



Pragschitz	
Pratitz	
mieslitz	2 1/2
bergditz	
pollerwitz	3 1/2
zuld	
Rausenbruck	
wehrwatt	
under Rötz hoch	2 1/2
Rötz	
Summa	30
von Rositz bis Politzka in böheim	
Rositz	
Schwartz Kirch	
bieschka	
Karschan	3
Tschonowitz	
Stepanowitz	
woratzmu	
deubranik	
Stemnit	
nödmisditz	3 1/2
Kowarflon	
wischnow	
Bisitz	
Janowitz	
Stachow	
Ingrauitz	
Seölschr	3
Karguhöf	
Jelinka	
Politzka	
Summa	9 1/2
von Rositz über Bisdorf in österreich	
nuslan	
nemischitz	
Tracht	
under wisternitz	2 1/2
owewisternitz	
under donauitz	
nicht spur	
Steinerne brücken	2 1/2
Drusien Hoff	
Polzdorf	
Summa	5 1/2
aus Schlesien über misernitz	
bis indamischl in beheim	
wisternitz	
Olmitz	
nöredin	
Dopolni	
hadrin	3
thiebeditz	
wowczan	
namitz	

Rodný dům ing Oskara Životského
v Doubravníku. Dobová pohlednice vydaná
na památku k odhalení desky dne 28. srpna
1910 v Doubravníku.



Stavba tratě v Bystřici.



Případá to nedávno, co jsme v rámci oslav 400. výročí povýšení Bystřice nad Pernštejnem na město v roce 1980 se připravovali na připomenutí 75. výročí provozu na železniční trati v úseku Tišnov-Bystřice nad Pernštejnem-Žďár nad Sázavou. Už jen fotografie dále uvedená nám přiblíží velké davy lidí, které byly tehdy svědky příjezdu „historické“ parní lokomotivy, přepadení poštovního dostavníku místními lapky, nebo si mohli poslat korespondenci opatřenou známkou s erbem města a zvláštním poštovním razítkem tehdejší příležitostně vlakové pošty.

Obecné části historie železnice, jak je uvedena dále, je převzata z publikace 110 let trati Brno–Tišnov a 90 let trati Tišnov–Žďár n. S. z roku 1995. Ostatní fakta jsou čerpána z archivních materiálů, zejména z Okresního archivu ve Žďáře nad Sázavou, případně z jiné regionální literatury.

ZAČÁTKY ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ NA MORAVĚ

Na reprodukované historické mapě⁽¹⁰⁷⁾ z roku 1750 je mezi hlavními moravskými cestami uvedena překvapivě i spojnice (Brno)–Rosice–Tišnov–Bystřice–Jimramov a dále do Čech, zřejmě proto, že Bystřicko a okolí se tehdy řadilo k nejvýznamnějším producentům sukna na Moravě, ve městě dokonce měla pracovat manufaktura se čtyřiceti tkalcovskými stavy⁽¹⁰⁷⁾. Není proto divu, že možnost železničního spojení Brna s Tišnovem a dále se objevuje hned při prvních úvahách železničních tratí v rámci Rakouska. Již koncem 30. let 19. století se připravovalo spojení Vídně s Prahou. Pracovalo se na stavbě první železniční trati Severní dráhy císaře Ferdinanda a vrchní inženýr prací Karel Ghenga navrhoval prodloužit budované spojení z Břeclavi do Brna dále přes Tišnov, Žďár, Chotěboř, Kutnou Horu do Prahy. Představitelé Severní dráhy předložili v roce 1842 návrh sedmi tras, z nichž jedna vedla přes Vysočinu přibližně v trase navržené inženýrem Ghegou. Císař Ferdinand V. nakonec přijal 3. září 1842 návrh na sice delší trasu, ale sklonově nejvýhodnější z Olomouce přes Českou Třebovou do Prahy⁽¹⁰⁸⁾. Závažnou příčinou bylo i to, že Severní dráha císaře Ferdinanda měla strategické pokračování na sever do Haliče přes Olomouc a rozvíjet se začínající Ostravsko; z Olomouce pak logicky propojila vyvinutější oblasti na západ od Olomouce (německy osídlené území Sudet) než tehdy již zaostávající Horácko.



