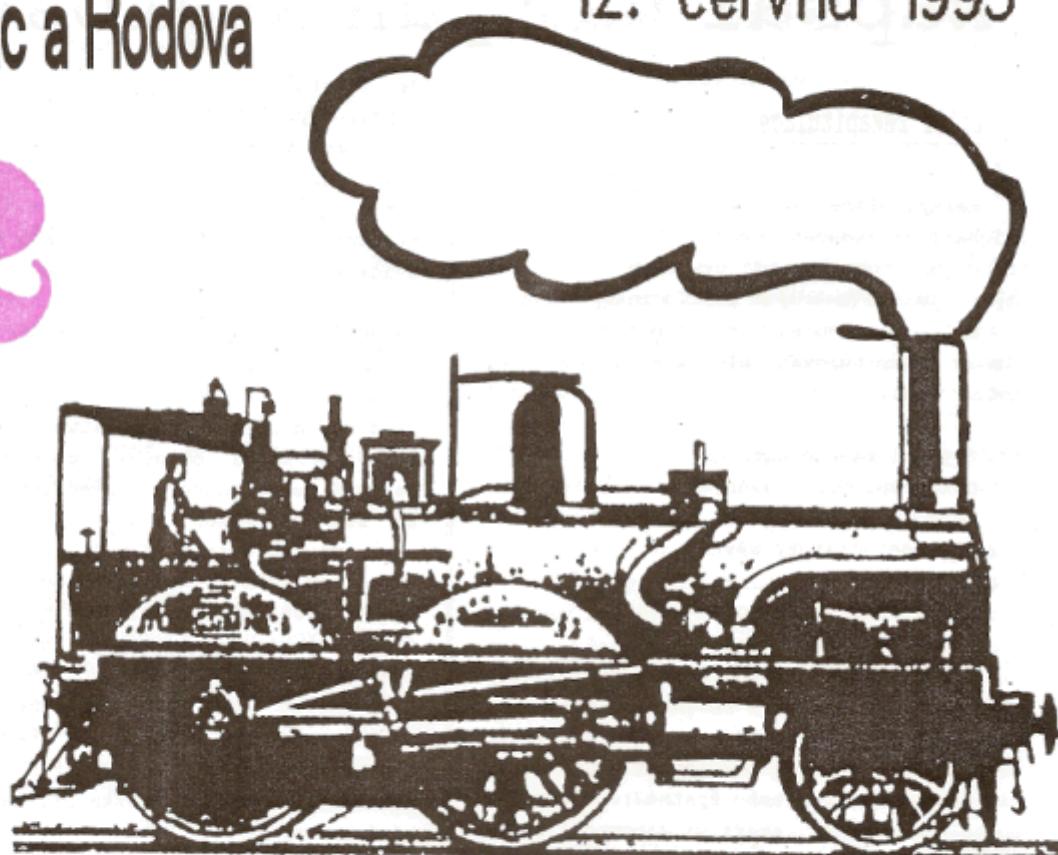

Zpruvodaj

Smřic a Rodova

12. řervna 1993

2



1859



Napsal nám pan starosta

Dílčí rekapitulace

Rekapitulace je akt, který zpravidla přichází po skončení práce nebo jejího úseku. Dejme tomu, že tři čtvrtiny volebního období je čas úměrný k dílčí rekapitulaci.

Dělám to, co se dříve nedělalo. Pokusím se rekapitulovat plnění volebního programu. Zněl:

Zvýšení bezpečnosti občanů.
Dokončení rozestavěných staveb.
Pomoc privatizaci.
Zlepšení čistoty města.

1. Zvýšení bezpečnosti občanů

K bezpečnosti ve Smiřicích. Městské zastupitelstvo uzavřelo smlouvu s agenturou VIDOCQ. Najalo na dohodnutou dobu dva strážce, kteří pečují o bezpečnost města v noci. Jestli dobře nebo špatně? Nejlépe to mohou posoudit ti, kteří si zapomněli zabezpečit sklad nebo obchod. Možná i ti, kteří v nezamčeném autě nechali nejen peníze, ale i doklady. Ocení to možná i ti, kteří se nebojí ve večerních hodinách a v noci procházet městem. Poslední zadržení lupiče (Pozn.: viz policejní zpráva) svědčí o tom, že členové hlídací služby svůj úkol plní.

Ano vím, že se krade. Jestli víc nebo méně než dříve – nevím. V socialismu se třeba tolik nekradlo. Mnohé bylo možno velmi snadno přemístit a mistr nebo vedoucí raději nic neviděl. To nebyla krádež – vždyť to byl majetek nás všech!

Podnikatelé si své vlastní lépe hlídají. Přesto někteří lidé kradou. U nás ve Smiřicích zejména měděné vodiče. Tušíme, že je zřejmě pořádkumilovná uklízejkyně před nepřízní povětrnosti. Vyskytují se vandalové – pro momentální uspokojení zničí cokoli. Nejméně ukáznění jsou řidiči. Zaměstnanci různých podniků jezdí s nákladákem, traktorem nebo jakýmkoliv jiným strojem na svačinu, pro oběd, na pivo nebo pro cigarety. To by mělo hlavně zajímat hlavně jejich zaměstnavatele! Vždyť toto počínání zvyšuje režii podniku a v cenách výrobků to zaplatíme my – spotřebitelé! Uvedení řidiči jezdí do uzavřené zóny klidu, ničí chodníky, znečišťují ovzduší, obtěžují hlukem. Parkují tam v rozporu s předpisy! To je také věc nás všech! Jsou to naše chodníky, hrají si tam naše děti! Tím by se měla zabývat (a bohužel většinou nezabývá) Policie ČR! Prohřešků proti pravidlům silničního provozu je mnohem více – nedodrжуje se předepsaná rychlost, jezdí se bezohledně před školou, kde je průjezd zakázán, jezdí se na kolech po chodnících, nedodrжуje se dopravní značení... K žádostem o policejní dohled je dopravní složka hluchá, slepá i němá. Mrtvý brouk.

2. Dostavění rozestavěného

Rozestavěna zde byla školní jídelna, restaurace v Městském hotelu, kostel, byty ve staré radnici. Ještě městský národní výbor uvažoval o potřebě stavět úpravnu a akumulaci pitné vody. Straší zruinovaný sál Dvorany, havarijní technický stav kotelen pro bytovky, je nutná oprava střechy u školní tělocvičny.

Při rekapitulaci je možno uvést, že už byla dostavěna školní jídelna – zbývají zde pouze úpravy venkovních prostorů. V provozu už je restaurace v Městském hotelu (Dvorana), novotou září vnější plášť kostela. Byla dokončena rekonstrukce staré radnice, kde byly získány zmodernizované byty. Na staré školní budově byla vyměněna střešní krytina. Byly uskutečněny i rozsáhlé stavební akce, které nejsou viditelné – jsou však významné. V minulém roce byly ve škole za více než 1 milión Kč uskutečněny protiradonové stavební úpravy – děti se mohou učit ve zdravém prostředí. Během poslední topné sezony byla plynofikována za téměř 3 milióny Kč školní kotelná, což opět přinese zlepšenou čistotu ovzduší ve středu města.

V létě 1991 zahájilo městské zastupitelstvo stavbu úpravy a akumulace vody pro městský vodovod. Její zprovoznění se uskuteční v době vydání tohoto čísla Zpravodaje. I když je to akce tak trochu nad program, vyžádala si finanční náklad přibližně 10 miliónů Kč. Je to potřebná akce pro Smiřice – ale také pro Holohlavy a Černožice. Letos na jaře byly zahájeny záchranné práce na sále Dvorany. Bude se muset zahájit rekonstrukce kotelen (jinak by bylo ohroženo vytápění bytů!!). Nutné je zavedení měření dodávek tepla do bytů.

3. Pomoc privatizaci

Městské dávky z alkoholu a z tabáku jsou proti mému přesvědčení sníženy. Městské nájemné je pro první dva roky podnikání sníženo. Místní podnikatelé by uvítali úplné prominutí nájemného i poplatků. Město nutně potřebuje vyšší příjmy – pokusili jsme se o optimální postup. Ukradené majetky – až na jeden dům – byly vráceny.

Na naši hlavu padá nelibost nad uzavřenými obchody. Pokud jejich majitelům „vyhovuje“ placení daní a režie, zastupitelstvo proti tomu nemůže dělat vůbec nic. Uvítá každého, kdo přijde s podnikatelským záměrem. Podle možností mu pomůžeme i poradíme.

4. Čistota města

Úklid ulic je pravidelný. Poprvé od zrušení metařů. Majitelé domů i podnikatelé nevzali ještě na vědomí, že odpovídají za pořádek před vlastním domem nebo před svou provozovnou. Měli by si uvědomit, že nepořádek před prodejnou odrazuje zákazníky.

Popelnice na odvoz odpadků jsou drahé – značný počet občanů je proto nepoužívá. Znamená to, že neprodukují odpad, někteří ještě popel?? Zajištění čistoty je velmi nákladné!

V zámeckém parku se objevily krabice po motorovém oleji plné popela. Jedna krabice byla plná lahví po motorovém oleji. Asi je tam odložil zloděj, který krabice i láhve odcizil obsluze benzínového čerpadla. Škoda, že frekvence zákazníků u čerpadla je tak vysoká, že nedovolí obsluze uhlídat si svůj majetek. Nebo to snad bylo úplně jinak?

5. Mimo volební program?

Zajistit, aby město získalo svůj za socialismu rozptýlený majetek. Nepochopitelnými a i ve své době nezákonnými postupy ho užívaly nejrůznější organizace. Bez právních náležitostí, bez placení nájmu – většinou bez řádné údržby, bez oprav a náležité péče.

