině ranní, Moravou projede až kolem poledne a do Vídně dorazí přibližně o půl třetí odpoledne. Cestu z východní Moravy do Vídně lze realizovat i přestupem v Břeclavi, jenže přestup obnáší mnohé nevýhody – prodloužení cestovního času, případné přenášení těžkých zavazadel a komplikace pro lidi, kteří nemají „cestovně – orientační smysl“.



**Joža Uprka - Do Rakús - na žně, 1898,**

naši předkové cestovali do Dolního Rakouska a Vídně poměrně často, mnohdy i pěšky.

V novém jízdním řádu byl vlak s pozoruhodným názvem Ex 101 Moravia prodloužen až do Vídně. Doposud uvedený vlak jezdil na pouze v úseku Bohumín – Ostrava – Přerov – Břeclav. Historie tohoto spoje je poněkud složitější. V Bohumíně k němu byly připojovány přímé ruské vozy Moskva – Vídeň. V Břeclavi byly vozy ČD odpojeny a do Vídně pokračovaly jen uvedené přímé ruské vagóny. Mnozí cestující z Moravy chtěli využít výhodného přímého ranního spojení s rakouským hlavním městem, avšak zjistili, že Moravia veze do Vídně jen uvedené ruské vozy. Na četné žádosti byl vlak Moravia od nového jízdního řádu prodloužen až do Vídně.

Ex 101 Moravia bude vyjíždět denně před 7. hodinou z Bohumína a do Vídně dorazí před 10. hodinou. V opačném směru odjíždí z Vídně po 18. hodině. Pro cestující z Moravy má tento spoj široké využití, je vhodný i pro jednodenní výlety.

*Pavel Rakšányi  
místní sdružení MNO Slovácko-Valašsko*

## **Chrlice nádražím roku a další drobnosti z moravskoslezských kolejí**

Brno se může pochlubit nejkrásnějším nádražím v České republice. V již tradiční anketě ovšem ne zvítězilo hlavní nádraží, u nějž se už léta vedou sporu ohledně jeho přesunu (a léta ještě určitě povedou), nýbrž stanice **Brno-Chrlice**. Nedávno opravené nádraží na jižním okraji jihomoravské metropole získalo v anketě téměř třetinu hlasů. Tamní výpravčí Jaroslav Přikryl bere vítězství jako ocenění snahy zpříjemnit cestujícím pobyt ve stanici a prý se budou s kolegy snažit, aby nádraží vypadalo ještě lépe. V minulosti se titulem Nejkrásnější nádraží chlubilo také nádraží v Uherském Hradišti, do finále ankety se dříve dostala i nádraží v Šumperku, Nedvědicích nebo třeba v Boskovicích.

Některá nádraží se opravují, tomu havířovskému v tzv. bruselském stylu z 60. let zřejmě definitivně hrozí demolice. „Už v prvním řízení MK neshledalo dostatečné důvody k prohlášení **nádraží Havířov** jako celku za kulturní památku. MK ale respektuje dílčí hodnoty Havířovského nádraží, jako je skleněná mozaika, mramorová šachovnicová dlažba, kamenná i dřevěná sedátka v čekárně,“ stojí ve vyjádření ministerstva kultury, které nádraží neprohlásilo kulturní památkou. Národní památkový ústav zažádal ihned o rozklad, rozhodnutí ministerstva tak ještě nenabylo právní moci.

Zpříjemnění cesty za lyžováním v Jeseníkách slibuje zahájená elektrizace trati mezi **Šumperkem a Kouty nad Desnou**. Svazek obcí Železnice Desná, který trať vlastní, vyhlásil na modernizaci výběrové řízení, hotovo by mohlo být už před příští zimou. Od elektrizace si představitelé obcí v údolí Desné slibují především zrychlení dopravy ve směru na Šumperk a dále na Olomouc, také zvýšení turistického ruchu. Na trati mimo jiné leží Velké Losiny se známým zámekem a ruční papírnou nebo několik oblíbených lyžařských areálů v Loučné a Koutech.

S novým jízdním řádem železniční dopravy přišla dobrá zpráva také z tzv. **Moravské západní dráhy**, která spojovala Prostějov přes Konici a Moravskou Třebovou s Českou Třebovou. Po několika letech bude opět možné celou tuto trasu projet vlakem. Už na podzim obnovil Pardubický kraj lokálku z Moravské Třebové do Chornic, od prosince pak vlaky z Moravské Třebové jezdí až do Džbelu, kde mohou cestující přesehnout na motorák do Prostějova. Teď už jen doufat, že politici dostanou rozum a nesmyslně nasekané přestupy jednou zruší a třeba na hrad Cimburk u Městečka Trnávky či do Moravské Třebové se bude dát dojet z Prostějova bez přestupu.