Těleso nové tratě v Rožně.

Foto: Podhorácké muzeum Předklášteří.

O spojení Brna s Tišnovem se začalo uvažovat opět po více než čtvrtstoletí. V té době bylo již Brno důležitou železniční křižovatkou. Vedly odtud tratě do Břeclavi, České Třebové, Božího Požehnutí (dnes Zastávka u Brna), před dokončením je spojení s Přerovem, a proto se uvažuje o spojení s Německým Brodem na projektované Rakouské severozápadní dráze (ÖNWB). Tyto úvahy nahrály snaze mladého tišnovského advokáta Dr. Václava Šíleného, který využil svých styků jako zemský a později říšský poslanec a v roce 1881 předložil svůj projekt příslušným úřadům. Doktor Šílený byl 23. února 1900 jmenován čestným občanem města Bystřice zřejmě v souvislosti s jeho zásluhou o zřízení dráhy. Projekt byl schválen a o rok později se přikročilo k trasování. Trať byla navržena podle zákona o místních drahách, tzv. lokálkového zákona. Ten dovoľoval maximální rychlost 25 km/hod a stoupání až 35 promile, výjimečně až 50 promile a mnohé další úlevy. Tyto tratě se mohly co nejvíce přimknout k terénu, a proto byly většinou při jejich stavbách budovány jen minimální zářezy a násypy, což bylo při stavbě ekonomicky výhodné, v provozu však bylo příčinou malé rychlosti vlaků.⁽¹⁰⁸⁾

Od roku 1882 se jednalo o udělení koncese pro trať Brno–Německý Brod. Koncesi získala 15. ledna 1884 Společnost státní dráhy (StEG) před Rakouskou severozápadní dráhou a v tomtéž roce zahájila i výstavbu. Dokončená trať byla předána veřejnosti. Stavbu tratě



Uvítání prvního vlaku v Bystřici.



Uvítání prvního vlaku v Bystřici.



Kolorovaná pohlednice Pernštejna se
železnici z roku 1911.

popisuje výstižně tišnovský rodák, spisovatel František Josef Karas (1876–1931) ve svých vzpomínkách⁽¹⁰⁸⁾. Spisovatel Karas byl synovcem bystrického faráře Františka Klinkáče, taktéž tišnovského rodáka a spisovatele (viz 1. svazek *Ze staré Bystrice*, str. 129).

VÝSTAVBA TRATI TIŠNOV–ŽDÁR NAD SÁZAVOU

Další prodloužení trati z Tišnova do Německého Brodu bylo oddalováno zejména ze strany StEG, která neměla zájem na vybudování dalšího spojení Brna s Prahou konkurujícího její trati přes Českou Třebovou a přes četné protesty svoji trať z Tišnova neprodloužila. Snaha o zřízení železnice byla v Bystrici již v roce 1869, kdy se o ni zasazoval starosta Peregrin Fiša, i v letech pozdějších. Jak píše ve svých pamětech Josef Herzog, tehdy ředitel obecných a měšťanských škol v Bystrici, *nádraží mělo město několik: od 1. ledna 1849 Skalice–Boskovice, od 21. ledna 1871 Polná–Šimcdorf, od 4. listopadu 1857 Ždírec–Krucenburk, od 1. září 1885 Tišnov a od 1. října 1898 Město Žďár.*⁽¹⁰⁸⁾

