

100 let

od vybudování silnice

Svatý Kopeček - Lošov

2015

Nynější silnice III. třídy č. 4432 vedoucí z Velké Bystřice přes Lošov, Svatý Kopeček, Samotišky až do Olomouce byla budována postupně. Asi nejstarší jsou úseky, vedoucí z Olomouce přes Samotišky na Svatý Kopeček. V publikaci ke 150 letům samostatné obce Svatý Kopeček jsme se dočetli, že výstavba silnice z Olomouce na Svatý Kopeček a do Radíkova, která měla strategický význam pro další rozvoj této oblasti probíhala v letech 1870 až 1873. Samozřejmě ze Svatého Kopečka byly cesty, vedoucí jak do Radíkova, tak do Lošova a pak dále až do Velké Bystřice. Že by to byly ale silnice, po kterých by mohl být provozován také automobilový provoz, to říci nelze. Úsek ze Svatého Kopečka do Lošova byl budován v roce 1915 a úsek z Lošova do Velké Bystřice pak až v roce 1946.

Spojení Lošova s Olomoucí do té doby bylo především pěšky přes Svatý Kopeček a nebo pěšky do Velké Bystřice a následně vlakem do Olomouce. Takto tam chodil s rodiči jako malý kluk i malíř Karel Svolinský, a vzpomíná na to s nostalgií. Vycházka ze Svatého Kopečka na Lošov a zpět byla velmi oblíbená pro nedělní odpoledne a účastnili se jí někdy i zástupy mladých turistů.

Nebylo tedy divu, že obecní zastupitelé v Lošově usilovali o vybudování silnice. Touto snahou se zabývali mnoho let, někdy nebylo povolení, jindy nebyly peníze na výkup pozemků, nebo na samotnou stavbu. Svědčí o tom zápisy ze zasedání obecní rady Lošova. Ale o tom podrobněji později.

Když pak byla již silnice postavena, byla ihned čile využívána jak turisty a vycházkáři, tak selskými povozy a pěšími. Pěšími byli ponejvíce dělníci, kteří silnici využívali především při cestě do práce ze Samotišek, Radíkova, Svatého Kopečka přes Lošov do Mariánského údolí, kde v tu dobu již byl vybudován nějaký průmysl a potřeboval pracovní síly z blízkého okolí.

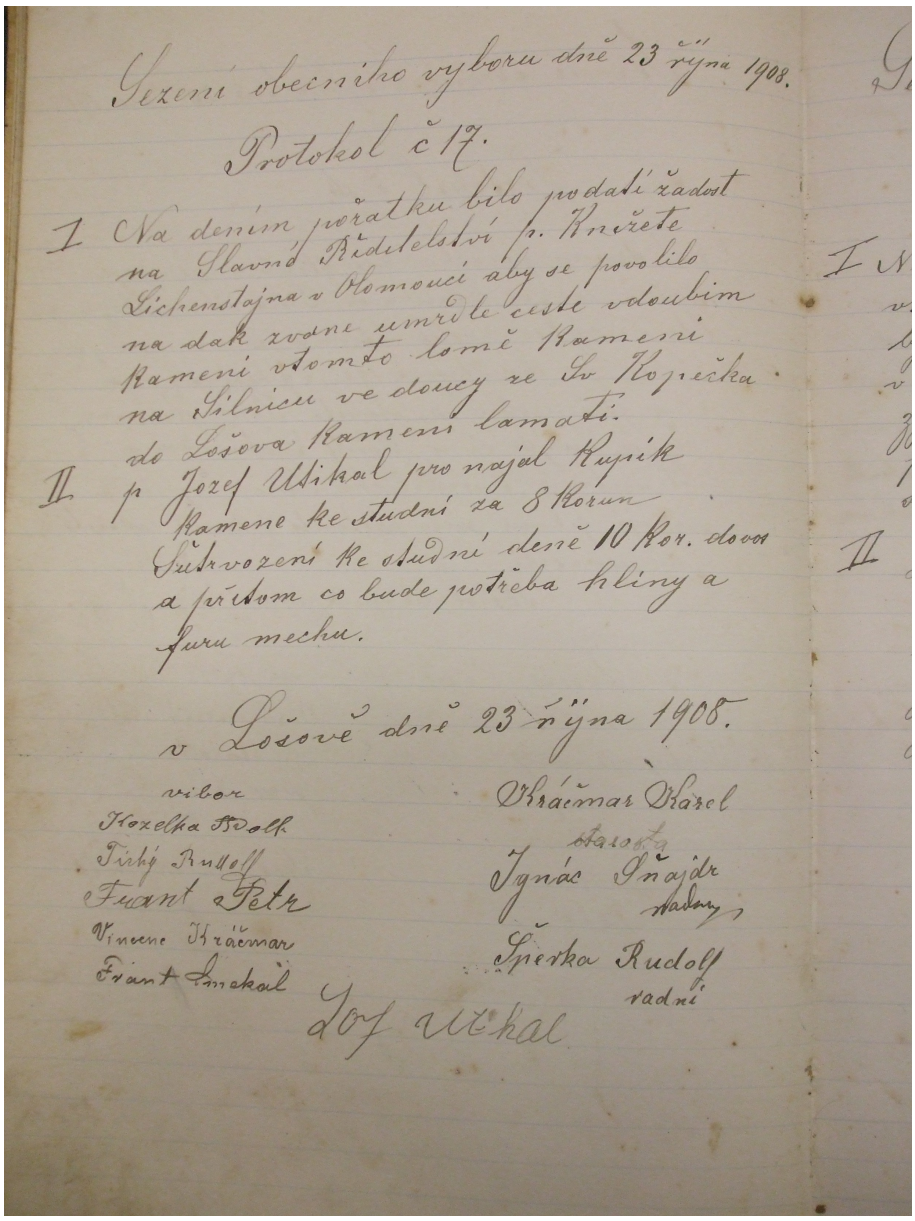
Tato publikace se bude ale věnovat především úseku ze Svatého Kopečka na Lošov, neboť tento úsek bude v roce 2015 slavit právě 100 let od svého vybudování. O ostatních úsecích se zmíníme jen krátce, nejvíce ale o úseku z Lošova do Velké Bystřice.

O vzniku silnice ze Svatého Kopečka do Lošova.

Najít v nějakých archivních dokumentech záznamy o snaze vybudovat pro spojení Lošova se Svatým Kopečkem a tedy následně s Olomoucí není až tak jednoduché. Zachovaly se především Zápisy ze zasedání obecní rady a také účetní knihy. V nejstarších zápisech je mnohokrát uvedeno, že Obecní rada se zabývala možností zlepšit silniční spojení vybudováním silnice. To však byly vesměs plané diskuse.

Poprvé snad vážně je možno považovat Zápis z Obecního výboru ze dne 23. října 1908, ve kterém se doslovně praví:

„ Na dením pořátku bilo podati žádost na Slavné Ředitelství p. Knížete Lichtenštejna v Olomouci, aby se povolilo na tak zvané umřelé cestě v doubím kamení v tomto lomě (Kamení) na Silnici vedoucy ze Sv. Kopečka do Lošova (Kameni) lámati.“.



Sezení obecního výboru dne 23 října 1908.

Protokol č 17.

I Na denním pořadku bylo podání žádost na Slavné Ředitelství p. Knížete Lichenstajna v Olomouci aby se povolilo na dak zvané umrlé cestě vedoucím Kamení vstoupě lomě Kamení na Silnicu ve doucy ze Sv Kopečka do Lošova Kamení lamati.

II p Jozef Uzikal pro najal Kupčík Kamene ke studni za 8 Korun Sůzvození ke studni deně 10 Kor. dovez a přitom co bude potřeba hlíny a fura mechu.

v Lošově dně 23 října 1908.

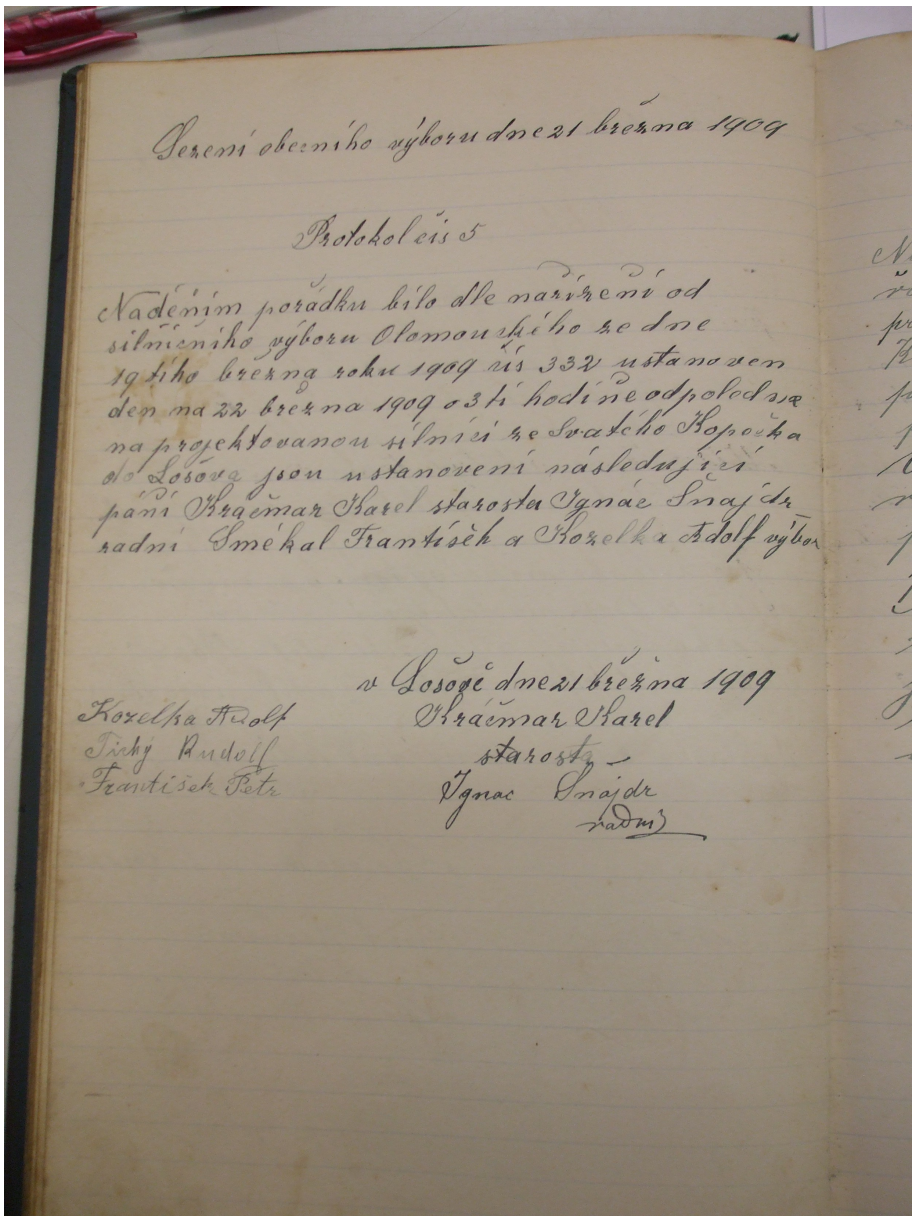
výbor
Kozelka Adolf
Tichý Rudolf
Fuant Petr
Vincenc Kráčmar
Fuant Smekal

Kráčmar Karel
starosta
Ignác Šnajdr
radný
Špetka Rudolf
radní

Joz Uzikal

Jaká byla odpověď ze Slavného Ředitelství jsme se ale v Zápisech nedověděli. Otázka výstavby silnice se ale potom již velmi pravidelně objevovala při dalších sezeních Obecní rady. Za přelomové je možno uvést ustanovení obecních zástupců Lošova k projednání projektované silnice za účasti Silničního výboru Olomouc na den 22. března 1909, o 3. hodině odpoledne, což projednala Obecní rada dne 21. března 1909. Šlo o nařízení Silničního výboru v Olomouci ze dne 19. března 1909 čís. 332. Od té doby bylo tedy možno považovat stavbu silnice za reálnou.