Na severu to pak vypadá, že se zlepší spojení **Jesenicka** s polským vnitrozemím. Tedy minimálně se o zavedení polských vlaků do Glucholaz, přes které projíždějí soupravy Českých drah mířící z Jeseníka do Krnova, v listopadu psalo, do uzávěrky ovšem nebyly další podrobnosti známy. Určitě by však toto spojení mohlo být zajímavým impulzem pro rozvoj příhraničního regionu.

*Martin Višňa, místopředseda MNO Olomoucko*

## Výstavba náměstí Velké Moravy ve Starém Městě

Staré Město, nacházející se v těsném sousedství Uherského Hradiště, je považováno za jedno z významných středisek Velké Moravy. Někteří autoři jej dokonce uvádějí jako hlavní mocenské a církevní centrum Velkomoravské říše. Mohli bychom se tedy domnívat, již vzhledem k tradici, že zde najdeme monumentální kostel a důstojné městské centrum s reprezentativním náměstím.

Ve skutečnosti mělo Staré Město až do nedávné doby pouze skromný kostel

svatého Michaela lokalizovaný v okrajové části města. Kostel svatého Michaela má pouhých sto míst k sezení a zdaleka nedostačuje potřebám věřících. Již v roce 1907 vznikla Jednota svatého Michala s cílem rozšířit stávající nebo postavit nový kostel. Další iniciativy ohledně stavby nového kostela jsou doloženy od roku 1924.

Staré Město nemělo ani skutečné náměstí. Pod názvem náměstí Hrdinů se skrývá širší ulice s frekventovanou silnicí. Je tedy pochopitelné, že se vedení města rozhodlo vybudovat skutečné náměstí se vším, co k němu patří. V lokalitě Dvorek byla započata výstavba náměstí Velké Moravy. Plán počítá s rekonstrukcí jezuitského sklepa a s přístavbou, ve které vznikne sociální zázemí, informačním centrem nebo schodišťovou rampou. V dolní části náměstí Velké Moravy vyroste promenáda, mobilní pódium pro vystoupení a parkoviště. Součástí náměstí se stane i existující Památník Velké Moravy. Avšak největším projektem je kostel Svatého Ducha.

Ve Starém Městě lze sledovat, proč vzniklo rčení „je tam práce jako na kostele“. Kostel Svatého Ducha se staví od roku 2002, tedy již 12 let! Za tu dobu získal originální přezdívku – Temelín. Patrně proto, že rozestavěná stavba vzdáleně připomínala chladicí věže elektráren a někdo si v této souvislosti vzpomněl na mediálně známou jadernou elektrárnu v Čechách. Nicméně nyní již probíhají dokončovací práce. Od roku 2011 se v rozestavěné budově konají koncerty a v říjnu 2014 byl kostel předán do předběžného užívání. Dostavba náměstí Velké Moravy ještě nějaký čas potrvá.



Obrázek 4 - nové náměstí Velké Moravy ve Starém Městě

*Pavel Rakšányi*  
*místní sdružení MNO Slovácko-Valašsko*

## HISTORIE

### Podnikatelské fenomény Moravy 19. století

#### Společnost Gebrüder Thonet

##### Díl 2. Moravský nábytkářský gigant

Předchozí příběh o podnikatelských fenoménech Moravy 19. století pojednával o cestě Michaela Thoneta na Moravu. Ta byla vcelku výstižně shrnuta do názvu studie Františka Chupíka: „Porýní – Vídeň – Morava.“ Dostali jsme se do okamžiku, kdy byla v Koryčanech (asi 15 km severně od Kyjova) postavena první továrna bratří Thonetů.

Volba tohoto moravského městečka měla pro Michaela Thoneta dvojí význam. V okolí byl dostatek bukového dřeva, které hodlal zpracovávat, a současně tato destinace nebyla daleko od Vídně, kde měl již zakotveny obchodní vazby. Rovněž majitelé panství Vilém a Herman z rodu Wittgstein<sup>1</sup> byli plánu nakloněni, a tak právě v Koryčanech byla roku 1857 postavena první výrobní hala bratří Thonetů. Pro region to znamenalo nejen nové pracovní příležitosti, ale také vyšší zhodnocení dřeva, které bylo do té doby užíváno maximálně jako palivo. Podnik se rozrůstal a postupně zřizoval filiálky pro těžbu a předběžné zpracovávání dřeva.