„Labe“ už je pronajato stejně jako „Domácí potřeby“. Bývalý Ústav národního zdraví je v jednání. S pozemky je to mnohem složitější. Jejich poslední evidence je z doby tzv. protektorátu. Dnes jsou městské pozemky rozptýleny v lánech statků, zastavěny družstevními domy – některé jsou nedohledatelné. Ještěže naši předkové byli tak důslední! Pozemky se snažíme sloučit do náhradní plochy. Na co? Na zónu ekologické stability – na kousek přírody s vodní plochou, křovinami i stromy. Možná se tam najde i místo pro člověka – aby si měl kde sednout, lehnout, případně se i vykoupat. Jaká bude cena takto získaného majetku? Při předpokládaných 6 hektarech po 10,80 Kč/m². Přibližně 650 000,– Kč. Nejnižší odhad ceny rozebraného a dnes soudně i jinak shromažďovaného městského majetku je 6 miliónů korun. Jen pětiprocentní úrok z této částky je 300 tisíc Kč. Za 40 let vznikla městu škoda nejméně 12 miliónů Kč pouze z nevyužívání majetku.

Vím, že značná část občanů je s tím či oním – mnozí se vším – nespokojena. Přibližně za rok vystřídají starostu i zastupitelstvo nově zvolení. Budou asi mladší, určitě chytřejší a progresivnější. Zjistí mnoho našich chyb a nedostatků. Zjistí, že na rozdíl od nás mají alespoň zbytky městského majetku. Snad zjistí i to, že po 40 letech radostného tance nad hrobem navždy mrtvého kapitalismu jsme přestali tančit. Že jsme začali přemýšlet, pracovat a šetřit.

Ing. Lubomír Kupka, starosta města



INFORMACE Z RADNICE



- některé zprávy přestanou být pravdivé dříve, než vyjde Zpravodaj. Minule bylo napsáno, že restauraci LABE si pronajímají pánové Dostál a Vaněk. Všichni víme, že se v LABI prodávalo, byla v provozu restaurace... už zase ne! Jako důvod bylo uváděno, že městské zastupitelstvo stanovilo vysoké nájemné.

Jaká je pravda o výši nájemného v objektech, pronajímaných z majetku města Smiřice:

	roční nájemné	měsíčně	denně
Restaurace LABE čp. 22	178 827,– Kč	14 902,25 Kč	489,94 Kč
Sklenářství čp. 28	19 996,50 Kč	1 666,38 Kč	54,78 Kč
Sklad – Zámek čp. 1	56 925,– Kč	4 743,75 Kč	155,96 Kč
Trafika	7 700,– Kč	641,67 Kč	21,10 Kč
Koloniál čp. 17	10 800,– Kč	900,– Kč	29,59 Kč
EZ Servis čp. 28	13 439,50 Kč	1 119,96 Kč	36,82 Kč
Prodejna: Domácí potřeby, Elektro, Drogerie	187 117,50 Kč	15 593,19 Kč	512,65 Kč
Prodejna v Rodově čp. 3	9 993,– Kč	832,75 Kč	27,38 Kč

- Budova LABE je tedy opět volná – nemáte zájem o podnikání?
- 1. dubna tohoto roku byl proveden za policejní asistence vynucený vstup do bývalé prodejny MAGNET. Prodejna je již pronajata a již se v ní prodává (Domácí potřeby, Elektro, Drogerie).

- Budova zdravotního střediska byla rozdělena a jednotlivé ordinace byly pronajaty lékařům. Lékárna je pronajata Dr. Javůrkové.
- S podnikatelským záměrem se přihlásila firma Dvořák. Chce zakoupit pozemek u sila ZNZ (vedle budované soukromé výroby nábytku) a vybudovat zde prodejnu stavebnin.
- Zamotaná situace vznikla u zrušené samoobsluhy UNINO na náměstí Míru. K prodejně patří i pozemek, na kterém stojí kotelna bytového družstva. Současný majitel (který snad sídlí v Německu) si nechal tuto kotelnu zapsat jako své vlastnictví. Na dovršení všeho kotelna je zárukou na půjčku 1,000.000 Kč! Městský úřad musí tuto kotelnu rekonstruovat, aby mohly být vytápěny přilehlé byty. V tomto případě „zaspala“ privatizační komise a bude hodně obtížné vyřešit majetkové vztahy. Bude mít na tom zájem i firma PANTER, která chce tuto prodejnu zakoupit pro prodej kožené galanterie, kufrů apod.
- Zvláštní škola byla delimitována Školskému úřadu v Hradci Králové. Ten bude hradit provozní náklady a městu bude hradit i nájemné za užívání budovy.
- Městský úřad jedná s pozemkovým úřadem o to, aby město bylo jediným vlastníkem zdejšího zámku.
- Kotelna Černožice v současné době pracuje již bez jakéhokoliv oprávnění – tedy načerno. Je vyvíjeno úsilí na to, aby okresnímu úřadu kotelna vrátila 60 milionů a městu Smiřice 14 milionů korun českých.
- Co je se slibovanou kabelovou televizí? Při kladení telefonních kabelů byly položeny i kabely televize v hodnotě 1 milion Kč. Protože místní občané projeví velmi malý zájem o využití kabelové televize, práce na rozvodech byly zastaveny.
- Smiřický hrnc – pořad písniček – bude opět uspořádán. Městský úřad je členem společnosti přátel Smiřického hrnce.
- Městské zastupitelstvo odmítlo návrh obecního úřadu v Holohlavech na jednání o změnách hranic mezi smiřickým a holohlavským katastrem.

Kritika Svazu měst a obcí

JE MÁLO RAZANTNÍ

Organizace sdružující obce a města by byla sice velmi žádoucí, ale Svaz měst a obcí je velmi málo průbojný v proklamovaném prosazování společných zájmů. Podle názoru našeho starosty ing. Kupky by byl potřebný průhledný a důrazný postup, který by dokázal názory představitelů měst a obcí razantně přednést parlamentu a vládě. Regiony by měly být utvářeny vzájemnou dohodou měst a obcí a zbytné prostředky (i když zatím v teoretické rovině, protože peněz se stále nedostává) by měly být použity pro potřebu oblastí. Jednání Svazu vyznívají vždy dost těžkopádně a ne vždy pomáhají v řešení problémů svých členů.

Proto bylo usneseno, aby město Smiřice ze Svazu měst a obcí vystoupilo. Členský příspěvek ve výši 3 000,- Kč bude věnován na uchování vzácných zvířat v zoologické zahradě ve Dvoře Králové.

Ekologie na stříbrné míse

Bývalé pozemky města, zpravidla o nevelkých plochách, používají Statky Smiřice. Požadovat dnes jejich vydání městu by způsobilo nepředstavitelné potíže uživateli i majiteli. Proto bylo jednáno s představiteli uživatele o vyčlenění náhradní plochy, která by navazovala na přibližně hektarový díl, který je v majetku města. Proto se začalo uvažovat o zřízení zóny ekologické stability v prostoru bývalých pastvin u Smržovského potoka. Získala by se tím náhrada za regulaci a jinými módními zásahy zlikvidované vodní plochy.

Přizvaní ekologové byli nadšeni. V tomto prostoru by bylo možné vytvořit vodní plochu, požadovaný tvar dna, porostová zákoutí. Prostě – vrátit kus přírody přírodě.

Zemědělci vědí, že pozemek neoplývá úrodností – proto byl využíván jako pastvina. Proto nemají zásadní námitky. Zdá se, že i Půdní fond České republiky by toto řešení uvítal.

Pro město by tak vznikla možnost zčásti vrátit přírodě co její jest. Prakticky bez nároku na „státní kasu“. Pod pozemkem je totiž dosti mohutná vrstva štěrkopísku, tedy suroviny pro stavební průmysl. Nepořádky minulosti vytvořily podmínky pro upotřebení skrývky ve vzdálenosti do 500 metrů. Pomohlo by to k likvidaci dříve vzniklých ekologických hrůz, na kterých se podílely okolní obce a hlavně město Hradec Králové (skládka odpadků ve smržovském písku).

Vybudováním zóny ekologické stability by se udělalo alespoň něco pro regeneraci flóry a fauny bývalých labských meandrů s jejich pestrostí a přírodním kouzlem. Pokud bude tato snaha úspěšná, vytvoří se jen nepatrný díl bývalého bohatství. Pokud tento projekt nebude blokován administrativně-byrokratickými postupy, bude drobečkem, podávaným na stříbrné míse samofinancování.

G v dějinách Smiřic

A už tu máme další pokračování historického seriálu „9 v dějinách Smiřic“. Tentokrát to bude historický pohled do světa techniky, která „vpadla“ i do Smiřic ve druhé polovině 19. století. Konkrétně si povíme něco z historie železnice u nás.

Jak je patrné z titulní stránky Zpravodaje, dnešní historické rozjímání se bude vztahovat k roku 1859. Pořádkumilovný čtenář by mohl nelibě nést skutečnost, že data v našem seriálu nepokračují chronologicky pěkně za sebou (jak tomu bylo na začátku tohoto seriálu). Uváděné články z historie našeho města a okolí nás mají seznamovat s historickými skutečnostmi. Jsou však uváděny pokud možno i tak, aby byla patrná návaznost na některé současné události.

Pokud jsme např. uvedli povídání o Janu Albrechtovi Smiřickém, který měl pohřeb v roce 1619, bylo to i proto, že si naši poslanci odhlasovali, aby se jeho palác v Praze na Malé Straně stal jejich sídlem.

Bude-li v tomto čísle řeč o počátcích železnice ve Smiřicích, bude to z toho důvodu, že se i v současné době na dráze hodně změnilo. Tou změnou je elektrifikace železniční tratě v úseku Hradec Králové – Jaroměř.

Minulé století bylo nazýváno stoletím páry. Zásahu na tom měl anglický vynálezce James Watt, který vynalezl parní stroj. Jeho vynález zasáhl do dějin lidstva a zahájil tzv. průmyslovou revoluci. Manufaktury se měnily ve výkonnější továrny. Parní stroje na železnici (parní lokomotivy) umožňovaly větší a rychlejší dopravu zboží a lidí.