Jmenovanými zástupci obce byli starosta Lošova pan Karel Kráčmar, radní Ignác Šnajdr, pánové z výboru František Smékal a Adolf Kozelka. To byli tedy ti občané Lošova, kteří se o výstavbu silnice asi nejvíce zasloužili. Lze se právem domnívat, že na zmíněném jednání byly dořešeny všechny potřebné náležitosti pro výstavbu, protože později se již v zápisech obecní rady objevují jen informace o samotné výstavbě.



Zasedání obecního výboru dne 21 března 1909

Protokol čís 5

Na denním pořádku bylo dle nařízení od
silničního výboru Olomouckého ze dne
19 tího března roku 1909 čís 332 ustanoven
den na 22 března 1909 o 3 hodině odpolední
na projektovanou silnici ze Svatého Kopečka
do Lošova jsou ustanovení následující
páni Kraemar Karel starosta Ignác Snajdr
radní Smékal František a Kozelka Adolf výbor

Kozelka Adolf
Tichý Rudolf
František Petr

v Lošově dne 21 března 1909
Kraemar Karel
starosta
Ignac Snajdr
radní

Následují období pak bylo pro výstavbu silnice téměř nekonečné. Musely uběhnout skoro další 4 roky, aby se ve výstavbě alespoň trochu pokročilo. Je ale pravda, že po celou tu dobu se Obecní rada o výstavbu zajímala, urgovala, připomínala, jednala a také zajišťovala peníze. Další jednání Obecního zastupitelstva i Obecní rady, týkající se výstavby silnice byla uvedena v zápisech ze dne 18.4.1909, 2.11.1909, 1.12.1909, 30.8.1910, 19.3.1911, 1.8.1911, 8.8.1911 a dne 18.12.1911. Při tomto jednání již byla projednávána úhrada druhé splátky ve výši 5.000 Kč. Další jednání o silnici jsou v zápise ze dne 9.3.1912 a zejména 29.12.1912, tehdy se ukázaly potíže se skutečným získáním platby od Knížete Lichtenštejna, kterou měl uhradit Velkostatek ve Šternberku. V roce 1913 se již stavělo, při jednání Obecní rady dne 2.3.1913 se objevila znovu také myšlenka postavit i další úsek silnice mezi Lošovem a Velkou Bystřicí, což se opakovalo i na jednání dne 8.6.1913.

Asi nejdůležitějším dokumentem o dokončení silnice ze Svatého Kopečka do Lošova je zápis z Obecní rady ze dne 9. ledna 1915, kdy byli stanoveni zástupci obce na jednání o zákonném pořádku pro tuto silnici. Byli jimi pánové Antonín Procházka a Tomáš Pleva. Zajímavá na tom je i poznámka, že jim bylo přiřčeno cestovné ve výši 4 Kč. Dá se předpokládat, že od té doby bylo možno silnici plně využívat. Je to nezvratný doklad o tom, že silnice existuje právě od tohoto roku 1915, byť byla asi využívána i poněkud dříve, rozhodně však nikoliv později.

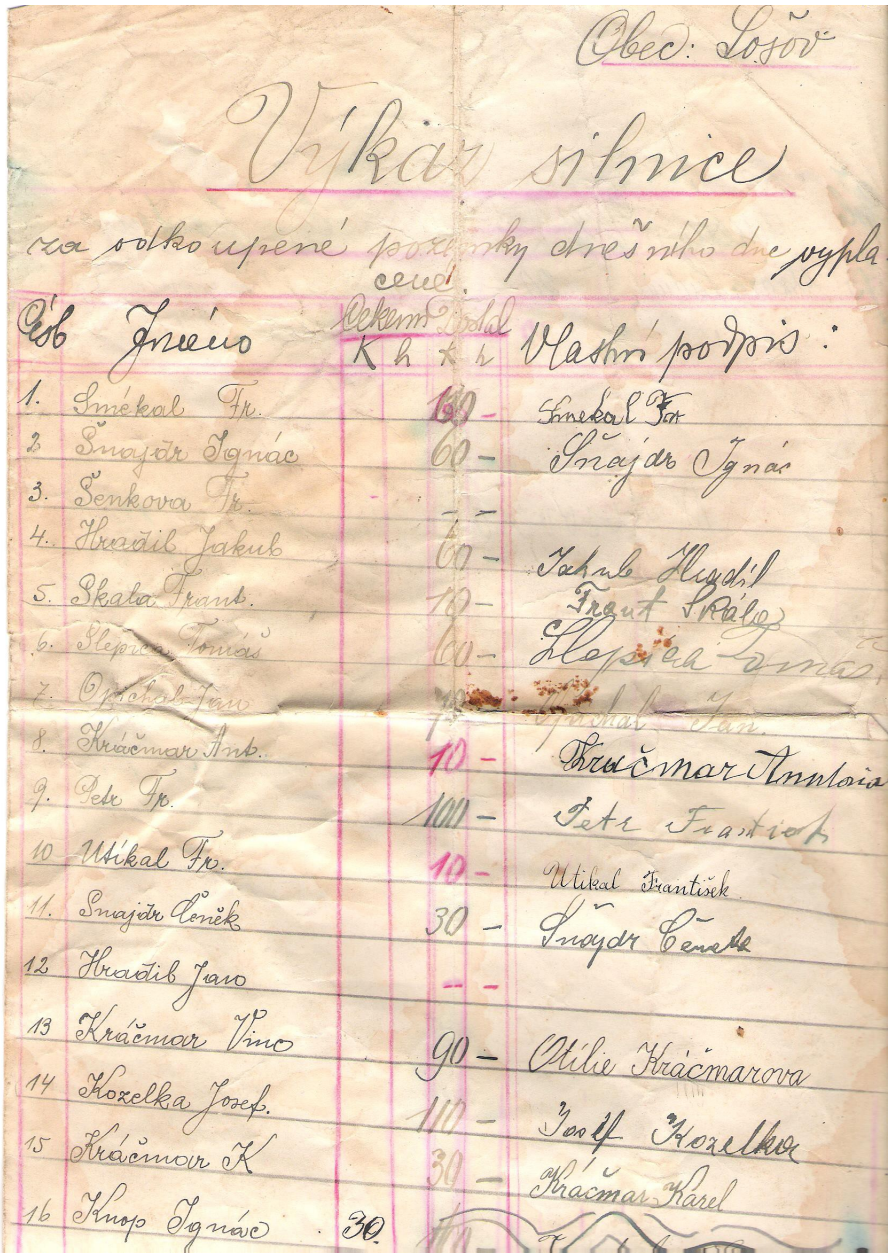
Protokol obecního výboru
číslo 1. roku 1915

Sněmem pořadu bylo stranění
cesty do Olomouce na den 15 ledna
stravivá knihovního pořádku
sylnice Lošov Svatý Kopeček
Navržení jsou tito páni
Pochažka Antonín a pán
Tomáš Slepica. Cechomi hlasováno
veno 4. komunyz.

v Lošově dne 9/1. 1915.

Antonín Murkos.
Kozelka Rudolf
Julius Slepica.
Smekal František

Slepica Tomáš
hadání
Obdržel Jan radní. II



Obec: Lošov

Výkaz silnice

za vykoupené pozemky dnešního dne vyplacené.

Čís	Jméno	Částka K	h	Vlastní podpis:
1.	Šmékal Fr.	100	–	Šmekal Fr.
2.	Šnajdr Ignác	60	–	Šnajdr Ignác
3.	Šenkova Fr.	–	–	
4.	Hrnčíř Jakub	60	–	Jakub Hrnčíř
5.	Skala Fran.	10	–	Fran. Skála
6.	Slepica Tomáš	60	–	Slepica Tomáš
7.	Opršal Jan	70	–	Opršal Jan
8.	Krátčmar Anb.	10	–	Krátčmar Antonia
9.	Pek Fr.	100	–	Pek František
10	Utíkal Fr.	10	–	Utíkal František
11.	Šnajdr Čeněk	30	–	Šnajdr Čeněk
12	Hrnčíř Jan	–	–	
13	Krátčmar Vinc	90	–	Otilie Krátčmarova
14	Kozelka Josef.	110	–	Josef Kozelka
15	Krátčmar K	30	–	Krátčmar Karel
16	Knop Ignác	30		

Pokud se týká výkupu potřebných pozemků pro stavbu silnice, existuje doklad ze dne 25. června 1915 – „ Výkaz silnice za zakoupené pozemky „ kde jsou uvedeni všichni občané Lošova, kteří dostali za poskytnuté pozemky finanční odstupné. To se pohybovalo od 10 Kč do 130 Kč. Celková vyplacená částka byla uvedena ve výši 2.000 Kč.

Naopak v „ Oučetních knihách obce Lošov „ za roky 1913 a 1914 jsou uvedeny uskutečněné platby ve splátkách ve výši 5.000 Kč, 5500 Kč a 3500 Kč, na stranách příjmů do rozpočtu je naopak uvedena částka 1.500 Kč jako subvence na stavbu.

V některých další podkladech o historii Lošova, nebo i Svatého Kopečka jsou uváděny informace, že v roce 1924 existovalo silniční spojení obou obcí. Tím se ovšem neříká, že silnice byla vybudována až v roce 1924. Jak vyplývá z výše uvedených archivních podkladů a nakonec i titulní fotografie z této publikace (na druhé straně jejího originálu je uveden rok 1915) je nezvratně prokázáno, že **v tomto roce 2015 může silnice ze Svatého Kopečka do Lošova hrdě slavit stoleté výročí existence.**

Technické údaje a parametry silnice.