Stále ještě roku 1857 obdrželi Thonetové další významné privilegium na výrobu noh stolů z ohýbaného dřeva, jehož tvaru se dosahovalo pomocí vodní páry a vroucími kapalinami. To jim umožnilo udržet na dlouhé roky primát ve výrobě (zejména sedacího) nábytku na území monarchie. V lednu 1860 pak následoval zisk dalšího patentu a to na výrobu vozových kol<sup>2</sup>. V polovině 70. let již firma zpracovávala ročně asi 200 tisíc kubických sáhů bukového dřeva, z čehož vyráběla neuvěřitelných 140 tisíc kusů nábytku! Odbyt pro tuto výrobu pochopitelně přesahoval Habsburské mocnářství a produkty firmy Gebrüder Thonet putovaly do mnoha Evropských zemí, ale také třeba do Jižní Ameriky a Austrálie. V tuto dobu zaměstnávali Thonetové ve svém podniku 780 zaměstnanců (380 mužů a 400 žen). Podnik měl na svoji dobu neobvyklou a pevně organizovanou strukturu, kdy jednotlivé kusy nábytku prošly rukama několika desítek úzce specializovaných dělníků, než se dostaly k expedici. Postupně vznikaly nové pobočky jako třeba v Bystřici pod Hostýnem, v Halenkově s filiálkou ve Vsetíně a na Slovensku v Uherci. V důsledku celních bariér se Thonetové rozhodli rozšířit výrobu i do

<sup>1</sup> Wittgsteinové byli známi jako podnikatelská šlechta podporující průmysl. Koryčany koupili nedlouho předtím od Rotchildů, ale již v šedesátých letech je prodali hraběti Trauttmansdorfovi.

<sup>2</sup> Thonetové měli tehdy v plánu rozvinout svoji výrobu o vozy vlastní konstrukce, ale jejich dílny neumožňovaly rozšíření o tento sortiment natolik, aby mohli konkurovat zařízené konkurenci. Proto se do budoucna firma soustředila výhradně na nábytek.



zahraničí, a tak vznikly pobočky v Radomsku (v ruském záboru Polska) a v Hessensku v městě Frankenberg.

Velký význam a budoucnost měla pro firmu továrna v Bystřici pod Hostýnem. Brzy se z ní stala jedna z největších továren tohoto druhu v Evropě. Příchod mnoha obyvatel za prací pak měl také vliv na povýšení obce na město roku 1864. Vyšší ruch v regionu přinesla také zřízená železniční trať z Bystřice pod Hostýnem do Hulína roku 1882, na jejímž financování se Thonetové výrazně podíleli. Železniční spojení se světem podpořilo nejen firmu Thonetů, ale bylo stimulem i pro mnoho dalších firem v okolí. Obdobně jako u Kleinů i u Thonetů můžeme sledovat cit k sociální otázce. Firma Gebrüder Thonet se zajímala o život svých zaměstnanců, kterým často zřizovala slušné bydlení, zřizovala mateřské školy i možnosti kulturního vyžití. Kvalifikovaní dělníci se mohli těšit odpovídající mzdě. Roku 1878 se podnik bratří Thonetů skládal z pěti hlavních továren a 16 filiálek, ve kterých bylo dohromady zaměstnáno 5200 zaměstnanců. Pokud jde o strojní zařízení, tak firma používala dohromady 10 parních strojů a dva vodní mlýny s celkovým výkonem 260 koní. Dopravu obstarávalo 250 tažných koní, kteří byli



Bystřice pod Hostýnem, továrna bratří Thonetů roku 1890

majetkem podniku. Ke konci století se ale počet zvířat redukoval úměrně přesunu dopravy na železnici. Denní produkce ve svém maximu činila dohromady (ze všech podniků) 2100 kusů nábytku! Z toho stále nejmarkantnější část (1400 kusů) činily židle.

Zenit výroby pokračoval i v počátcích 20. století a výrazněji jej zabrzдила až první světová válka, která nemilosrdně dolehla na většinu hospodářství. Roku 1922 se Thonetové spojili se společností Kohn – Mundus a firma byla

prejmenována na Thonet - Mundus<sup>3</sup>. Až do druhé světové války firma docela prosperovala. Ve druhé světové válce byla výroba přeorientována na válečnou<sup>4</sup>, s čímž souvisela zřetelná neochota dělníků. Provoz firmy v tuto dobu trpěl sabotážními akcemi a celkovou neochotou dělníků. Po válce byl již podnik znárodněn, ale výroba ohýbaného nábytku pokračuje pod názvem TON (továrna ohýbaného nábytku) dodnes.