První železniční tratě u nás v Čechách byly koněspřežní – vlaky byly po kolejích taženy koňmi. Naše země byla tehdy součástí rakouské monarchie. Proto není vůbec divu, že první železná dráha vedla z Českých Budějovic do rakouského Lince. Další – také koněspřežní – trať vedla z Prahy–Brusky do Lán. V roce 1845 byla dokončena prvořadá železnice z Olomouce do Prahy. Druhá železniční dráha spojila roku 1851 přes Podmokly Drážďany s Prahou. Na těchto dvou tratích již byly vlaky taženy vesměs parními lokomotivami.

V polovině minulého století se stávalo střediskem průmyslu i Liberecko. Nebude na škodu, když si zde uvedeme, že se zde do podnikání významně zapojil i baron Liebig, který je nám známý i jako majitel smiřického a hoříněvského panství. Průmysl tohoto severního výběžku Čech potřeboval dopravu vyrobeného zboží a hlavně dopravu uhlí pro zmíněné parní stroje. Proto vznikla snaha spojit toto nové průmyslové centrum s hlavou tehdejšího mocnářství – s Vídní.

Po řadě složitých jednání a řešení rozporuplných stanovisek byla v polovině roku 1856 ve Vídni schválena definitivní trasa trati, která měla spojit Pardubice s Libercem. Vypracovaný projekt byl definitivně schválen rakouským císařem ve Vídni 15. června roku 1856. Tím byla otevřena cesta k budování třetí železniční tratě v Čechách. Byla ustanovena akciová společnost „C. k. privátní Jiho-severoněmecká spojovací dráha“. Tento název se však vůbec neujal a psalo se o Pardubicko-liberecké dráze.

Celá 160 kilometrů dlouhá trasa musela být prozkoumána komisí a muselo být jednáno o výkupu pozemků. Práce na stavbě dráhy byly započaty podle prvního smiřického kronikáře – zámeckého kaplana Jana Bohaboje Mitisky (ve Smiřicích žil v letech 1857 až 1899) – 22. září 1856. J. B. Mitiska do kroniky napsal: „... to nejprvnější lopatou do země zapíchnutí se stalo u pardubického nádraží...“. Na dráze pracovalo 10 000 dělníků. Pracovalo se pochopitelně bez dnes známých velkostrojů – pracovním náradím byla lopata a krumpáč a materiál se převážel dřevěnými kárami a koňskými potahy.

Jak je výše uvedeno, došlo i k výkupu pozemků, které měly být použity při stavbě dráhy. Pro rozvoj Smiřic bylo jistě dobře, že dráha prochází i naším městem. Západní část našeho města byla dříve osada Smiřičky. Železniční trať byla vytyčena na jejím území. Proto zde byly odkoupeny a potom i zbořeny domy čp. 65 (dům pana radního Kučery), 48, 49, 50 a 54. Jedná se o území pod Lednicí a pod kopcem směrem na Rodov. Trať si zde vyžádala vybudování průkopu. Ukázalo se, že toto území bylo obýváno lidmi již v dávnověku. Svědčily o tom archeologické nálezy – hroby a různé předměty.

O těchto archeologických nálezech nám napsal souhrnně ve svém díle Památky archeologické – díl III. František Petera Rohoznický – také kněz – kaplan z Jaroměře. Svá pozorování prováděl spíše s nadšením než s odbornou fundovaností. Jeho zápisy jsou však faktograficky přesné a pro nás s odstupem času velmi zajímavé.

Studiu těchto a dalších materiálů se věnuje pan profesor Jiří Matějka z Černožic pro svou souhrnnou práci o pravěku našeho regionu „Černožice v dobách, kdy ještě Černožicemi nebyly“. Jeho práce není pouze patriotická se vztahem k Černožicím, ale zahrnuje i výsledky archeologických výzkumů i z okolí Smiřic. Proto v dnešním článku použijeme i jeho zjištění uveřejněná v Černožickém zpravodaji v kapitole SMIRICE:

SMIRICE

František Petera Rohoznický popisuje ve svých Archeologických památkách poněkud archaistickým způsobem (jenže, kdo ví, co řeknou o našich písemnostech po více než 100 letech naši potomci) situaci v době stavby železniční trati Pardubice–Liberec:

„Z nadčáslavských polí od západu běží železnice pěknou polní rovinou dále k jihu, rovnou čarou přes čtvrt hodiny cesty k Holohlavům, vesnici na přívrší táhlém, přetínající silnici od Černožic k Holohlavům vedoucí. U těchto křižovatek stojí strážní domek č. 39 (Poznámka: Těchto strážních domků bylo na celé trase trati celkem 244. Tento vysoký počet souvisel s tím, že až do roku 1875 bylo při zajišťování bezpečného provozu na železnici používáno pouze optických návěstí, která musela být viditelná od jednoho domku ke druhému.) a od něho se vine dráha lučinami (někdejší bažantnicí) vpravo podle Holohlav. Návrší holohlavské táhne se od svrchu dotčeného strážního domku vpravo nad lučinami nadlabskými od severu k jihu vždy poznenáhlu vystupující až ke kostelu, kdež nejvyšší tvoří vršek. Odsud pořád k jihu skloňuje se mírně až k statku Andryškovu č. 29, rozprostírajíc se tu v dolinu neširokou zahradní a polní a s této strany splývá a spojuje se s polnostmi Vroubkovými, kteréž odsud počínajíce vyzdvihují se zpovlovna, tvoříce přívrší „Smiřička“ zvané, na nejvyšším místě do 7 sáhů vysoké, kteréž k straně východní okrouhlým úbočím končí, splývající tu s lukami nadlabskými, kdež se u paty toho úbočí východního živá studánka prýští. Toto přívrší se svým severním sklonem bylo roku 1856 až 1857 prokopáno od jihu k severu příkopem na 300 kroků dlouhým a tak při tom prokopávání objeveno na tom přívrší hrobů pohanských po obou úbočích jak jsem je dne 25. a 26. máje 1858 spatřoval, na východním úbočí osm a na západním jedenáct z většího dílu hlubokých a obšírných.“

Pokud jedeme železnici ze Smiřic do Jaroměře, projíždíme hned za přejezdem obrovským žárovým pohřebištěm. Celé toto území je vlastně jednou obrovitou sprašovou návějí vytvořenou za mnohá tisíciletí převažujícími západními větry. Když před stavbou dráhy v roce 1855 kopali v místech dnešního průkopu žlutou hlínu, nacházeli mnohé popelnice. Ty zřejmě nepocházely pouze z doby slezskoplatěnické, ale patrně i z dob předchozích. Při zemních pracích v roce 1857 nacházeli dělníci takové množství kostí, že „osoby ženské nad tím plakaly“.

Nebyly nalezeny pouze hroby jednotlivé, s popelnicemi, ale zřejmě i hroby jámové, ve který byl popel z mnoha pohřbů. Jak to dosvědčil tehdejší radní pan Kučera (Kučerovi zde bydlí i v současné době), na místě třetího hrobu se koně odvážející hlínu bořili až po břicho do popela. Byly zde asi odhaleny celé jakési vykopané sklepní místnosti naplněné popelem. Ocitujme opět F. P. Rohoznického: „To platí o všech zde se vyskytujících šikmo do hloubky jdoucích hrobích. Daly se tu velmi vhodně a bytelně takové jámy kulaté dělati, jelikož tato hlína žlutavá tak je hutná a slejvavá, na 6 sáhů i více hloubky majíc, že podobné průchody beze všeho nebezpečí dobře se v tomto trupli vykroužiti mohly, což dosud dělají zdejší obyvatelé, že do toho vrchu kopají sklepy dosti dlouhé a široké bez vší podezřívky.“

Proto se nedivme, že toto území bylo již v 18. století známo jako místo, na němž prý straší. Sem kladli pověsti o podzemním centru pohanského boha Černoboha i mnozí křesťanští učitelé, aby tím pomohli lidem zošklivit si modloslužbu našich pohanských předků. V těchto místech se

zřejmě v této lokalitě nacházelo největší objevené žároviště. Zde se do roku 1808 nacházel i dům číslo 64 (v době stavby dráhy zde po něm zůstal pouze sklep). Paní Kučerová vyprávěla, že v době jejího mládí v tomto domě strašilo a duchy zde pod pavlačí chytali do pytle. Právě v místě tohoto domu bylo nalezeno nejvíce čistého popela a pod ním půda vypálena až do červena.

Kultura slezskoplatěnická zanechala památky i na parcelách č. 290, 294 a 297 v lokalitách nad smiřickým nádražím. Zde byly nalezeny ponejvíce střepy z nádob. Další nálezy byly zaznamenány při budování při stavbě obchodní dráhy ze Smiřic do Sadové. V místě, kde se trať do Hradce Králové a do Sadové oddělují (poblíž osady Trotina), bylo objeveno rozsáhlé popelnicové pohřebiště, kde byly stovky nádob a v nich bronzové jehlice a náramky.

F. P. Rohoznický se zmiňuje ve svých Památkách archeologických ještě o tom, že poblíž strážního domku č. 35 je otevřený křemeník (říkávalo se i šutrovník a těžil se v něm písek). Pod svrchní půdou zde vyčnívaly rozmačkané popelnice černé i zelenočerné. V jedné nepálené popelnici byl nalezen asi jedenáct centimetrů dlouhý bronzový náramek složený z osmi článků. Protože chyběl závěrný článek, je docela možné, že řetízek nebyl úplný. Nálezce řetízek usilovně čistil v domnění, že je zlatý a tím mu setřel veškerou patinu.