Silnice III/4432, do které úsek ze Svatého Kopečka do Lošova náleží, je nyní spravována Správou silnic olomouckého kraje. V jejích archivech však bohužel nejsou dochovány žádné podklady z doby budování silnice, ani z doby jejího využívání mezi světovými válkami a pozdějších let. Při zjišťování těchto informací jsme bohužel zjistili, že archivní dokumenty již nejsou k dispozici. Byly totiž zničeny povodní, která postihla Olomouc v roce 2007 a s ní i veškerý archiv Okresní správy silnic v Olomouci, která tehdy dokumenty vlastnila.

Podle vyjádření p. ing. Jaromíra Všetičky, vedoucího technicko-správního úseku Střediska údržby SSOK se k silnici III/4432 zachovaly z archivních dokumentů jen tyto dva :

- Pasportní list - silnice 4432 z roku 1961
- Pasport - místopisný průběh silnice 4432, ÚSH p. ing. Kunner 18.9.1978

Právě díky pochopení p. ing. Všetičky můžeme oba tyto dokumenty v naší publikaci použít. Najdete je v příloze v celém rozsahu tak, jak jsme je obdrželi. Navíc přidáváme i částečný pohled na současné vyhotovení pasportu silnice III/4432, které je již moderní, počítačové, nicméně velmi plošně rozsáhlé a proto je uvedena jen část.

Ale zpět k samotné silnici, nejdříve několik celkových dat. **Délka celé silnice III/4432 činí 11,800 km,** začíná ve Velké Bystřici odbočkou ze silnice III/443 u radnice a končí v Olomouci Chválkovicích, kde ústí do silnice I/46. Kilometry se počítají z Velké Bystřice, takže do obce Lošov vstupuje silnice na svém km 3,102 a končí na km 4,641. Průjezd obcí Lošov tedy představuje 1,539 km. Do samotného katastru obce Lošov ale silnice vstupuje již asi na km 1,435 a končí v km 5,394, **takže katastrem Lošova vede silnice v délce 3,959 km.** Údaje o délce silnice na katastru Lošova jsou však jen odborným odhadem, neboť v žádném pasportu se pojem hranice katastru Lošova nevyskytuje.

Z hlediska překonávání výškového rozdílu je třeba zaznamenat, že silnice začíná ve Velké Bystřici ve výšce 242,68 m.n.m, končí v Olomouci ve výšce 217,18 m.n.m. Do obce Lošov vstupuje ve výšce asi 328,56 m.n.m. a vystupuje ve výšce 332,86 m.n.m. Nejvyšší místo celé silnice je na Svatém Kopečku ve výšce 376,10 m.n.m, pokud se týká úseku **na katastru obce Lošov, pak je nejvyšší místo 369,65 m.n.m.** u tzv. „ Hnojáku „. Veškeré výškové údaje jsou zcela převzaty z Pasportu silnice III/4432 ještě z roku 1961.

Pokud bychom chtěli nějak upřesnit ten úsek silnice, vedoucí ze Svatého Kopečka do Lošova, tedy ten úsek, který by měl právě v roce 2015 oslavit 100 let svého trvání, můžeme se domnívat jen o začátku na Svatém Kopečku. V Lošově však místní uvádějí, že silnice byla ukončena v místech, kde je dnes most přes lošovský potok, dolní zastávka MHD a také kovárna pana Chromce. Navíc je nesporné, že tehdy se kilometry silnice počítaly ve směru od Olomouce, nikoliv od Velké Bystřice, jako je tomu dnes a v dochovaných pasportech. Tento předpoklad nabízí kilometrovník, zachovaný v obci Lošov před domem na ulici Svolinského č. 66 ve směru na Velkou Bystřici, sdělující, že zde je 9. kilometr silnice. Podíváme-li se na Pasport z roku 1978 a začneme-li počítat kilometry nikoliv od Velké Bystřice, ale od Olomouce, pak zmíněný patník s označením 9,0 km vychází na opačný kilometr 3,444, což odpovídá právě umístění před zmíněným domem. Jiný další takový patník jsme ale na silnici již nenašli.

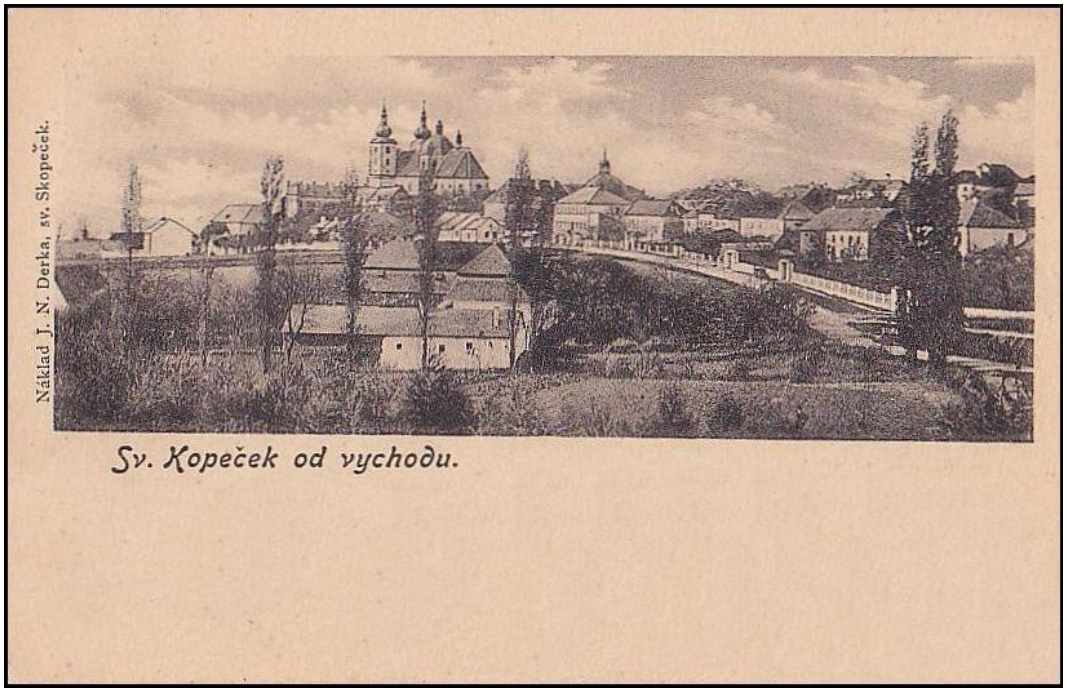


Vpravo pak jsou vidět ještě zachovalé původní patníky, dnes tedy již 100 let staré silnice.



Zbytky původních patníků se nacházejí ještě na dalších třech místech silnice, hned na rovině po výjezdu ze Svatého Kopečka, ve stoupání k nejvyššímu bodu u „ hnojáku „ směrem od Sv. Kopečka a potom ještě v klesání od něj směrem do Lošova, rovněž ve směru od Sv. Kopečka, vždy na pravé straně silnice.

Jak tehdy možná vypadal začátek silnice na Sv. Kopečku, vidíme na následující pohlednici. Na ní je také krásně vidět Poutní chrám na Svatém Kopečku, nynější restaurace Fojtství a další protilehlé domy včetně nynější školy.



No a na druhém konci silnice v Lošově to mohlo vypadat tak, jak je znázorněno na zachované pohlednici, na které samotná silnice ještě zřetelně není vidět. Zato je vidět škola, hostinec a hasičské skladiště.



Ale vraťme se zase zpět k jubilejní silnici.

Z prvního pasportu z roku 1961 vyplývá také nejvyšší sklon stoupání silnice, který činí 8,44 % a nachází se mezi km 4,400 a 4,600, tedy ještě v samotném Lošově, v části u stávající zvoničky Sv. Floriána. Další velký sklon stoupání činí 8,1 % a nachází se těsně po 5,000 km někde po opuštění Lošova. Je třeba velmi ocenit zpracovatele tohoto pasportního listu, neboť je v něm zaznamenáno mnoho zajímavých informací, všechny objekty, mosty, propustky, opěrné zdi, zábradlí, šířka vozovky, konstrukce vozovky, namrzavá místa, sněhové ploty, zastavění kolem silnice a vzdálenosti budov, kanalizace, elektrická vedení, plynovod a vodovod a mnoho dalších informací, vztahujících se k pasportované silnici.

Je jen škoda, že rozměrové možnosti naší publikace neumožňují podrobnější zobrazení pasportu, což by jistě umožnilo čtenářům podrobněji se seznámit se všemi zaznamenanými údaji.

Poslední provedená úprava povrchu silnice proběhla ve dnech 1. až 26. července 2010. Šlo o celý úsek od Velké Bystřice až na Svatý Kopeček. Tato úprava byla provedena jako velmi nutná, zejména pro velké poškození povrchu na mnoha místech. V následujícím roce totiž byla prováděna skoro generální oprava jiného úseku silnice ze Samotišek na Svatý Kopeček, a tento úsek byl pro dopravu částečně uzavřen, takže třeba i MHD linka č.11 měla po několik týdnů změněnu trasu přes Droždín, Bukovany, Velkou Bystřici, Lošov na Svatý Kopeček. Bez předchozí úpravy povrchu silnice z Velké Bystřice na Sv. Kopeček by se tyto změny nedaly realizovat.



Zajímavosti na úseku Sv. Kopeček – Lošov a podél něho.

Přestože úsek silnice ze Svatého Kopečka do Lošova měří jen 3.088 m (včetně průjezdu Lošovem) a nebo jen 1.549 m mezi hranicemi obou městských částí, vyskytuje se na ní celkem mnoho zajímavých míst. Stoletá historie silnice nabízí širokou paletu událostí, jistě nebyly všechny zaznamenány, nicméně ty, které zanechaly hmatatelné důkazy jsou velmi zajímavé. Asi jen shodou okolností jsou některá místa spjata se silnicí také svými kulatými výročími. To zjistíte podle historických dat jednotlivých míst. Pěší turisté se u nich často zastavují, pro ty, kteří jedou autobusem, nebo na kole či autem se pokusíme tyto zajímavosti přiblížit. Půjdeme směrem od Sv. Kopečka a na jednotlivých místech se zastavíme.

Pomníček malíře Jindřicha Lenharta.



Pomníček malíře Jindřicha Lenharta se nachází jako první zajímavost hned asi po 150 m silnice po levé straně. Pomníček byl nyní obnoven a můžeme z něj vyčíst, že malířovu úmrtí bude **14. září 2015** právě 60 let. Malíř Jindřich Lenhart ve svém malířském díle zanechal hodně obrazů z Lošova a jeho okolí. Jindřich Lenhart se narodil 6. dubna 1878 v Nymburce a v roce 1902 se přestěhoval do Olomouce, kde spoluzaložil český klub přátel umění. Vvyrcholením Lenhartova zájmu o Olomouc je velký pohled na město od Slavonína, který je umístěn na olomoucké radnici. Spojitost Lenharta s okolím Lošova nastává kolem roku 1940, kdy se malíř uzavírá do soukromí a věnuje se více krajině. V Lošově má chatu a vytváří zde jedny z nejlepších svých prací. Mezi nejznámější patří: V chalupách v Lošově, U Vávrů v Lošově a Zima v Lošově.