## **Prameny a literatura**

Janák, J.: Dějiny Moravy 3/1, Hospodářský rozmach Moravy 1740 – 1918, Brno 1999.

Šimoníková, J.: Nábytek z Bystřice pod Hostýnem, Bystřice pod Hostýnem 1992.

Chupík, F.: Porýní – Vídeň – Morava, In: Střední Morava, roč. 7, č. 13, s. 152-154, Olomouc 2001.

*Bc. Jaroslav Svozil  
místní sdružení MNO sever*

<sup>3</sup> Od konce 19. století se firma Khon - Mundus ze Vsetína snažila více méně neúspěšně konkurovat Thonetům. Po první světové válce pak byly ekonomické problémy obou firem vyřešeny fúzí, čímž se eliminovala konkurence a vznikly nové impulsy do výroby.

<sup>4</sup> Vyráběly se saně, kola či židle pro wehrmacht.

## VÝROČÍ

### **Pietní setkání při příležitosti výročí 450 let od narození Karla staršího ze Žerotína**

Letos je tomu 450 let, co světlo světa spatřila osobnost Karla staršího ze Žerotína. Jsem rád, že jsem ve společenství, které si tuto osobnost připomíná. Již v loňském roce jsem se cítil zahanben, že větší iniciativu ohledně připomnění Karla staršího mají místní sdružení jinde a přitom u nás na severu jsou uloženy jeho ostatky v rodové hrobce Žerotínů v obci Bludov. I z toho důvodu jsem se letos rozhodl uspořádat pietní akt. Setkání účastníků bylo sice skromné, ale pro připomnění a symboliku dostačující. Někdy stačí málo, abychom věděli, kdo jsme a kam patříme.



Obec Bludov je hrdá moravská obec, o čemž svědčí také zemská vlajka, která zdobí Obecní úřad po celý rok. O to snazší byla spolupráce. Domluvu zpřístupnění hrobky pro tuto akci neprovázely žádné potíže. Paní Divišová z Kulturního domu byla velice vstřícná a při rozhovoru jsme nevyloučili budoucí vzájemnou spolupráci s touto institucí.

Mé poděkování za účast patří Standovi Blažkovi, který i řadu místních seznámil s naší akcí i cíli MNO. Jsem přesvědčen, že Standa má k tomu zvláštní dar a nikoho povolanějšího pro otevřenou publicitu neznám. Dále děkuji Tomáši Skoumalovi, pro kterého byla asi nejobtížnější doprava, protože je z Bludova, a speciální dík pak patří mému kamarádovi Ondřeji Dosedělovi, který sice zatím není členem MNO, ale přijel nás podpořit i s rodinou ze Štěpánova u Olomouce. Jsem přesvědčen, že se z letošního setkání stane tradice.

*Bc. Jaroslav Svozil  
místní sdružení MNO sever*

## ZAJÍMAVOSTI

### Kolik obyvatel má vlastně Morava?

Na zdánlivě jednoduchou otázku zdaleka neexistuje jednoznačná odpověď. V první řadě je potřeba definovat území Moravy pro tyto potřeby. V tomto případě byly zvoleny poslední hranice Čech, Moravy a Slezska z r. 1948 (resp. 1928), přičemž nejednoznačné moravské enklávy ve Slezsku byly pro tento výpočet přičleněny ke Slezsku (mimo jiné z praktických hledisek, prostor pro zpřesnění do budoucna samozřejmě je).

Dalším oříškem je skutečnost, že řadu obcí dělí zemská hranice, Český statistický úřad však shromažďuje data pouze za celé obce. Naštěstí data ze sčítání lidu jsou dostupná i pro jednotlivá sídla, zveřejněna však jsou pouze za starší sčítání z roku 2001. Lze ovšem předpokládat, že relativní lidnatost jednotlivých částí se příliš nezměnila. Množství lidí v moravské části obce lze tedy zhruba vypočítat jako současný počet obyvatel celé obce vynásobený tehdejší poměrem. V některých případech však vede zemská hranice i skrz jednotlivá sídla. Tady se k žádným datům nedostaneme a nezbývá než se spolehnout na kvalifikovaný odhad založený na rozdílu velikostí zastavěných ploch po stranách zemské hranice. Je ovšem nutné podotknout, že případná chyba neovlivní výsledek více než v řádu stovek (tedy méně než jedno promile).