Mapka nálezů ve Smiřicích–Smiřičkách
při stavbě železnice v letech 1856–1857



- o žárové hroby (celkem 8) na východní straně průkopu (pravděpodobné umístění)
- × žárové hroby (pravděpodobné umístění) na západní straně železniční v průkopu
- Δ zřejmé umístění žároviště neboli místa, na kterém byli mrtví spalováni (pravděpodobně však bylo žárovišť v této lokalitě daleko více)

[65] dům čp. 65 – v době stavby dráhy patřil smiřickému radnímu Josefu Kučerovi, který zde bydlel a podával Františku Peterovi Rohoznickému mnohé informace o zde nalezených památkách

Práce na stavbě železniční tratě postupovaly velmi rychle a přibližně za rok – na podzim roku 1857 byl již hotov ucelený úsek z Pardubic až do Josefova (tehdy byla tato železniční stanice označována jako Josefov, později to byla stanice Josefov–Jaroměř a teprve nyní nese označení Jaroměř).

Po dokončení tohoto úseku bylo provedeno několik zkušebních jízd. Je známo, že 19. října 1857 projel zkušebně vlak z Pardubic do Smiřic a při další zkoušce už projel vlak z Pardubic až do Josefova. Při druhé jízdě provedla úřední komise kolaudaci celého hotového úseku. Ještě o dva dny později byla provedena technicko-policejní zkouška 6 nových lokomotiv, které měly svá jména: Austria (Rakousko), Bohemie (Čechy), Pardubice, Hradec Králové, Josefov a Labe.

Přečtěme si, jak náš významný spisovatel Jan Neruda v pražských novinách Prager Zeitung ze dne 6. listopadu 1857 popsal slavnostní zahájení dopravy na nové trati:

„Doprava byla slavnostně zahájena 4. listopadu 1857. Patnáct minut po příjezdu pražsko-vídeňského vlaku na pardubické nádraží, tj. v 10 hodin 45 minut, vyjel bohatě vyzdobený vlak, který táhla parní lokomotiva Austria. Vlak měl 14 osobních a 3 zavazadlové vozy a vyjel na novou trať směrem k Josefově. První uvítací zastávka byla v Opatovicích. Přesně v 11 hodin 18 minut vjížděl vlak za zvuků národní hymny (Poznámka redakce: Pochopitelně, že to byla rakouská hymna „Zachovej nám Hospodine císaře a naši vlast...“) a ohromného nadšení diváků do nádraží Hradec Králové. V 11:50 byl už vítán ve Smiřicích a přesně o polednách zastavil v cílové stanici dokončeného úseku – v Josefově. Celá trať délky 5,3 míle byla po odečtení 21 minut na uvítací zastávky projeta za 54 minuty. Zpáteční jízdy do Hradce Králové použilo asi 50 místních občanů z okolí mezi Jaroměří a Smiřicemi, aby si dopřáli za 10 krejcarů jízdu vlakem. Pravděpodobně první jízdy v jejich životě, přestože potom museli jít ze stanice notný kus pěšky.“

V Nerudově článku bychom našli ještě popis jednotlivých oficiálních projevů, modrých uniforem železničářů a porovnání cen jízdného v dostavníku s cenami jízenek na železnici.

Uvedme si zde i to, jak tyto události u nás ve Smiřicích prožil kronikář J. B. Mitiska: „Ve 2 hodiny spoledne s hudbou přijel vlak od Hradce, zastavil a zdejší městská rada, kronikář zámecký kněz a výbor, a v prvním voze radostná hudba doprovázela nás do Josefova.“

Pravidelná přeprava mezi Pardubicemi a Josefovem byla zahájena 5. listopadu 1857. První jízdní řád obsahoval 3 vlaky do Josefova a 4 zpět do Pardubic. Vlaky jezdily a stavba trati pokračovala dál k Liberci, aby mohla spojit tehdejší významná centra průmyslu. Při stavbě trati bylo stále třeba překonávat lokální zájmy, které např. nutily stavitele trati vyhnout se pozemkům soukromých velkostatků. Při volbě trasy dráhy bylo třeba často vyhovět i tehdy dostupným technickým prostředkům.

1859

Lze jen vyjádřit obdiv tehdejšími lidem, kteří za dalšího jeden a půl roku dokončili stavbu trati až do konečné stanice Liberec. (Stavba celé trati netrvala ani 3 roky!) A tím se dostáváme k další devítce v dějinách Smiřic: trať Pardubice–Liberec byla dokončena v roce 1859. Provoz tentokrát již na celé trati byl slavnostně zahájen

1. května 1859.

Ve stejný den byl společností Pardubicko-liberecké dráhy zahájen provoz i na trati Josefov–Svatoňovice. Od té doby i nám Smiřičákům slouží železnice. Můžeme dnes hubovat na vysoké ceny jízdenek, ale mnoho zdejších občanů používalo a jistě bude ještě používat vlaku na cestě do práce, za nákupy i za zábavou.

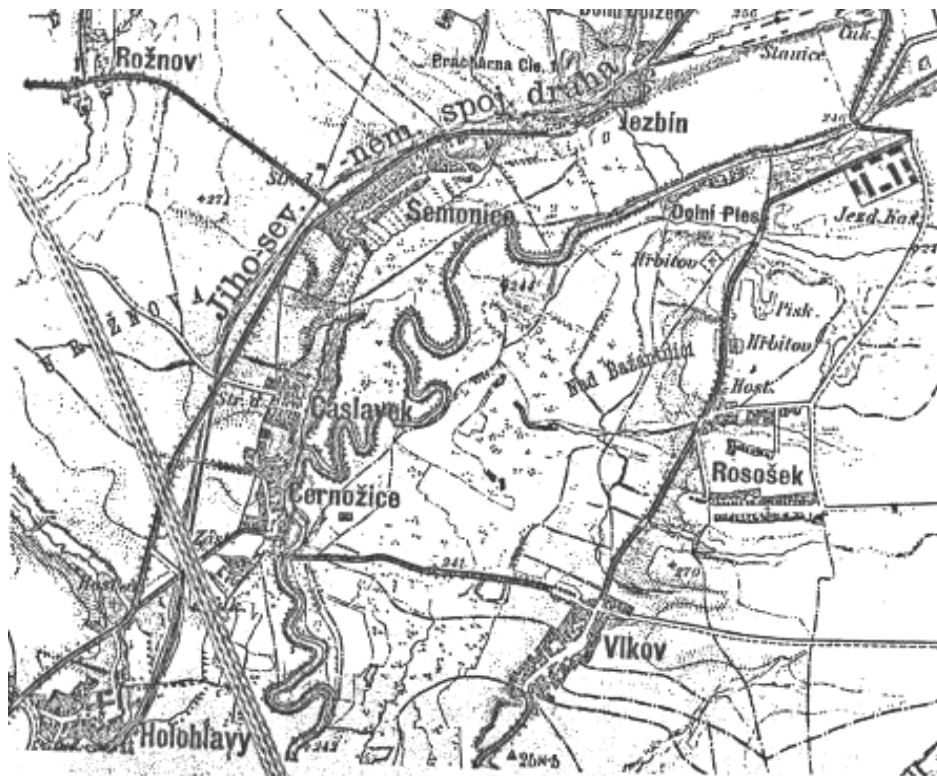
K železnici patří i nádražní budovy. Jednopatrová zděná nádraží měly zpočátku pouze významnější stanice – Pardubice, Hradec Králové, Josefov, Turnov a Liberec. V přízemí budov byla dopravní kancelář, čekárna, pokladna, pošta, restaurace a byt vrátného. V patrech byly byty pro zaměstnance. Smiřice s Opatovicemi, Předměřicemi, Kuksem, Třemešnou, Malou Skálou a např. Sychrovem byly pouze malými bezvýznamnými staničkami. Proto neměly Smiřice ze začátku normální nádražní budovu. V kronice J. B. Mitisky se opět dočteme: „Z počátku byl u lednice jen strážník a expedit, až roku 1863 musel býti vystaven magacín pro náklad i telegraf a pak ještě docela nádraží a docela nový příjezd.“ Přeloženo do dnešního slovníku – nádražní budova jako taková ve Smiřicích tehdy ještě nebyla. Veškeré tehdejší provozní budovy byly na opačné straně pod Lednicí – malý strážní domek č. 36, dopravní kancelář s telegrafem a skladiště. Pro vaši představu uveřejňujeme fotografii z roku 1871. Fotografie (fotokopii!) jsme získali díky panu Jar. Litomiskému z Prahy. Poskytuje nám představu o tom, jak to vypadalo tehdy na smiřickém nádraží. Nahoře nad nádražím byla restaurace Na lednici. Nebyla to restaurace ledajaká. Vešlo se tam až 200 hostů (ano je to dobře napsáno a čtete to dobře – dvě stovky lidí!). Každý týden zde byl uspořádán promenádní koncert vojenské posádkové hudby z Josefova – zřejmě byl společenský život na vysoké úrovni! Zasluhu na tom jistě měl i tehdejší majitel Smiřic baron Liebig.

Liebigovi jistě nevyhovoval stav zdejšího „nádraží“. Protože počítal s návštěvami významných hostů, nechal podle svých představ a na své náklady v roce 1863 postavit novou nádražní budovu. Budova je výrazně odlišná od staveb stejného účelu. Připomíná více lovecký zámek než provozní budovu. Snad jen škoda, že Liebigova pozornost se po válce na Chlumu roku 1866 obrátila více na Liberecko. Proto je stávající budova nádraží pouze jižním křídlem, na které mělo navazovat mnohem honosnější křídlo severní. V něm by byly prostory pro uvítání vzácných návštěv. Byla by zde možnost i pro jejich ubytování.