Na památku malíře Jindřicha Lenharta je pojmenována v Lošově jedna z ulic Lenhartova.

Pomníček učně Boříka Krobota

Po dalších asi 200 m narazíme v pravotočivé zatáčce opět na levé straně na pomníček žáka – učně Moravie Boříka Krobota z Hrdibořic, který zde zahynul pod koly nákladního auta při své cestě na závěrečnou zkoušku, a opět je to výroční datum: **29. června 1965,** tedy před padesáti lety.



Bořík Krobot byl učeň Hanáckých železáren v Prostějově, Hrdibořice leží nedaleko Prostějova, v Moravii v Mariánském údolí měl toho dne skládat závěrečné zkoušky ze III. ročníku.

I tento pomníček je pravidelně udržován, takže i na Boříka si stále ještě někdo vzpomíná.

Místo pro stativ fotografa

Zhruba 10 metrů dále na břehu po levé straně asi bylo místo, kam si postavil stativ jeden z prvních fotografů, kteří silnici ze Sv. Kopečka fotografovali ještě během výstavby. Pohlednice se zachovala ve sbírce občana z Lošova a tak máme možnost porovnat si pohled na silnice **před sto lety** a nyní.





Je jasně patrno, jaké stromy rostly v době budování silnice v porovnání se současným stavem. Zřejmě jde nyní o nejméně druhou generaci vzrostlých stromů. Nynější pohled je trochu zastíněn novým porostem, v létě by ale asi nebylo vidět do protisvahu směrem na Sv. Kopeček vůbec.

Zastávka MHD U lesa – na znamení

Za další zatáčkou doleva na konci rovinky před zatáčkou doprava je opět na levé straně zastávka MHD linky č. 11 na znamení s názvem U lesa. Tato zastávka obsluhuje přístup do chatové oblasti v lokalitě, zvané Požár. Zastávka má jistou specialitu v tom, je jen jednosměrná, totiž ve směru z Lošova na Sv. Kopeček. Ještě v nedávné minulosti byla zastávka umístěna i v opačném směru, vzhledem k rozhledovým poměrům a výrazně zhoršené možnosti výstupu z autobusu byla zrušena.

Cestující a chataři, jedoucí ze směru od Sv. Kopečka tak musí jet až do Lošova, tam vystoupit a následně znovu nastoupit do autobusu v opačném směru a na zastávce U lesa na znamení teprve vystoupit. Není to vůbec komfortní, výrazně to zhoršuje dostupnost, ale asi není jiné řešení. Přesto je zastávka na znamení využívána jak turisty, tak chataři, dokonce snad i trvale přihlášenými obyvateli v této lokalitě.

Křížení se zelenou turistickou stezkou

Přímo v následující pravotočivé zatáčce je silnice křižována turisticky zeleně značenou stezkou, vedoucí z Velké Bystřice do Hluboček. Směrem vpravo pokračuje stezka na křižovatku turistických stezek Pod Lošovem, vlevo směřuje cesta nejdříve do chatové oblasti, pak pokračuje kolem Lošovského potoka, nyní zcela nově vybudované malé soukromé přehrady a pod obývanou samotou. Ta se stala také motivem pro kresbu malíře Františka Řeháka.



Místo velkého polního požáru v létě 2014

Po překročení křižovatky se zelenou turistickou značkou se dáme prudkou zatáčkou doprava vzhůru do kopce. A hned na poli opět vlevo se v létě minulého roku rozhořel pořádný požár. Podle sdělení lošovských hasičů vznikl požár 3. srpna krátce po 14 hodině a vlivem silného větru se rychle rozšířil na 12 hektarů pole se vzrostlým obilím a ohrožoval nedaleké chaty a les. Překročil rovněž naši silnici na strniště a uskladněnou slámu a hnůj. Požár likvidovalo 9 jednotek, více jak stovka hasičů a podařilo se ho zlikvidovat až po více jak třech hodinách. Silnice ze Sv. Kopečka do Lošova byla policií uzavřena, aby nedošlo ke zranění civilních osob. Vše se naštěstí obešlo bez zranění osob i zvířat, škody byly vyčísleny nejméně na 300 tis. Kč.



Bojiště druhé světové války

Vystoupeme-li do již zmíněného kopce, uvidíme cestou zachovalé původní patníky z doby výstavby silnice. Jsou již vyvrácené, zarostlé trávou, ale zůstaly dochovány dosud. A nejvyšší místo silnice, kde je po pravé straně skládka slámy, je možno nazvat bojištěm druhé světové války. Podrobnosti o tom je možno ověřit hned z několika zdrojů. Především se o nich zmiňují historici, kteří zpracovali minulost Radíkova i Lošova a uvedli to ve svých pracech. Krom toho je to doloženo vzpomínkami pamětníků, kteří své svědectví poskytli organizátorům výstavky k výročí druhé světové války. Zejména je čerpáno ze vzpomínek paní Ludmily Stolářové z Lošova, pana Květoslava Povýšila ze Sv. Kopečka a dokumentu „ Kraj, jímž táhla válka „ jehož autorem je Jan Celek.

Ve vzpomínkách jsou popsány události velmi podrobně. Krátce lze uvést, že ve dnech 5. a 6. května 1945 byl již Svatý Kopeček obsazen Rudou armádou, zatímco do Lošova dorazilo od Velké Bystřice více jak 120 Němců se šesti obrněnými auty. Občan Lošova pan Tomáš Kráčmar byl v tu dobu na Sv. Kopečku pro koně, které mu předtím Němci v roce 1944 zabavili. Když se spolu s ruským důstojníkem vraceli 7. května kolem 17 hodiny s koňmi, Němci zahájili palbu a důstojníka poranili, občana Kráčmara odvedli do vesnice a vyslýchali jej. Pokusil se utéci, byl však Němci zezadu zastřelen a stal se tak jednou z posledních obětí války. Jako oběti války mu byl vypraven důstojný pohřeb s čestnou salvou členů partyzánské skupiny Sever, která byla složena převážně z obyvatel Lošova.

Již 30. dubna 1945 však byl Němci zastřelen Ludvík Frajt – Záruba, který pomáhal ruským partyzánům ze skupiny Přestavlky – Suchonice. Dne 2. května 1945 bylo v Lošově odzbrojeno 14 německých vojáků a následně 7. května byli předání Rudé armádě.

Poslední výstřely padly ale až **10. května 1945** mezi Svatým Kopečkem a Lošovem. Ze vzpomínek přímého účastníka bojů pana Květoslava Povýšila vyplývá, že Němci byli stále v Lošově, na Sv. Kopečku byli Rusové a hrozilo, že se Němci pokusí probít směrem na západ. Bylo proto rozhodnuto vyčistit prostor mezi Svatým Kopečkem a Lošovem. Akce začala od Ovčačky směrem k Lošovu a zúčastnilo se jí asi 40 osob, civilistů spolu s ruskými vojáky. Skupina byla vyzbrojena pancéřovými pěstmi, ručními zbraněmi, granáty a kulometem. Možná právě na vrcholu kopce se ozvala prudká německá kulometná střelba, doprovázená také pohybem obrněných aut směrem proti skupině. Ta ustoupila na kraj lesa, při akci bylo zraněno 6 mužů, z toho dva ruští vojáci. Brzy ráno 10. května 1945 se skupina znovu pokusila dostat do Lošova, znovu byla odražena, naopak byl těžce postřelen pan Miroslav Procházka, který později v listopadu i v důsledku zranění na hlavě zemřel ještě před svou svatbou. Byl tak jediným mrtvým bojů v okolí Lošova. Teprve potom se podařilo německý odpor ukončit.

Lze se domnívat, že právě tito dva občané Lošova pan Tomáš Kráčmar a Svatého Kopečka pan Miroslav Procházka byli mezi posledními obětmi války na území města Olomouce a je příznačné, že oba zemřeli, nebo byli zraněni v blízkosti silnice mezi Svatým Kopečkem a Lošovem a opět to v roce 2015 znamená 70. výročí událostí z roku 1945.

Sněhové zábrany

A právě od vrcholu kopce směrem do Lošova po levé straně jsou umístěny sněhové zábrany. Jejich potřeba je zaznamenána již v pasportu z roku 1961 a je velmi pravděpodobné, že se jedná o jediné místo na katastru města Olomouce, které vyžaduje ochranu před sněhovými jazyky a vysokými závějemi, které jsou způsobeny severním větrem, který silně vane z levé strany z volného pole.



Již několikrát i v poslední době došlo k tvorbě závějí tak silně, že byla přerušena autobusová doprava ze Svatého Kopečku, dokonce několikrát museli zasahovat nejen místní hasiči, aby provoz obnovili a vyprostili uvízlá vozidla. Neznamená to že by se silnice pravidelně neudržovala, ale naopak to dosvědčuje, že podmínky v těchto místech jsou opravdu již horské a zimní pneumatiky se jistě vyplatí, stejně jako náhon na všechna čtyři kola

Místo hromadného pádu cyklistů

Ve dnech 20. a 21 .července 2013 se konalo na okruhu kolem Svatého Kopečka mistrovství Evropy v silniční cyklistice mužů a žen v kategorii juniorů a do 23 let. Start byl v Olomouci, odkud přijeli cyklisté na Svatý Kopeček, dále okruh vedl po naší silnici do Lošova, do Velké Bystřice, Bukovan, Droždína a zpět na Svatý Kopeček. Okruh se jel vždy několikrát, cíl byl na Svatém Kopečku. Startovní pole bylo rozsáhlé, zejména u juniorů a mužů do 23 let. A tak vcelku nebylo divu, že na úzké silnici při sjezdu z vrcholu kopce mezi Sv. Kopečkem a Lošovem hned v prvním kole, když ještě byli jezdci všichni v jedné skupině došlo k hromadnému pádu. Prudká zatáčka doleva měla za následek, že jezdci na pravé straně skupiny byli vytlačeni mimo okraj silnice a skončili v příkopu.



Pro některé z nich pád znamenal konec nadějí v tomto závodě, dokonce museli být ošetřeni v olomoucké nemocnici s vážným zraněním. Nejdříve pád postihl závodníky v sobotním závodě juniorů a pád se pak znovu bohužel opakoval i v nedělním závodě do 23 let. Pád postihl i české závodníky, v cíli se však přesto na krásném druhém místě umístil český cyklista Petr Vakoč.

Jen o kousek dál se zachovaly znovu původní kamenné patníky a tak měli cyklisté v neštěstí přece jen trochu štěstí, když hromadný pád se udál hned za zatáčkou ještě několik desítek metrů před kamennými patníky. Tam by asi byla zranění ještě těžší, případně by jich bylo více.

A to již se budeme blížit ve sjezdu do městské části v Lošově. Vzhledem k tomu, že původní silnice končila až u lošovského potoka v nejnižší části Lošova, zmíníme se ještě o dvou zajímavostech, přímo v Lošově.

Křížek u prvních domů v Lošově.