Vychází tedy, že čistě na Moravě se nachází 1906 obcí, na hranicích s Čechami potom 24 a se Slezskem (včetně enkláv) 16 obcí.

Celkový počet obyvatel Moravy, pro jehož výpočet byla použita data ČSÚ z roku 2014, tedy činí přibližně 3 125 407 obyvatel.

Vojtěch Říha  
místopředseda MNO

obec	okres	Čechy	Morava
Batelov	JL	4,1%	95,9%
Brněnec	SY	37,8%	62,2%
<b>Březová nad Svitavou</b>	SY	6,0%	94,0%
Cotkytle	UO	28,6%	71,4%
Červená Voda	UO	5,8%	94,2%
Dolní Cerekev	JL	78,2%	21,8%
Dolní Morava	UO	47,7%	52,3%
Herálec	ZR	64,2%	35,8%
Jihlava	JL	10,7%	89,3%
Jimramov	ZR	35,9%	64,1%
Kamenná Horka	SY	17,0%	83,0%
Karle	SY	81,8%	18,2%
Kněžves	BK	19,9%	80,1%
Koclířov	SY	99,4%	0,6%
Křižánky	ZR	23,4%	76,6%
Kunžak	JH	91,2%	8,8%
<b>Počátky</b>	PE	93,9%	6,1%
Radiměř	SY	47,0%	53,0%
Sázava	ZR	93,0%	7,0%
<b>Strmilov</b>	JH	72,9%	27,1%
Studená	JH	0,7%	99,3%
<b>Svratka</b>	ZR	87,0%	13,0%
Zahrádky	JH	91,1%	8,9%
<b>Žďár nad Sázavou</b>	ZR	0,9%	99,1%

Tabulka 1 - obce na hranicích Čech a Moravy (podíl počtu obyvatel)

obec	okres	Morava	Slezsko
Baška	FM	50,7%	49,3%
Březová	OP	7,7%	92,3%
<b>Frydek-Místek</b>	FM	41,8%	58,2%
<b>Frydlant nad Ostravicí</b>	FM	84,4%	15,6%
<b>Fulnek</b>	NJ	80,6%	19,4%
Jakartovice	OP	16,3%	83,7%
Malá Morávka	BR	11,3%	88,7%
Moravskoslezský Kočov	BR	83,3%	16,7%
<b>Odry</b>	NJ	4,7%	95,3%
<b>Ostrava</b>	OV	60,6%	39,4%
Ostravice	FM	80,0%	20,0%
Ostružná	JE	92,9%	7,1%
Staré Hamry	FM	25,0%	75,0%
<b>Studénka</b>	NJ	70,6%	29,4%
Větkovice	OP	2,9%	97,1%
Vražné	NJ	49,9%	50,1%

Tabulka 2 - obce na hranicích Moravy a Slezska (podíl počtu obyvatel)

umístění obce	počet obcí	počet obyvatel	počet obyvatel se zahrnutím poměrů	
Čechy	4 072	6 241 919	<b>Čechy</b>	<b>6 259 335</b>
Čechy + Morava	24	97 185		
Morava	1 906	2 817 593	<b>Morava</b>	<b>3 125 407</b>
Morava + Slezsko	16	396 550		
Slezsko	235	697 827	<b>Slezsko</b>	<b>866 332</b>
ČR celkem	6 253	10 251 074		

Tabulka 3 – počty obyvatel a obcí v jednotlivých zemích (zdroj: data ČSÚ k 1. 1. 2014)

## POEZIE

### **Neoděl jsi mě stříbrem ani zlatem**

Neoděl jsi mě stříbrem ani zlatem  
Chudý kraj dals mi domovem:  
tátu a mámu, bratry, dům jen prostý  
a prostou vísku s kostelem

Neoděl jsi mě stříbrem ani zlatem  
Chudý kraj dals mi domovem:  
kopce a stráně, pastviny a lesy  
a stádo ovcí s pastýřem

Hle, k čemu mi zlato, k čemu stříbro!  
Srdce oslepí a zrak zmámí!  
Dal jsi mi chladné nedělní jitro,  
do úst modlitbu vložils mi

Hospodine, jedna jest Tvá cesta  
kterou Ty dáváš služebníkům jít  
Trvalý domov nemá zde z nás žádný,  
jen na chvíli můžeme tu být...

Však chvála Tobě, Hospodine dobrý,  
že právě sem's mě postavil  
Chvála Ti budiž, Bože, za Valašsko,  
kdes k Beránkovi svůj lid shromáždil

*Alda Zapletal  
místní sdružení MNO Olomoucko*