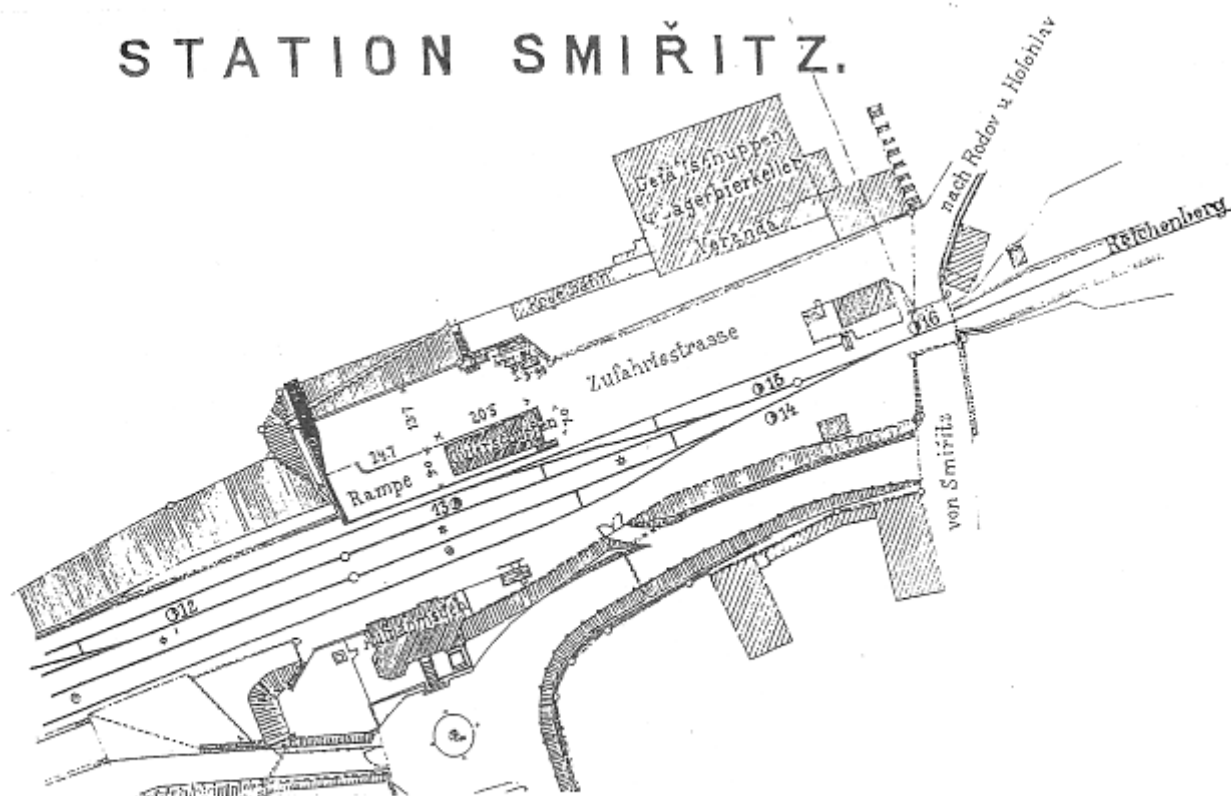
Pan prof. Matějka nám zapůjčil i unikátní velmi starou mapu. Smiřice zde sice nejsou, ale na velmi podrobné mapě máme zachyceno území na sever od Smiřic. A zde ještě nalezneme původní název trati: Jiho-severní německá spojovací dráha.

Nová trať pomáhala rozvíjícímu se průmyslu – na trať byly napojovány vlečky. Jedna byla připojena i ve Smiřicích. V několika důležitých železničních uzlech byly připojeny i další tratě. V roce 1882 nabyla zdejší trať i stanice ještě většího významu tím, že byla vybudována Česká komerční dráha ze Sadové. V roce 1908 byla Pardubicko-liberecká dráha zestátněna.

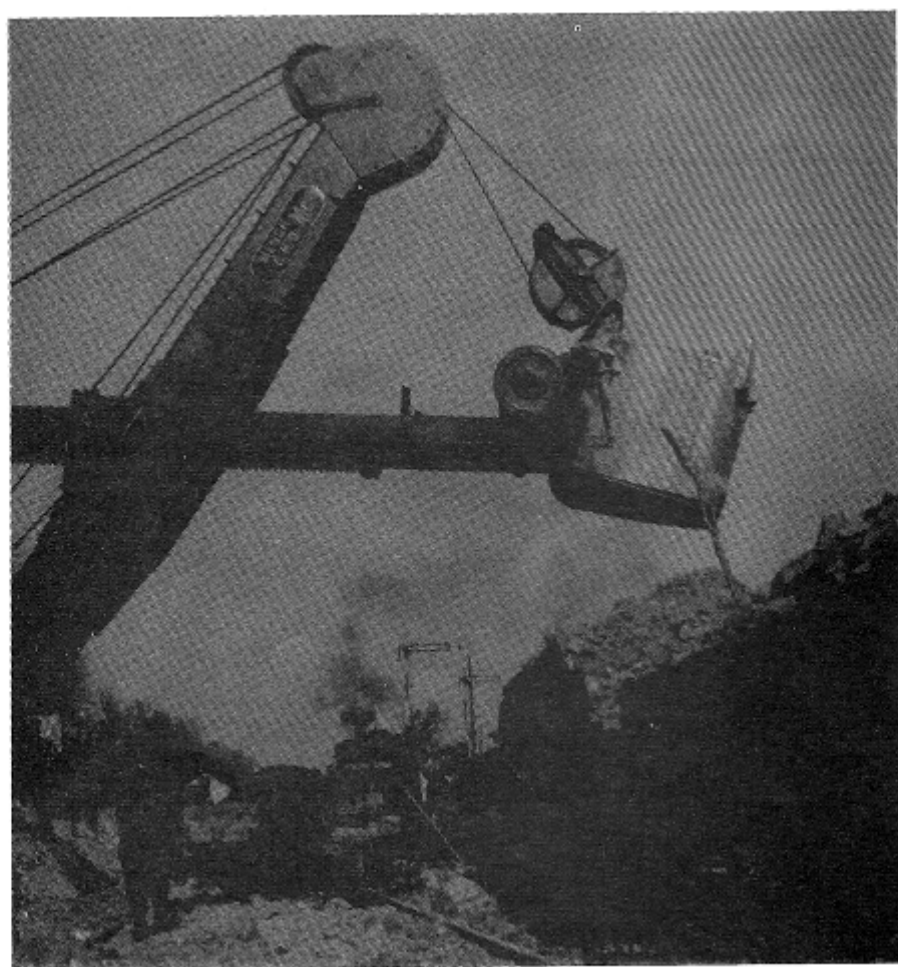


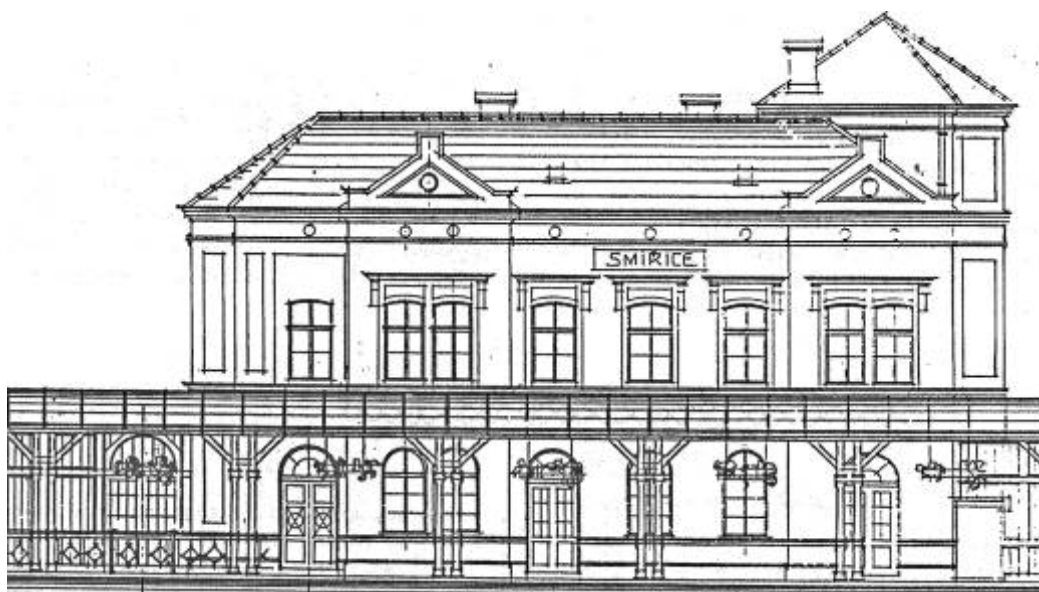


STATION SMIŘITZ.



Kolejiště přibližně z roku 1900





Budova nádraží z roku 1928
Technický výkres

Legenda k obrázkům:

Kolejiště r. 1900

Z uveřejněného plánu je dobře patrné uspořádání nádraží před asi 90 lety. Kolejiště mělo 4 koleje. Nádražní budova byla pochopitelně na stejném místě. Příjezdová cesta a sklad s rampou byly však na opačné straně. Za nádražím byl sklep (lednice) pro pivo z místního pivovaru. Nad sklepem byla restaurace s kuželníkem. Plánek je poplatný tehdejší době: STATION SMIRITZ, von Smiritz, nach Rodov u Holohlav atd. – názvy jsou víc německé než české. Díky změnám ve školství i naši žáci poznají, co tyto nápisy znamenají.

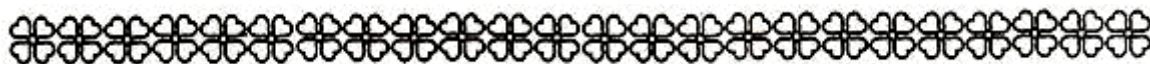
Úpravy kolejiště

Rozšíření kolejiště bylo provedeno v době 2. světové války. Již jsme ve Zpravodaji napsali o tom, že Němci budovali v nedalekých Račicích nad Trotinou podzemní továrnu na výrobu zbraní. Z Račic měly vyjíždět tanky – pokud mi je známo, vyjel z račického podzemí snad pouze jeden tank a podle pamětníků prý dojel pouze do Plotiště. Vůbec se tomu nedivím, protože vím, že v tomto vojenském podniku byli povinně zaměstnáni čeští lidé. Říkalo se tomu „totální nasazení“. Mnoho lidí bylo v totálním nasazení v „Reichu“ – v Říši, tzn. v Německu. Račická továrna potřebovala železniční dopravu. Proto byla za války provedena úprava kolejiště smiřického nádraží.