Hned u prvních dvou domů v Lošově se nachází kamenný křížek,nesoucí na své zadní straně letopis **1865,** tedy opět výroční ročník. Křížek je postaven mezi dvěma stromy na pravé straně a z autobusu ho lehce přehlédnete.



Kaplička Svatého Floriána.

Opět na protější levé straně asi 100 m od vjezdu do Lošova je mezi stromy umístěna kaplička, zasvěcená Svatému Floriánovi, patronovi hasičů. V roce 2012 oslavila tato kaplička již své 150. výročí existence. Při té příležitosti se konala také malá oslava. A v roce 2013 při oslavě 120 let založení hasičského sboru v Lošově byl u ní slavnostně posvěcen nový hasičský prapor.

U kapličky se vždy první květnovou neděli konají tradiční Lošovské hody. Stejně tak tomu bude i v roce 2015, kdy se u kapličky uskuteční první část velkých lošovských výročních oslav. V kapličce je nyní umístěn také zvon, který oznamuje občanům Lošova 6 hodin ráno i večer a také rozloučení se zesnulými spoluobčany.

Lošovské hody byly v minulosti doprovázeny průvodem ke kapličce a na Svatý Kopeček.



V roce 2015 dojde ještě k jedné zajímavé situaci. Budou totiž slavnostně obnoveny Boží muka na parcele č. 1056 asi 100 m od vrcholu kopce na silnici od Svatého Kopečka v místě, kde se právě srovnává silnice s okolním terénem. Nová Boží muka budou necelé 2 m vysoké, zděné jako náhrada za původní dřevěná muka, která byla snesena někdy v době kolektivizace, byla však na svém místě zaznamenána již v polovině 19. století na příslušných vojenských mapách. Obnovení se podařilo s významným přispěním bývalého lošovského občana pana ing. Antonína Matznera, CSc, který nyní působí v Praze.

Silnice ze Svatého Kopečka končila u mostu přes lošovský potok, tedy v místě, kde je dnes původní točna MHD a nynější zastávka Lošov. Průtah samotnou obcí Lošov byl vybudován až v roce 1932 a to po velkých peripetiích jak finančních, tak také mezi samotnými občany Lošova, z nichž část si takovou silnici ani nepřála.

Zbývající úseky silnice.

Abychom nebyli příliš skoupí na celkové informace, zmíníme se také krátce o zbývajících úsecích silnice, tedy o úseku z Velké Bystřice do Lošova a ze Svatého Kopečka do Olomouce. Oba tyto úseky byly z hlediska technických údajů již popsány v úvodu, zbývá tedy naznačit ostatní zvláštnosti a zajímavosti. Než tak ale učiníme, je třeba přece jen v krátkosti popsat složitosti, které provázely vybudování úseku z Lošova do Velké Bystřice.

Úsek z Lošova do Velké Bystřice.

V archivních dokumentech ze zasedání zastupitelstva obce Lošov byla první zmínka o snaze vybudovat silniční spojení z Lošova do Velké Bystřice již v roce 1924 a to dle Protokolu č. 15 ze dne 29.5.1924. Původní cesta vedla od konce silnice u mostu přes lošovský potok dále podél potoka nejdříve po jeho levé a později pravé straně. Cesta zůstala zachována dodnes a prochází lesem kolem lokality Mlýnek k nynější chatové kolonii na rozhraní katastru Lošova a Bukovan, stále podél potoka až k nynější přehradě ve Velké Bystřici.

Na zmíněném zasedání dne 24. května 1924 bylo odsouhlaseno 30 poplatníky a 6 členy zastupitelstva, aby byl vyžádán u Okresního silničního výboru celkový rozpočet, jakož i rozpočet části silnice osadou až k lesu, a dle toho později rozhodne poplatnictvo obce o započetí prací.

V podkladech je také zachován dopis z Ústředí starostenských sborů a silničních výborů na Moravě v Brně ze dne 18.8.1925. V tomto dopise je konstatováno, že Okresní silniční výbor v Olomouci sice navrhl Zemskému silničnímu výboru zastavit dosavadní práce na přípravě silnice, rozhodnutí však nebylo správné. Obec Lošov se totiž zavázala k příspěvku na stavbu vyšším, než činil stavební základ a proto bylo doporučeno o schválení silnice znovu jednat. V témže roce tedy požádalo zastupitelstvo obce Lošov Městskou radu hlavního města Olomouce o přehodnocení výše příspěvku na výstavbu silnice i s odůvodněním, že tak městská rada přispěje i Správě lesů hlavního města Olomouce, které zde těží dříví a bude snáze dostupný odvoz dřeva.

Při diskusi o trase nové silnice docházelo k rozporům občanů, zejména v případě vedení silnice uvnitř obce Lošov. Někteří místní byli proti této trase a dělali značné potíže. Počátkem roku 1927 odhlasovalo obecní zastupitelstvo 1000 % mimořádnou přirážku na stavbu silnice. V roce 1928 však konstatovali zastupitelé, že na okresní silnice platí obec již více než 50 let, ale pro Lošov se stále nic neděje. Teprve v roce 1930 při opětném jednání zastupitelstva došlo ke schválení stavby přes obec Lošov k lesu směrem do Velké Bystřice. Samotná stavba silnice jako průtah obcí začala 23. března 1931 nákladem 175.000 ,- Kč. I nadále však mnozí občané nebyli stavbě nakloněni a svými postoji stavbu oddalovali. Významným počinem k další možnosti výstavby byl dopis Vládního komisaře Hlavního města Olomouce ze dne 19.3.1940, jímž bylo povoleno bezplatné odstoupení pozemku, nutného pro výstavbu silnice a také povolení zřízení a upravení kamenolomu v katastru obce Lošov, ze kterého potřebný kámen jen pro stavbu silnice bude dobýván a dodáván. K výstavbě další části ve směru na Velkou Bystřici však došlo až v roce 1946, kdy byla stavba silnice zahájena. Prací se zúčastňují lošovští občané, důchodci, zemědělci i ženy (je to obdoba akce Z ?). Bohužel z tohoto poválečného období se zachovalo velmi málo písemných dokumentů ze zastupitelstva, takže další podrobnosti nejsou známy. Současný nový asfaltový povrch dostala silnice v roce 2011 a to předtím, než byla uzavřena část silnice ze Samotišek na Svatý Kopeček a byla celkově rekonstruována i s přispěním finančních prostředků z Evropské unie.

Tento úsek a také část úseku ze Samotišek na Svatý Kopeček od odbočky nad Droždínem byl pro svou náročnost vybrán několikrát pro cyklistické závody. Etapový závod Czech Cykling Tour se na tomto okruhu jezdí pravidelně od roku 2009, nyní se tedy bude jednat již o 7. ročník velkého mezinárodního etapového závodu. Krom toho se na okruhu konalo mezinárodní mistrovství České a Slovenské republiky třídy Elite mužů i žen dne 26. června 2011, mezi ženami tehdy zvítězila s velkou převahou olympijská vítězka v rychlobruslení Martina Sáblíková. Na krátký úsek cesty na kostkách v Lošově budou všichni jistě vzpomínat. A v roce 2013, ve dnech 20. a 21. července se na stejném okruhu konalo i mistrovství Evropy v cyklistice juniorů, juniorek a mužů i žen do 23 let. O hromadném pádu píšeme na jiném místě.

Ani tento úsek silnice není zcela bezpečný, i zde se udály smrtelné nehody. Jedna z nich se udála na výjezdu z dolního lesního překladiště na silnici dne 16.12.2000, což připomíná malý pomníček Pavla Zdražila, teprve ve věku 16 let.



Dalším nebezpečím na tomto úseku silnice je lesní zvěř. Způsobila zde již mnoho nehod, které si vyžádaly mnohdy jen pomačkané plechy, zvířata na ně však vesměs doplatila svým životem. Podle některých informací bylo těchto nehod již více než 50. Snaha místních o označení silnice dopravní značkou, upozorňující právě na toto nebezpečí se však zatím nesetkala s úspěchem. Policie uvádí, že toto nebezpečí je dostatečně známo všem místním, a že tedy není problém uzpůsobit rychlost a způsob jízdy právě těmto skutečnostem. Snad se čeká na smrtelnou nehodu někoho cizího, kdo to dostatečně neví.

Je však známo, že na tomto úseku se staly i další velmi vážné nehody, z nichž některé si vyžádaly lidské životy, postupně se dostaly ale do zapomnění, neboť na ně neupozorňují žádné pomníčky.

Zbývající úsek od Olomouce na Svatý Kopeček.

Z publikace „ 150 let od zřízení samostatné obce Svatý Kopeček „ jsme se dověděli, že stavba silnice z Olomouce, která měla strategický význam právě pro rozvoj nejen Svatého Kopečka, ale i Radíkova a Lošova proběhla v letech 1870 až 1873. Zcela unikátní je však historická stromová alej, která byla podle některých pramenů budována v letech 1680 až 1752, podle dalších pramenů již jednou obnovena v letech 1870 až 1872. Další obnova aleje je z roku 2001 a vzhledem k požadavku památkářů musely býti stromy zasazeny v podstatě v původních místech a s původními rozestupy.V roce 1996 byla prohlášena tato alej za *Památnou lipovou alej*.

K velkým zajímavostem dílčího úseku od horního připojení z Droždína do Samotišek patří konání závodů silničních motocyklů „ *Svatokopecký okruh* „, které se naposledy konaly v roce 1964. Jisté je podle zachovaného plakátu, že se konaly již v roce 1947 a není zcela jasné, kolik ročníků závodu bylo opravdu uskutečněno. Závody byly vždy sledovány velkým počtem diváků. Jezdilo se na okruhu ze Samotišek do Droždína, Bystrovan, Bukovan opět do Droždína (ale přes horní část směrem k silnici na Svatý Kopeček) pak ve směru shora dolů do Samotišek a zejména dvě prudké protichůdné zatáčky na horním okraji Samotišek byly velmi obtížné. Start a cíl byl Samotiškách.

V důsledku těžké automobilové nehody v Samotiškách na rozcestí z obce do Droždína v roce 2004 bylo přistoupeno k vybudování kruhového objezdu.

Tento úsek silnice bývá velmi často nazýván *silnicí smrti*, zejména pro velké množství smrtelných nehod, které se na něm udály.

Okolí zbývajících úseků cesty.