Úpravy nádraží

Staniční budova doznala úpravy v letech 1928–1929. V té době byla přistavěna krytá veranda, kiosek a toalety. Představu si uděláme podle technického výkresu k této přístavbě. Snad vás zaujme i informace, že ze strany Městského úřadu ve Smiřicích je vyvíjen tlak na vedení dráhy, aby byla smiřická staniční budova opravena a uvedena v podstatě do původního vzhledu. Jako vstupní brána do Smiřic by jistě neměla návštěvníkům kazit hned první dojmy z našeho města.

Po otevření rekonstruovaného kostela lze očekávat zvýšený zájem turistů. No a snad i my máme právo se dívat na pěkné věci!



Dr. Ivo Kořán

Kolik kouzelných zážitků, dojmů a vzpomínek nám přináší její ocelová náruč, rozpjatá v délce 160 kilometrů lesklých kolejnic. Je zasazena do rámce sličné přírody, má zajímavé stavební objekty, ale v naší mysli vyvstávají i četné připomínky míst, dějů, osobností, jež vystupovaly v naší národní minulosti. Vede nejdříve požehnaným krajem kolem Pardubic a namíří si to k Hradci Králové. Za Jaroměří už se to široké rozevření kraje počne svírat, zdvíhat do kopečků a strání, do lesíků a chlumů a přibližuje nám modrou křivku Krkonoš. Brzo za Pakou sevře trať údolí Jizery a teprve těsně před Turnovem rozvine se nám opět široký pohled k jihu, k Českému ráji. Cestou na nás zapůsobí Jaroměřsko s Jiráskovým krajem, potom Třemešná, připomínající pobyt Komenského a pak Semilsko, kraj písmáků, prvních organizátorů lidových táborů, kraj přadláků, tkalců a sklářů. A což teprve Turnovsko. A když se objeví první známky pahorkatého Liberecka, vzpomeneme bezděčně na Boženu Němcovou a její pobyt zde, o blízkém Podještědí nám vypravuje ve svých dílech Karolina Světlá, paní nejsmutnější lásky Jana Nerudy. Pásmo trati je rovněž bohaté na důkazy skvělých výsledků pilnosti a umu českých rukou, jak o tom svědčí živá střediska průmyslových podniků. Toto vše je mžikový obraz krajiny a dojmů vyvolaných za jízdy Liberecko-pardubickou dráhou, která vede z kraje pod Kunětickou horou až do města pod Ještědem.



Propagátorem využití elektřiny u nás byl český vynálezce ing. František Křižík (mimo jiné zdokonalil obloukovou lampu). V Praze byl iniciátorem výměny tramvají tažených koňmi za tramvaje elektrické. V Čechách budoval elektrárny (i v Hradci Králové na Orlici u zimního stadiónu), na železnicích instaloval zabezpečovací zařízení – byl podnikatelem v elektrotechnickém průmyslu. Již v roce 1898 vypracoval návrh na elektrifikaci místní dráhy z Jaroměře do lázní Velichovky. Mohla to být první elektrická dráha v Čechách! Křižík prakticky již před 100 lety propagoval to, co se realizuje na zdejší trati až teď. Tento jeho projekt zůstal neuskutečněn a první elektrickou dráhou se u nás stala trať z Tábora do Bechyně (již roku 1903 – také podle plánů Františka Křižíka).

„MĚDĚNÁ PAVUČINA“

ve Smiřicích



V kronice na nádraží bychom se dočetli, jaké změny byly kdy na zdejším nádraží prováděny. Kromě běžné údržby se zdokonalovalo zabezpečovací zařízení, ovládání výhybek, bylo instalováno automatické zabezpečení na přejezdech, mechanické semaforey nahrazeny semaforey světelnými apod. V roce 1980 byly z důvodu ne hospodárnosti a poškozování životního prostředí vyřazeny z provozu parní lokomotivy a nahrazeny motorovou trakcí. Bylo to prakticky v době, kdy ještě nafta k vytápění byla za pouhých 90 haléřů.

V minulém a letošním roce byla uskutečněna změna, která významně ovlivní provoz na této trati. Přibližně 17 kilometrů trati z Hradce Králové do Jaroměře bylo elektrifikováno. První viditelnou změnou na našem nádraží je síť měděných lan a trolejových vodičů nad kolejemi. Nezanedbatelnou změnou jsou však i zpevněná a zvýšená nástupiště, která usnadňují nastupování a vystupování. Ve večerní době je znatelné i lepší umělé osvětlení celého prostoru nádraží.

Elektrifikovaný úsek trati Jaroměř – Hradec Králové navazuje na již dříve hotový úsek Hradec Králové – Pardubice. Tím vznikla celkově 40 km dlouhá elektrifikovaná trať Pardubice–Jaroměř. Pro nás – cestující – z toho vyplynou příjemné změny. Elektrické vlaky (zvláště „pantografy“) jezdí rychleji. Až do Pardubic můžeme nyní jet bez přesedání a bez dlouhého čekání v Hradci Králové. Je pravda, že vlaky opačným směrem budou mít v Jaroměři konečnou zastávku a Jaroměř se nyní stává důležitou přestupní stanicí. Snad se Jaroměř dočká i toho, aby její železniční stanice tomu odpovídala svým vzhledem i vybavením.

Dráhy s novým grafikonem

Od neděle 23. května vstupuje v platnost nový železniční jízdní řád, který již je vydáván samostatně pro České dráhy a zvlášť pro železnice Slovenské republiky.

030 Pardubice – Smiřice – Jaroměř

Pardubice		4,35		S	6,05	6,44	8,06	8,41	9,23	10,31	
Hradec Kr.	3,28	5,14	5,44	6,41	6,41	7,25	8,32	9,23	10,24	11,08	11,37
Smiřice	3,42	5,27	5,56	6,51	6,54	7,38	8,42	9,36	10,36	11,20	11,50
Jaroměř	3,53	5,37	6,05	7,00	7,04	7,48	8,54	9,46	10,45	11,29	12,00

S = jede jen v sobotu do Svobody nad Úpou

Pardubice	12,08	12,53	13,34	14,15	14,59	16,28	17,36	19,37	20,17	22,18	
Hradec Kr.	12,50	13,24	14,27	14,54	16,04	17,36	18,20	20,06	21,08	23,03	
Smiřice	13,02	13,37	14,43	15,07	16,17	17,48	18,32	20,19	21,21	23,16	
Jaroměř	13,11	13,47	14,51	15,21	16,26	18,06	18,41	20,27	21,31	23,26	

030 Jaroměř – Smiřice – Pardubice

Jaroměř	4,49	5,15	6,12	7,11	8,06	8,56	10,53	12,11	12,49	13,49	14,17
Smiřice	4,59	5,29	6,21	7,21	8,15	9,04	11,02	12,21	13,04	13,58	14,28
Hradec Kr.	5,12	5,42	6,33	7,37	8,28	9,16	11,18	12,34	13,17	14,10	14,40
Pardubice	5,44	6,15	7,11	7,59	9,08	9,50	11,53	13,25	14,12	14,42	15,25

N

Jaroměř	15,02	15,33	16,06	16,36	17,30	18,24	19,37	20,30	21,45	23,40	
Smiřice	15,12	15,45	16,19	16,45	17,37	18,34	19,47	20,39	21,54	23,56	
Hradec Kr.	15,25	15,54	16,31	16,58	17,48	18,45	20,00	20,51	22,06	0,07	
Pardubice	15,51	16,21	17,13	18,02	18,28	19,21	20,50	21,38	22,42	0,32	

23. květen 1993

Po 134 letech opět v květnu se zapisuje další kapitola do historie železnice. Podle nového jízdního řádu začaly jezdit vlaky poháněné elektřinou. Před devátou hodinou se ve Smiřicích křižují dva rychlíky. Do rychlíku směr Jaroměř (který ve Smiřicích normálně staví) můžeme nastoupit i bez tzv. rychlíkového příplatku. (Pozor – pouze tehdy, neplatíme-li jízdné se slevou!!). Hned první den však strojvedoucí rychlíku Liberec–Brno z okénka lokomotivy hlásil výpravčímu, že není „šťáva“. V trolejových vodičích nebyl potřebný proud. Odstranění poruchy (v měničce) trvalo více než hodinu a o tuto dobu byly zdrženy oba rychlíky. To se tedy hned pro začátek nepovedlo! Nutno dodat, že další spoje už jezdily bez problémů. Bez problému projely i nákladní vlaky.

Je možné, že někomu z vás se bude zdát, že vývoji železnice u nás je věnováno až moc místa. K tomu pár slov. Tak významné změny se nestávají každý rok – proto stojí za zmínku. Navíc autor tohoto článku je obdivovatelem veškeré techniky, železnice a využití elektřiny. Lišíme se možná v tom, že někteří z vás berou vymoženosti dnešní doby jako samozřejmost a já jako důkaz umu a píle lidí chytrých a nadšených pro prosazení svých myšlenek. Bez nich bychom dnes jezdili snad jen na koních – pokud by na nás nepřišli ochránci přírody s názorem, že to je týrání zvířat.

Velká peněžní loupež 1953

VÝROČÍ MĚNOVÉ REFORMY

Stále ještě mezi námi žijí lidé, kteří pamatují již 3 měnové reformy. Jedna z těchto měnových reforem byla po začátku vzniku naší první Československé republiky v roce 1919.