Když jsme zvažovali, jaké zajímavosti jsou na zbývajících úsecích naší silnice, museli jsme konstatovat, že za dlouhou dobu své historie byla svědkem mnoha nehod, z nichž ty tragické z poslední doby mají bohužel své pomníčky na mnoha místech. Přestože jich bylo za celou dobu jistě mnoho, zmíníme se jen o těch z poslední doby a těch nejtragičtějších. Také proto, aby se staly odstrašujícími příklady porušování dopravních předpisů. Samotný průjezd alejí je trvale místem dopravních nehod, pravidelně skoro měsíčně můžeme vidět poškozené okraje silnice, přeražené nově vysazené stromky a jiné dopady nehod. Jak ale říká krajský koordinátor BESIPu p. Miroslav Charouz (jinak též občan Lošova), „ *Řidiči nepřizpůsobují jízdu poloměru zatáček ani povětrnostním vlivů. Jsou na vině v první řadě, ty zatáčky ani stromy za nic nemohou.* „

Mezi nejtragičtější nehody v tomto úseku patří:

- 19.1.2004 - smrtelná nehoda na křižovatce v Samotiškách, celkem 5 mrtvých mladých životů
- 24.12.2007 - smrtelná nehoda při cestě na půlnoční mši, zemřeli 4 mladí lidé
- 13.7.2008 - smrtelná nehoda staršího muže
- 2.10.2010 - smrtelná nehoda mladé ženy, zůstala po ní pětiletá dcera spolujezdkyně
- 30.5.2010 - smrtelná nehoda mladého spolujezdce u domova důchodců
- 20.12.2012 - smrtelná nehoda 55 letého řidiče

Podle policejních statistik se jen v roce 2014 podařilo řidičům udělat na tomto úseku 7 dopravních nehod, tentokrát bez ztrát na lidských životech.





Tento skromný pomníček, vytvořený vlastně jen čtyřmi křížky, svíčkami a kameny připomíná autonehodu, která se udála dne 24.prosince 2007 při cestě několika mladých na půlnoční mši na Svatý Kopeček. Bohužel už nedojeli. Na místě zemřeli mladíci ve věku 19 a 25 let a dívka ve věku 17 let, další dívka ve věku 15 let zemřela krátce nato v nemocnici. Jak moc je měli jejich nejbližší rádi a jak jim chybí svědčí trvale ošetřované místo tragické události mezi oběma zatáčkami silnice smrti vlevo ve směru od Olomouce.

Že toto místo bylo nebezpečné již od doby počátků motorismu, svědčí mimo jiné také další pomník tragické nehody, vzdálené jen několik metrů od té předchozí, byť se stal již před více než 90 lety, dne 1. dubna 1924. Nápis na pomníku uvádí : Kapitán Arnošt Rypka, kapitán srbské a francouzské legie zahynul 1. dubna 1924. Z jiného pramene se můžeme dovědět, že pan kapitán byl na Svatém Kopečku hledat pro sebe a rodinu ubytování a na zpáteční cestě zde měl smrtelnou havarii spolu se svým spolujezdcem kapitánem Grausamem, který ale nehodu přežil, snažil se přivolat pomoc, ale lékař již jen konstatoval smrt řidiče.



V blízkém okolí silnice je také několik pomníků válečným obětem obou světových válek. Tak hned ještě ve Chválkovicích na Selském náměstí je pomník, věnovaný nejen obětem první světové války, ale také prvnímu presidentovi Československé republiky Tomáši Garygue Masarykovi, který je trvale udržován. U Domova důchodců a u kruhového objezdu v Samotiškách jsou dva pomníky sovětským osvoboditelům z druhé světové války.

Protože silnice je vlastně přístupovou cestou ke Svatému Kopečku sloužila v minulosti jako poutní cesta pro poutníky. To připomínají jednak různá Boží muka po obou stranách silnice, tak i pomníček přímo poutníkům,uvádějící tento text:



Blízké okolí silnice je ostatně lemováno i dalšími zajímavostmi, patří mezi ně především pomník velkému sedlákovi z Chválkovic, panu Vincenci Švestkovi, dále pak malé kamenné desky na trávníku ještě před budovami Domova důchodců, které mají připomínat nějaká poselství. Jeden z tamních nápisů říká:*„ Mladí zůstáváme, dokud nám budoucnost připadá zajímavější než minulost „*.

Závěrem je třeba si všimnout i takové zvláštnosti, jako jsou názvy ulic v městských částech Svatý Kopeček a Lošov, kterými silnice III/4432 prochází. Tak na Svatém Kopečku je to ulice **Dvorského**. Název ulice uvádí jméno akademického malíře Bohumíra Dvorského, který měl na Svatém Kopečku atelier, dům a kde také v roce 1976 zemřel. Je to hned první dům po levé straně při příjezdu od Droždína. Malíř maloval okolní krajinu, zaměřil se na oblast Hané a jeho obrazy se staly velmi známými a ceněnými. Za jeho tvorbu mu byl udělen titul národní umělec. Druhá část ulice pak nese název Radíkovská, což je směr pokračování na další městskou část.



V Lošově pak celý průtah silnice obcí nese název dalšího známého malířského umělce **Karla Svolinského.** Malíř v Lošově v dětství žil, v Olomouci působil a nejznámější je jeho provedení obnovy historického orloje v Olomouci. Bez zajímavosti není ani skutečnost, že postavu kováře na orloji vytvořil Karel Svolinský podle skutečného lošovského kováře pana Karla Chromce. Na tuto vzpomínku se zachovala také malá kresba Karla Svolinského z roku 1985.



Lze tedy odpovědně říct, že silnice III/4432 se bezprostředně váže ke kulturním hodnotám svého okolí a je významnou kulturní spojnicí mezi Olomoucí, Svatým Kopečkem a Lošovem.

K tomu by ostatně chtěla přispět i tato publikace, k níž byly získány podklady právě při příležitosti stoletého jubilea silnice mezi Svatým Kopečkem a Lošovem. Lošov byla v minulosti samostatnou obcí, svědčí o tom množství historických dokumentů, mezi jinými také pečeť obce Lošova z roku 1715, známá tedy v tomto roce právě 300 let. Silnice tedy znamenala pro obec Lošov významnou spojnici a nezbytnou cestu do města, kde bylo zaměstnáno mnoho občanů. Sama obec Lošov se, jak vyplývá z předešlých informací a dokumentů, snažila toto spojení a zejména také spojení s další sousední obcí Velkou Bystřicí zajistit svým občanům od počátku minulého století. Ne vždy se podařilo uskutečnit vše tak, jaká byla představa, ale nakonec k tomu došlo a silnice byly vybudovány.

Lošov se stal k 1.1.1980 součástí Olomouce a začala tak nová, další etapa v dopravní situaci, zlepšila se městská doprava autobusy MHD, zůstalo spojení veřejnou dopravou k Velké Bystřici a do Mariánského údolí, kde i nadále nachází práci mnoho občanů Lošova.

Doprava a provoz na silnici.

Vybudování silnice znamenalo spolu s rozvojem automobilů a motocyklů také možnost zajištění provozu a dopravy osob i materiálů. Nákladní dopravě se samozřejmě nebudeme věnovat, osobní doprava má ale pro tento obývaný kout města velký význam. Jak již bylo dříve vzpomenuto, přesun obyvatel Lošova do města Olomouce se mohl uskutečnit dvěma cestami. První z nich bylo dojít pěšky na Svatý Kopeček a třeba dále přes Samotišky do Chválkovic a do města, nebo dojít pěšky do Velké Bystřice a potom vlakem do Olomouce. Tak to také prováděl mladý Karel Svolinský, když jel s maminkou z Lošova do Olomouce. Jiné cesty nebylo a tak není divu, že se lošovští obecní zastupitelé snažili pohyb občanů zlepšit.

I když už byla silnice hotová, tak nadále po ní jezdily především povozy. Pro obyčejné lidi zbývala opět cesta pěšky. Tak chodili dělníci z Radíkova, Svatého Kopečka i z obcí pod Svatým Kopečkem do práce do Marientálu, tedy do Mariánského údolí do železáren a zpět. Nějaká veřejná doprava byla i nadále jen snem.

Teprve až po ukončení první světové války, po založení nové Československé republiky a s celkovým rozvojem se datuje první spojení Olomouce se Svatým Kopečkem, které v roce 1920 zajišťovala autobusem Česká pošta. Podle informací z publikace o historii ČSAD se dovídáme, že na trati Olomouc – Svatý Kopeček byl provoz zahájen přesně dne 20. září 1920.

Až v roce 1926 se do **místní přepravy vložilo Město Olomouc.** Dne 30. prosince podala městská rada svým usnesením žádost o povolení provozování periodické přepravy do okrajových částí Olomouce. Nejdříve to bylo zkušebně až na konec Chválkovic ke kostelu ale počítalo se hned i s prodloužením do Samotišek nebo na Svatý Kopeček. Vypsanou soutěž na dopravce vyhrála firma Rudolfa Synovce z Olomouce. Bylo to již dne 7. února 1927, tedy ani ne za dva měsíce. To je lhůta, o které se nyní může všem jen zdát. Jsme si jisti, že podle osobních zkušeností s podobnými záležitostmi by dnes takové rozhodnutí trvalo městu nejméně celý rok. K 1. dubnu 1927 byla získána koncese na dopravu ve městě Olomouci a od října i na dopravu do Břuchotína a na Svatý Kopeček. Autobusy vyjížděly z Hlavního náměstí, na Svatý Kopeček vedla linka „ A „ a provozovala je firma „ Autobusy Velký Olomouc „ Rudolfa Synovce. Pak se dlouho nic neměnilo, došlo jen několikráte ke změně provozovatele, označení linek a také ke změnám v odjezdovém místě v Olomouci a průjezdní trase. Linka na Svatý Kopeček měla číslo 11.

Na podzim roku 1958 začal zajíždět městský autobus této linky přes Svatý Kopeček až do Lošova. Od února 1959 dojížděl autobus i do Radíkova. Již tady je vidět, že rozhodnutí trvalo městu

skoro půl roku. V roce 1960 došlo v trasování linek k velkým změnám. Dosavadní linka 11 končila v Samotiškách. Do Lošova jezdila přes Svatý Kopeček linka 19 sedmkrát denně, stejně tak do Radíkova přes Svatý Kopeček linka 20. Zhruba každý druhý spoj však končil na Svatém Kopečku. V roce 1966 pak došlo k další reorganizaci autobusových spojů MHD, opět zavedena přímá linka 11 na Svatý Kopeček, která pak střídavě zajížděla do Lošova a do Radíkova v nezměněném rozsahu.

V Lošově byla konečná zastávka umístěna u mostku přes Lošovský potok u kovárny. Zastávce ustoupila v roce 1958 také hasičská zbrojnice, která tam byla přesunuta z původního místa u zvoničky. Naproti přes potok byla vybudována hasičská zbrojnice nová, která je tam doposud. Velmi dlouho trvalo, než se podařilo dosáhnout prodloužení linky MHD vzhůru po ulici Svolinského tak, aby se docházková vzdálenost podstatně zkrátila alespoň do středu obce. Stalo se tak až v roce , kdy byla vybudována točna na konci Lošova při výjezdu na Velkou Bystřici a také nová zastávka u Kulturního domu s názvem „ Lošov Svolinského „. Provoz na tuto zastávku byl zaváděn velmi postupně. Nejdříve jen několik spojů denně, v dalším roce se podařilo projednat další rozšíření a nynější skutečnost je již 22 spojů, zajíždějících na zastávku Lošov Svolinského, a mimo špičku ještě 8 spojů, končících na dolní zastávce Lošov. Další změny budou moci nastat až se podaří vyřešit umístění a rekonstrukci dolní zastávky Lošov. Předpokládá to vybudování nové zastávky pod hasičskou zbrojnicí překlenutím Lošovského potoka, vybudováním zálivu pro autobus nejen v tomto směru na Svatý Kopeček, ale i na současné zastávce, která je rovněž i točnou, neboť obsluha této zastávky ve směru na Svatý Kopeček je velmi komplikovaná a zcela jistě dostatečně nevyhovuje všem předpisům. Základní dokumentace pro tyto změny je již vypracována, předpokládá dvě varianty provedení, počítá i s vybudováním přechodu pro chodce a dobudováním chodníků v této lokalitě.