Před I. světovou válkou platilo u nás rakousko-uherské oběživo korunové měny. Tehdy platily kromě haléřových mincí z obecných kovů stříbrné koruny, dvoukoruny a pětikoruny. Platily však i zlaté desetikoruny, dvacetikoruny i stokoruny. Papírové bankovky byly desetikorunové, dvacetikorunové a stokorunové. Podle zákona byly papírové bankovky a zlaté mince plně směnitelné 1 : 1. Dnes zní naprosto neuvěřitelně, že obchodníci raději přijímali papírové bankovky. Zlaté desetikoruny a dvacetikoruny se jim nelíbily (!), protože byly velmi malé – proto se snažili co nejrychleji se jich zbavit. Právě v uvedeném roce 1919 došlo k měnové odluce od měny rakouské. To byla dosti složitá a časově náročná záležitost. V roce 1919 byla zvolena metoda, která je nám už důvěrně známá – kolkování. Tehdy příprava kolků trvala několik týdnů. Příprava nových československých platidel trvala 3 roky – platidla nám tehdy vyrobili ve Velké Británii.

Druhá měnová reforma – výměna peněz byla provedena opět po válce v roce 1945. Šlo o to, zrovna tak jako u reformy první, aby bylo vyřešeno tíživé dědictví války a aby byl usnadněn start hospodářství do nového období. (V roce 1945 vznikla svým způsobem kuriózní situace – pokud si dobře pamatují, ze začátku platila různá platidla – tzv. „partyzánská“, platidla vytištěná v Moskvě a platidla z Velké Británie.) Část vkladů byla „vázaných“.

Třetí peněžní „reforma“ byla provedena právě před 40 lety v roce 1953. Proč ty uvozovky u slova reforma a proč je v nadpisu napsáno „velká peněžní loupež“? Pokud možno stručně si to zkusíme vysvětlit.

My starší víme, že čas od času se mezi lidmi začala šířit fáma „přijde něco na peníze!“. Odkud tyto fámy přicházely, to je těžko říci (Je docela možné, že tato „informace“ vyšla záměrně od naší strany a vlády). Účinek se dostavil většinou rychle. Lidé začali ihned proměňovat své úspory za všechno, co zrovna v té době šlo koupit. Z obchodů začalo mizet zboží – mizely i tak zvané „ležáky“ (to byl asi hlavní účel!). Proč však lidé vždy znovu naletěli těmto „zaručeným zprávám“. Vysvětlení vám mohou dát právě ti starší, kteří pamatují tu třetí reformu z roku 1953.

V druhé polovině roku 1952 nabyt tehdejší ministr financí Kabeš přesvědčení o nutnosti provedení peněžní reformy s výměnou platidel. Tiskárny bankovek v Praze nebyly schopny v potřebné době vytisknout tak velké množství bankovek. Proto byla s vládou v SSSR dohodnuta smlouva o pomoci při výrobě nových papírových platidel a nových mincí. Výroba nových platidel v SSSR byla výhodná i z důvodu utajení – vždyť záměry o uskutečnění reformy neznali ani všichni členové vlády.

Většinou se nedá nic ututlat na dlouho. Tehdy se proto poprvé mezi lidmi roznesla zvěst, že „přijde něco na peníze“. Ačkoliv tenkrát členové strany, členové vlády i poslanci prohlašovali „naše měna je pevná jako nikdy před tím“, mezi lidmi tehdy vypukla v květnu 1953 nákupní horečka. Lidé kupovali vše, co se dalo. Panika vznikla proto, že se šířily zprávy o výměně peněz. Říkalo se, že peníze budou vyměněny v poměru 1 : 10 nebo dokonce v poměru 1 : 100. Noviny však označovaly kupující za „maloměstácké dušičky, které jsou stejně jako kapitalisté vyděšeni úspěšným mírovým úsilím socialistických zemí“. Jiné noviny viděly příčinu nákupní horečky v šíření nepodložených zpráv – chválily ty pracující, kteří snižují náklady a mají velkou zásluhu na tom, že naše měna bude ještě pevnější. Další noviny napsaly: „Panika přejde, hladina se uklidní

a život půjde dál svým tempem, zrychlovaným velkou vůlí pracujících, budujících socialismus.“ V Ostravě–Vítkovicih se soudruh Tesla podivuje, proč tolik lidí nedůvěřuje koruně. Je to v důsledku černé propagandy emigrantských ztroskotanců a zaprodanců – to jen zbytky prokletých vykořisťovatelů se bojí o své nakřečkové majetky. Koruna je pevnější než dříve.

30. května 1953 odpoledne začalo divadlo pro národ. Při neprodyšném uzavření budovy se sešlo Národní shromáždění. Zpravodajka za výbor rozpočtový a za výbor pro hospodářské plánování Božena Macháčová-Dostálová podala tuto zprávu: „Výbor rozpočtový a výbor pro hospodářské plánování a jeho kontrolu projednaly na své společné schůzi dne 30. května 1953 vládní návrh zákona o peněžní reformě a usnesly se doporučit jej plénu Národního shromáždění ke schválení beze změny.“ Nutnost provedení peněžní reformy pak zdůvodnil předseda vlády Viliam Široký: reforma povede ke zrušení lístkového systému, upevní se československá koruna a zvýší se její kupní síla, hodnota koruny se zvýší v poměru 5 : 1, zrušení tzv. vázaných vkladů je v souladu s potřebami národního hospodářství, koruna bude pevně svázána s nejpevnější světovou měnou – se sovětským rublem... Přiznal, že reformou budou dotčeny i úspory hlavně těch, kteří měli peníze doma. Výhody však vyváží některé ztráty.

Jak jinak – Národní shromáždění odhlasovalo jednomyslně měnovou reformu. V prvním červnovém týdnu roku 1953 byly vyměňovány občanům peníze v poměru 1 : 50. Za 50 korun byla koruna, z 50 000 vám zůstala pouze jedna tisícovka!

Proto v nadpisu VELKÁ PENĚŽNÍ LOUPEŽ a proto měli starší lidé vždy obavy, když se začalo šuškat „přijde něco na peníze...“. I proto někteří lidé očekávali s obavami kolkování peněz v souvislosti s dělením už jen bývalé československé měny. Přesvědčili se však, že tentokrát byly jejich obavy zbytečné.

Ukázka platidel z roku 1945 a 1953
(skutečná velikost)



Pětikoruna a bankovka v hodnotě 1 Kč z roku 1944 – tištěno v Moskvě.
Tyto bankovky platily hned po válce zvláště na Slovensku.





Pětikoruna, která platila až do května 1953.



Bankovky v hodnotě 1,- Kčs a v hodnotě 3,- Kčs platné po výměně peněz v červnu 1953.

Zpracováno podle knihy Zdeňka Jiráska a Jaroslava Šůly: Velká peněžní loupež, aneb 50 : 1.

OSCAR WILDE:

Dvě knihy na mne měly v životě největší vliv – kuchařská knížka mé matky a šeková knížka mého otce.

AKTUALITY

DOBRÁ ZPRÁVA Z LETIŠTĚ

Je klid letadel

Uvědomujete si, že už nás v denní i noční době neobtěžují hlukem bojové stíhačky MIG z hradeckého letiště? Vzhledem k proběhlým reorganizačním změnám byl letecký provoz proudových letounů ukončen a letouny byly předány jiným uživatelům.

Velitel 1. smíšeného leteckého sboru plukovník ing. Vladimír Griga podal tuto zprávu:

„Oznamuji, že na základě nařízení náčelníka Generálního štábu armády České republiky a velitele letectva a PVO ukončil leteckou činnost 47. průzkumný letecký pluk – atlantský na letišti v Hradci Králové. V měsících březen až květen tohoto roku byly provedeny pouze jednotlivé lety z důvodu uschopnění letecké techniky a přeletu na letiště, kde budou působit. V dalším období povede letecký provoz na letišti Hradec Králové pouze Fotoletecká skupina letouny L-410, AN-26 a IL-14. Tato letecká činnost výrazně sníží negativní dopady na obyvatelstvo Hradce Králové a okolí.“

EVROPSKÁ KŘÍDLA NAD HRADCEM KRÁLOVÉ

Pro fandý letadel a pilotáže

LETECKÝ DEN V HRADCI KRÁLOVÉ

Přehlídka ve vzduchu

... a provoz skončí

Opět trochu více hluku bude na hradeckém letišti i ve vzduchu ve dnech 17. a 18. července tohoto roku. Uskuteční se totiž Armádní letecký den s mezinárodní účastí. Letecký den je organizován pod názvem CZECH INTERNATIONAL AIR FEST – 93 (CIAF – 93). Je uspořádán na začátek propagace vojenského letectva Armády České republiky a jako součást 75. výročí vzniku československého letectví. Letecký den bude zároveň důstojným ukončením provozu vojenského letiště. 47. průzkumný letecký pluk byl už přesunut na armádní letiště do Náměště nad Oslavou a do Čáslavi.

Svou účast na hradeckém leteckém dnu již přislíbily akrobatické skupiny Frecce tricolori z Itálie, švýcarské Helliswiss a Patrouille de Swiss, The grasshoppers z Nizozemí, francouzská skupina Patrouille de France a Biele albatrosy ze Slovenska.

Při vystoupení jednotlivců uvidíme rovněž piloty z dalších vyspělých zemí – Velké Británie, Ruska, Belgie, Německa, USA a Polska. Milovníci letecké techniky a vyšší pilotáže budou moci spatřit v akci i na zemi Harrier GR5, Vulcan, F-16 FIGHTIN Falcon, Mirage 2000, SU-22, 25 a 27, JAK-141, Tornado, F-4 Phantom, Alpha jet, F-15 Eagle, A-10 Thunderbolt, MIG-23 ML, MIG-29, vrtulníky Alouette, Mi-24, Mi-17 a další špičkové stroje.

Organizátorem CIAF – 93 je velitelství letectva a protivzdušné obrany ČR společně s Nadací Zborov. CIAF – 93 naváže na úspěšné armádní letecké dny v Praze–Kbelích a Bratislavě–Ivance.