No a jak vypadá současnost ? Do Lošova jezdí linka č. 11 a je na ní vypraveno celkem 32 spojů, linka vyjíždí od Hlavního nádraží a rozhodující počet spojů zajíždí i přes Lošov do stanice Lošov – Svolinského na konec obce, kde je točna. Podle sčítání cestujících, které bylo uskutečněno v listopadu roku 2014 bylo v jednom dni do Lošova a z Lošova přepraveno celkem 472 cestujících, což je vzhledem k celkovému počtu 705 obyvatel poměrně dost, zejména však ve srovnání např. S Radíkovem, kam zajíždí stejný počet spojů, počet cestujících je však zhruba poloviční.

V posledních letech jsou již na lince č. 11 používány moderní nízkopodlažní autobusy Solaris 12, jeden z nich je zobrazen na zastávce Lošov.



Doprava v Lošově byla také **zajišťována podnikem ČSAD.**

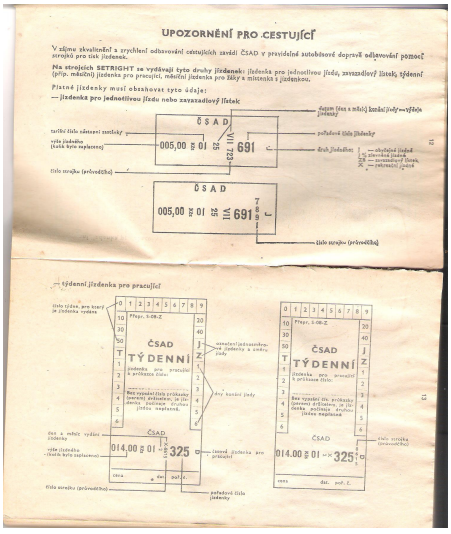
Z publikace „ Kronika ČSAD na Olomoucku „ jsme se dočetli, že počátky autobusové dopravy na Olomoucku jsou spojeny s nerealizovanými projekty z období před rokem 1914. Týkalo se to především spojení na Svatý Kopeček u Olomouce, významné poutní místo. Prvá jednání jsou doložena roku 1908, další pokračovala v roce 1912, kdy se projednávalo zřízení „ automobilové linky „ Olomouc – Kopeček – Tršice a došlo i ke stanovení provozního kapitálu pro 2 autobusy ve výši 40.000 Kč. Veškerá jednání skončila povolením linky Olomouc – Kopeček v roce 1914, ale válka znemožnila celý projekt realizovat. Z logiky vyplývá, že trasa linky ze Svatého Kopečka by vedla do Tršic také přes Lošova a Velkou Bystřici. Jak je ale známo, samotná silnice jen do Lošova byla vybudována až v roce 1915, byl tedy tento projekt zatím nerealizovatelný. Zajímavostí tzv. Poštovního automobilového provozu byla také informace, že za provoz bude stát ručit jen částečně, že vozy budou určeny k dopravě pošty a cestujících a že jízdné se bude pohybovat v rozpětí 6 – 8 hal za km. Bližší podmínky např. uváděly, že automobily budou jezdit rychlostí až 20 km za hodinu a pojmou až 20 cestujících.

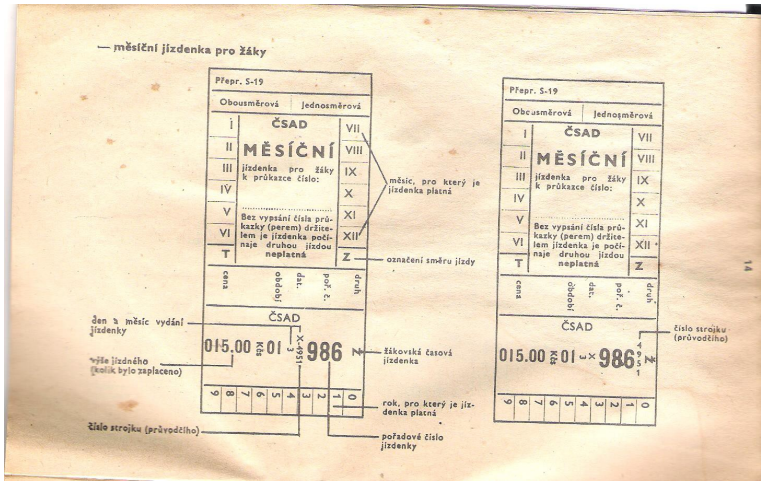
Po vybudování úseku silnice z Lošova do Velké Bystřice v roce 1947 byla zavedena sběrná autobusová linka, která svážela dělníky z okolních obcí do Mariánského údolí a Hluboček. Z dobových podkladů ČSAD je patrno, že v březnu r. 1947 bylo mimo jiné známo také autobusové spojení Mariánské údolí – Dolany. Některé tyto linky jezdily přes Lošov a nabíraly dělníky – občany Lošova. Mnozí však raději chodili pěšky, neboť cesta nebyla delší než 3 kilometry, vedla lesem čistým vzduchem, nebylo třeba se tlačit v autobuse, který sem dojížděl již téměř zcela zaplněný.

Ani ve zmíněné publikaci o historii podniku ČSAD jsme se nic více o dopravě na naší popisované silnici mezi Lošovem a Svatým Kopečkem, resp. v celém úseku mezi Velkou Bystřicí a Olomoucí nedověděli.

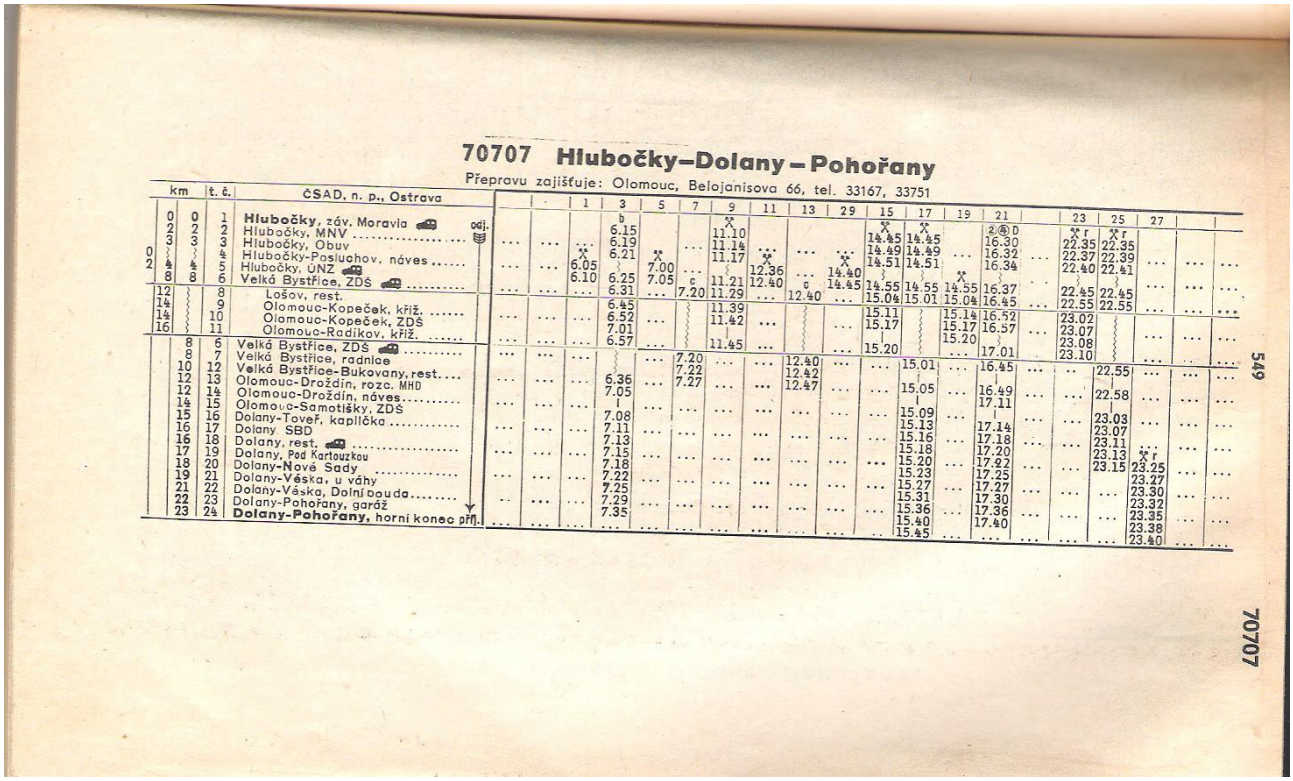
Dalším zajímavým historickým podkladem o provozu se tak stal až Jízdní řád ČSAD pro Severomoravský kraj na období 1980 – 1981. Tam jsme našli konkretní údaje k lince 70707 Hlubočky – Dolany – Pohořany. Na této lince jezdil také autobus z Radíkova přes Svatý Kopeček, Lošov, Velkou Bystřici, Mariánské údolí až do Hluboček. Za jeden den bylo vypraveno 5 spojů tam a 6 spojů zpět.

Z jízdního řádu jsme také zjistili, jak vypadaly tehdejší jízdenky, a to jak ty ze strojku, tak týdenní a měsíční.





Závěrem je možno doplnit, že i v současné době je Lošov spojen s Mariánským Údolím linkou č. 890707, která však má nyní již jen dva přímé spoje a navíc projíždí také dalšími okolními obcemi, takže cesta je někdy poněkud delší. Je to způsobeno mimo jiné také skutečností, že počet cestujících z Lošova do Mariánského Údolí a do Hluboček významně poklesl.