Na leteckém dnu se počítá s návštěvou 100 000 lidí. Česká televize bude vysílat letecký den v přímém přenosu. Značný zájem projevují i delší sdělovací prostředky. V tiskovém středisku je akreditováno 354 novinářů z 18 zemí, včetně USA, Kanady a Japonska.

Letiště máme skoro „za humny“ – půjdete se také podívat?



Z BOHATÉ ČINNOSTI JEDNOHO DOMU DĚTÍ A MLÁDEŽE

Ve Smiřicích se nudit nemusí

Starostlivýma rukama pracovníků Městského domu dětí a mládeže prošly od jeho založení až do současnosti stovky dětí. Nejinak tomu je v tomto školním roce. V zájmových kroužcích rozvíjí své záliby na 400 dětí ze Smiřic a blízkého okolí. A čemu se zde mohou děti naučit?

Jazykově nadané navštěvují kursy německého a anglického jazyka. Budoucí kuchařky a hospodyňky chodí do kroužku vaření. Starší chlapci si úspěšně vedou ve školní softbalové lize. Hudebně nadané děti si zde zlepšují své umění ve hře na zobcovou flétnu a na kytaru. Veřejnost mohla již několikrát zhlédnout krásná vystoupení divadelního kroužku Paraplíčko. Právě probíhající školní střeleckou ligu s převahou vyhrávají členové střeleckého kroužku. Jak se úspěšně bránit v případě přepadení, to se děti naučí v kroužku sebeobrany. Dopravní kroužek dává dětem základy správného chování v silničním provozu. Děvčata mají možnost si zatancovat a zacvičit v kroužku pohybové výchovy. Počítači vybavená učebna zase výborně slouží výuce v kroužku výpočetní techniky.

Nemůžeme zapomínat ani na nepravdivé akce, kterých se účastní rovněž hodně dětí. Velmi pozoruhodná je spolupráce mezi MDDM a paní Kopeckou-Valeskou z rozhlasové stanice Svobodná Evropa. Paní Kopecká-Valeská se při svých návštěvách v Čechách nikdy nezapomene zeptat na smiřické děti a pozdravovat je. Věnovala jim prostor i ve svém pořadu Kontakt.

Velmi úspěšná byla literární soutěž „Moje město v roce 2000“. Nejúspěšnější práce byly otištěny i v regionálním tisku. Tradičně se i v tomto roce MDDM stává organizátorem dopravních soutěží, ve kterých dosahuje velmi pěkných výsledků. Velký zájem projevují děti o tajné výlety. Cílem jednoho z nich byla krásná příroda v blízkosti řeky v Suchých Břehách. Úspěšně dopadl i zájezd do Prahy spojený s návštěvou Divadla Spejbla a Hurvínka. Před vánocemi je pravidelně pořádána soutěž ve zpěvu lidových písní – výherci získají titul Smiřický slavík.

Příležitost dostávají i sportovně založené děti. Pro milovníky zimního sportování byl připraven zimní zájezd na hory a zájemci o plavání si mohli zaplavat v krytém bazénu v Dobrušce. Ve Smiřicích bylo několik možností sportovního vyžití – byl například uskutečněn turnaj v malé kopané. Vždy ve čtvrtek je MDDM vyhrazen dětem ze školní družiny – i pro ně jsou připravovány zajímavé programy.

Kdo se bál, že se bude o jarních prázdninách nudit, mohl se s MDDM zúčastnit tábora v Křinicích u Broumova. Sněhu zde bylo mnoho – o zimní radovánky nebyla vůbec nouze.

Od letošního března připravil MDDM pro veřejnost dvě nové služby. Pro maminky, které si potřebují dopoledne něco zařídit, je za malý poplatek zajištěno hlídání jejich dětí. Dále jsou ve spolupráci s hradeckou Autoškolou ABC pořádány kursy k získání řidičského oprávnění na malý motocykl i na osobní automobil. Výhodou je to, že teoretická i praktická výuka a závěrečné zkoušky probíhají přímo ve Smiřicích.

A co připravuje MDDM Smiřice pro děti do budoucna? Kromě akcí, se kterými se můžete seznámit na plakátech, to jsou zejména letní tábory v Křinicích a v Rašovicích. Pracovníci MDDM

věří, že vás jejich nabídka přiláká a že se s vámi setkají na některé z akcí. Takže – někdy na shledanou!

(aš)

P.S. – Paní Kopecká-Valeská z rádia Svobodná Evropa navštívila 17. května znovu Smiřice a besedovala v Městském domu dětí a mládeže se smiřickými dětmi o tom, jak tráví svůj volný čas. Jejich vyjádření i zazpívané písničky zazní v pořadech Svobodné Evropy.

- Družstva starších i mladších žáků vítězně absolvovala okresní i krajská kola Dopravní soutěže. V době uzávěrky Zpravodaje vám můžeme napsat, že družstvo starších žáků zvítězilo v celostátním kole v Liberci, a pojede na mezinárodní soutěž do Bulharska.

Následující článek byl upraven z důvodu dodržení přiměřenosti rozsahu zveřejňovaných osobních údajů podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů – byla vymazána data narození a adresy dětí a přesná data sňatku a bydliště snoubenců.

Z MATRIKY MĚSTSKÉHO ÚŘADU



Děti narozené od 1. března 1993 do 30. dubna 1993
s trvalým bydlištěm ve Smiřicích a v Rodově:

Plachetka Marcel
Marek Tomáš
Ropický Filip
Šorbanová Kristýna
Vlasáková Andrea
Hlavová Veronika
Černá Kateřina



Z lásky přišly na svět, s láskou je vítáme.

Sň a t k y uzavřené v obřadní síni Městského úřadu ve Smiřicích
v období od 1. března do 30. dubna 1993:

březen	Josef Jirků
	Danuše Vosyková
	Josef Kábr
	Monika Blažková
	Marian Vondrák
	Vladana Šebková
duben	Petr Mikolášek
	Jiřina Klásková
	Jindřich Holub
	Olga Šraibrová
	Luboš Kodýtek
	Eva Gašpárková
	František Mareš
	Monika Baboráková
	David Příkaský
	Pavlína Dostálová
	Dobroslav Holeček
	Alena Rollová
	Zdeněk Pecha
	Zdenka Pechová
	Petr Hanč
	Hana Rybová
	Ing. Ivo Kolman
	Ilona Kotková
	Jiří Čihák
	Nad'a Poláčková
	Petr Čiháček
	Pavla Dolanská



BLAHOPŘEJEME

JUBILANTI z období od 1. března do 30. dubna 1993:

90 let	Františka Kadaníková	Smiřice, Krátká 169
85 let	Božena Krejčová	Smiřice, Labská 424
	Anežka Kupková	Smiřice, Palackého 88

80 let

Hedvika Jašková
Marta Kučerová
Ladislav Škvrna

Smiřice, A. Malé 322
Smiřice, Hankova 65
Smiřice, Hradecká 170



Z NAŠICH ŘAD ODEŠLI

v období od 1. března do 30. dubna 1993:

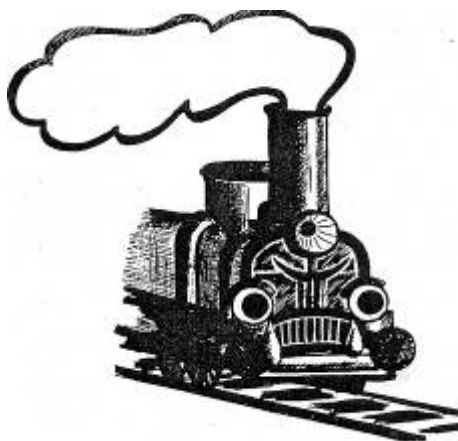
Hájková Danuška	Smiřice 33	nar. 1932	zemřeli: 5. 3. 1993
Zákravská Marie	Smiřice 553	1914	4. 4. 1993
Janko Robert	Smiřice 131	1924	12. 4. 1993
Mencáková Marie	Smiřice 226	1896	17. 4. 1993
Kuchtíková Kristina	Smiřice 513	1909	23. 4. 1993
Vokoun Jaromír	Rodov 30	1920	24. 4. 1993

Z MOUDRÝCH MYŠLENEK:

- Epikuros: Je-li bolest veliká, netrvá dlouho – není-li veliká, dá se vydržet.
- Seneca: Je stejně chybné věřit všem i nevěřit nikomu. Řekl bych, že první chyba je čestnější a ta druhá nebezpečnější.
- Voltaire: Pověřiví jsou koneckonců tím, čím jsou v armádě zbabělci: propadají hrůze a šíří ji kolem sebe.
- Goethe: Lidé naprosto nechápou, jak člověk musí být vážný, aby mohl být veselý.
- Swift: Každý by chtěl žít dlouho, ale nikdo nechce být starý.

OBSAH

Napsal nám pan starosta: Dílčí rekapitulace	2
Zprávy z radnice	4
9 v dějinách Smiřic – počátky železnice	6
Archeologické nálezy ve Smiřičkách	7
1859 - jízda prvního vlaku na trati Pardubice–Liberec	10
„Měděná pavučina“ ve Smiřicích	15
Nový jízdní řád od 23. května 1993 v úseku Pardubice–Jaroměř	16
Velká peněžní loupež v roce 1953	17
Aktuality – velký letecký den v Hradci Králové	20
Z činnosti domu dětí a mládeže	21
Společenská kronika	22



ZPRAVODAJ Smiřic a Rodova

Vydává Městský úřad ve Smiřicích

Odpovědný redaktor: Miroslav Volák

Vychází nepravidelně 4x ročně.

Příspěvky zasílejte na adresu: Městské kulturní středisko ve Smiřicích

Tiskne: AGRODAT Nové Město nad Cidlinou

Náklad 250 výtisků. Cena jednoho výtisku 5,– Kčs