70707 Hlubočky–Dolany–Pohořany

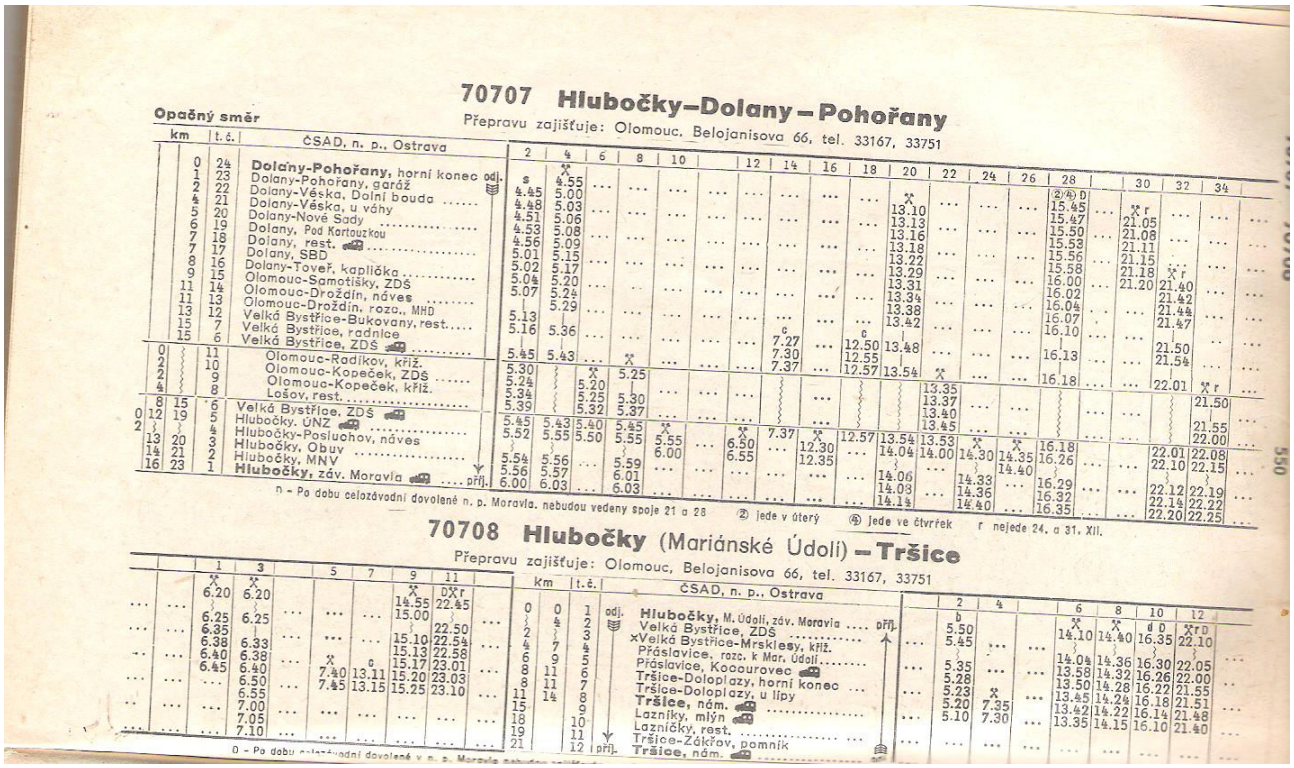
Přepravu zajišťuje: Olomouc, Belojanisova 66, tel. 33167, 33751

km	t. č.	ČSAD, n. p., Ostrava
0	1	**Hlubočky,** záv. Moravia odj.
2	2	Hlubočky, MNV
3	3	Hlubočky, Obuv
4	4	Hlubočky-Posluchov, náves
5	5	Hlubočky, ÚNZ
8	6	Velká Bystřice, ZDŠ
12	8	Lošov, rest.
14	9	Olomouc-Kopeček, křiž.
14	10	Olomouc-Kopeček, ZDŠ
16	11	Olomouc-Radikov, křiž.
8	6	Velká Bystřice, ZDŠ
8	7	Velká Bystřice, radnice
10	12	Velká Bystřice-Bukovany, rest.
12	13	Olomouc-Droždín, rozc. MHD
12	14	Olomouc-Droždín, náves
14	15	Olomouc-Samotišky, ZDŠ
15	16	Dolany-Toveř, kaplička
16	17	Dolany SBD
16	18	Dolany, rest.
17	19	Dolany, Pod Kartouzkou
18	20	Dolany-Nové Sady
19	21	Dolany-Véska, u váhy
21	22	Dolany-Váska, Dolní bouda
22	23	Dolany-Pohořany, garáž
23	24	**Dolany-Pohořany,** horní konec příj.

	1	3	5	7	9	11	13	29	15	17	19	21	23	25	27
		b 6.15			11.10				14.45	14.45		16.30	r 22.35	r 22.35	
		6.19			11.14				14.49	14.49		16.32	22.37	22.39	
		6.21			11.17				14.51	14.51		16.34	22.40	22.41	
0			7.00			12.36		14.40							
2	6.05														
8	6.10	6.25	7.05	c	11.21	12.40	c	14.45	14.55	14.55	14.55	16.37	22.45	22.45	
		6.31		7.20	11.29		12.40		15.04	15.01	15.04	16.45	22.55	22.55	
		6.45			11.39				15.11		15.14	16.52	23.02		
		6.52			11.42				15.17		15.17	16.57	23.07		
		7.01									15.20		23.08		
		6.57			11.45				15.20			17.01	23.10		
				7.20			12.40			15.01		16.45		22.55	
		6.36		7.22			12.42								
		7.05		7.27			12.47			15.05		16.49		22.58	
												17.11			
		7.08								15.09				23.03	
		7.11								15.13		17.14		23.07	
		7.13								15.16		17.18		23.11	
		7.15								15.18		17.20		23.13	
		7.18								15.20		17.22		23.15	
		7.22								15.23		17.25			
		7.25								15.27		17.27			
		7.29								15.31		17.30			
		7.35								15.36		17.36			
										15.40		17.40			
										15.45					

549

70707



70707 Hlubočky–Dolany–Pohořany

Opačný směr

Přepravu zajišťuje: Olomouc, Belojanisova 66, tel. 33167, 33751

km	t. č.	ČSAD, n. p., Ostrava
	24	**Dolany-Pohořany,** horní konec odj.
	23	Dolany-Pohořany, garáž
	22	Dolany-Véska, Dolní bouda
	21	Dolany-Véska, u váhy
	20	Dolany-Nové Sady
	19	Dolany, Pod Kartouzkou
	18	Dolany, rest.
	17	Dolany, SBD
	16	Dolany-Toveř, kaplička
	15	Olomouc-Samotišky, ZDŠ
	14	Olomouc-Droždín, náves
	13	Olomouc-Droždín, rozc., MHD
	12	Velká Bystřice-Bukovany, rest.
	7	Velká Bystřice, radnice
	6	Velká Bystřice, ZDŠ
0	11	Olomouc-Radikov, křiž.
2	10	Olomouc-Kopeček, ZDŠ
4	9	Olomouc-Kopeček, křiž.
	8	Lošov, rest.
8	6	Velká Bystřice, ZDŠ
12	5	Hlubočky, ÚNZ
19	4	Hlubočky-Posluchov, náves
13	3	Hlubočky, Obuv
20	2	Hlubočky, MNV
21	1	**Hlubočky,** záv. Moravia příj.

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34
	s 4.45	4.55															
	4.48	5.00								13.10				15.45	r 21.05		
	4.51	5.03								13.13				15.47	21.08		
	4.53	5.06								13.16				15.50	21.11		
	4.56	5.08								13.18				15.53	21.15		
	5.01	5.09								13.22				15.56	21.18		
	5.02	5.15								13.29				15.58	r 21.20	21.40	
	5.04	5.17								13.31				16.00		21.42	
	5.07	5.20								13.34				16.02		21.44	
		5.24								13.38				16.04		21.47	
	5.13	5.29								13.42				16.07			
	5.16						c							16.10			
		5.36					7.27		12.50	13.48						21.50	
	5.45	5.43					7.30		12.55					16.13		21.54	
	5.30						7.37		12.57	13.54							
	5.24		5.20											16.18		22.01	
	5.34		5.25								13.35						
	5.39		5.32								13.37						21.50
											13.40						21.55
	5.45	5.43	5.40	5.45							13.45						22.00
	5.52	5.55	5.50	5.55	5.55	7.37	12.57	13.54	13.53								
					6.00			14.04	14.00	14.30	14.35	16.18				22.01	22.08
	5.54	5.56		5.59							14.40	16.26				22.10	22.15
	5.56	5.57		6.01				14.06		14.33							
	6.00	6.03		6.03				14.03		14.36		16.29				22.12	22.19
								14.1₃		14.40		16.32				22.14	22.22
												16.35				22.20	22.25

n = Po dobu celozávodní dovolené n. p. Moravia, nebudou vedeny spoje 21 a 28 ② jede v úterý ⑤ jede ve čtvrtek r nejede 24. a 31. XII.

550

70708 Hlubočky (Mariánské Údolí) – Tršice

Přepravu zajišťuje: Olomouc, Belojanisova 66, tel. 33167, 33751

	1	3	5	7	9	11
	6.20	6.20			14.55	DXr 22.45
	6.25	6.25			15.00	
	6.35					22.50
	6.38	6.33			15.10	22.54
	6.40	6.38			15.13	22.58
	6.45	6.40		c	15.17	23.01
		6.50	7.40	13.11	15.20	23.03
		6.55	7.45	13.15	15.25	23.10
		7.00				
		7.05				
		7.10				

Km	t. č.	ČSAD, n. p., Ostrava
0	1	odj. **Hlubočky,** M. Údolí, záv. Moravia příj.
2	3	Velká Bystřice, ZDŠ
4	4	xVelká Bystřice-Mrsklesy, křiž.
7	5	Přáslavice, rozc. k Mar. Údolí
9	6	Přáslavice, Kocourovec
11	7	Tršice-Doloplazy, horní konec
11	8	Tršice-Doloplazy, u lípy
14	9	**Tršice,** nám.
	10	Lazníky, mlýn
	11	Lazníčky, rest.
	12	Tršice-Zákřov, pomník
		Tršice, nám.

	2	4	6	8	10	12
	b 5.50					
	5.45					
			14.10	14.40	16.35	DXr 22.10
			14.04	14.36	16.30	22.05
	5.35		13.58	14.32	16.26	22.00
	5.28		13.50	14.28	16.22	21.55
	5.23		13.45	14.24	16.18	21.51
	5.20	7.35	13.42	14.22	16.14	21.48
	5.10	7.30	13.35	14.15	16.10	21.40

n = Po dobu celozávodní dovolené v n. p. Moravia nebudou vedeny spoje

A tady by již mohl býti konec této snad zajímavé publikace, která se snažila podat dostupné informace ke **stoletému výročí** existence silničního úseku ze Svatého Kopečka do Lošova. Vzhledem k tomu, že nyní má tato silnice označení III/4432 a představuje silniční spojení z Olomouce Chválkovic přes Samotišky, Svatý Kopeček a Lošov až do Velké Bystřice, je obsah publikace přece jen trošku rozsáhlejší a krátce popisuje i ostatní úseky silnice, byť doba jejich výstavby je jiná a slaví neslaví tedy tak kulaté výročí, jako ten jeden úsek.





Historický autobus ŠKODA 706 RTO



Nejnovější autobus Solaris 12



Asi první linka A

Podklady shromáždil Miroslav Haupt
Vydala KMČ č. 8 v Olomouc Lošově