Trať Tišnov–Žďár však vznikla až v tzv. druhém období stavby místních drah. Zajištění koncese i financování stavby byly výlučně záležitostí místních družstev, která se snažila doplnit chybějící železniční spojení. V našem případě to bylo Družstvo pro stavbu místní tratě Tišnov–Žďár, založené v roce 1894. Ve zřizovacím družstvu zastupovali město Bystrici lékárník Jan Svačina, notář Antonín Žádník a měšťan Jan Dědek⁽¹⁰⁶⁾. Trať navazovala na dříve vybudovanou dráhu z Německého Brodu do Žďáru, na které byl zahájen provoz 22. prosince 1898. Dne 13. ledna 1895 dalo ministerstvu obchodu povolení k předběžným technickým pracem pro stavbu místní dráhy z Tišnova přes Bystrici a Nové Město do Žďáru. Projekt Oskara barona Lazaniniho ze Štýrského Hradce, projektanta trati Německý Brod–Žďár, měl však řadu závad. Proto byl v květnu 1899 předložen projekt nový,

kteřý pro úsek Tišnov–Rožná zpracoval Ing. Max Pícha a pro úsek Rožná–Žďár inženýři Kodl a Hammer z Prahy.⁽¹¹⁰⁾

Konečný projekt byl schválen v roce 1901. V září a říjnu byla provedena závěrečná obchůzka trati a provedena vyvlastňovací řízení. Při této obchůzce byla projednána i žádost města Bystřice o přiblížení tratí blíže k městu, ke změně projektu však nedošlo⁽¹⁰⁶⁾. Nakonec se všichni zájemci o vybudování této železnice spojili pod vedením akciové společnosti místní dráhy Německý Brod–Žďár, které byla v roce 1902 udělena koncese. Došlo k navýšení akciového kapitálu a ke změně názvu společnosti na Místní dráha Německý Brod–Tišnov. Správa společnosti byla ve Vídní⁽¹⁰⁸⁾.

Na plánovaný rozpočet 7 900 000,- K povolil Moravský zemský sněm 1 240 000,- K ze zemských zdrojů, zbytek rozpočtové částky měl být uhrazen čtyřprocentní půjčkou zainteresovaných obcí a institucí. Například v Bystřici přispělo město částkou 60 000,- K, Záložna města 43 000,- K a Okresní silniční výbor 60 000,- K. Koncese byla udělena 7. června 1902. Stavba byla zahájena 30. června 1903 firmou Osvald Životský (rodák z Doubravníka), podnikatel staveb v Tišnově. Dělníci pracovali od počátku března do konce října od šesti hodin ráno do sedmi večer s hodinovou přestávkou v poledne a půlhodinovým přerušením dopoledne a odpoledne, tedy jedenáct hodin denně⁽¹¹⁰⁾.



Příjezd vlaku na bystřické nádraží před 1. světovou válkou.



Příjezd vlaku při oslavách 75. výročí železnice v roce 1980.

Spojení Tišnov–Žďár bylo vybudováno v neuvěřitelně krátké době dvou let, i když trať není obzvlášť stavebně náročná – je zde jeden tunel a tři větší mosty⁽¹⁰⁸⁾.

Provoz na trati Tišnov–Žďár byl slavnostně zahájen v neděli 25. června 1905 a Tišnov tak přestal být po dvaceti letech konečnou stanicí. Město Bystřice uspořádalo k této příležitosti mohutnou oslavu včetně sjezdu rodáků, na něž přijelo 560 hostů, zatímco Novým Městem údajně první vlak projel bez většího zájmu. Podle úřední vyhlášky zveřejněné zvlášť česky a německy byla železniční trať Tišnov–Žďár předána do užívání již 23. června 1905. Není jasné, jel-li ten den první vlak.

Bystřická slavnost (avizovaná z neznámých důvodů na 18. června) byla propagována nevšední pozvánkou, kde mimo květnatého textu jsou i dobové fotografie města, Pernštejna a Nedvědice. Ve slavnostním průvodu z náměstí na nádraží byli představitelé města, učitelé se žáky a další občané. V Okresním archivu Žďár nad Sázavou jsou uloženy telegramy a dopisy⁽¹⁰⁶⁾, které obdržela městská rada k slavnostnímu zahájení provozu od bystřických rodáků, kteří se nemohli zúčastnit. Tak mezi 17 telegramy je např. text: „*Ku zdárnému výsledku Vašeho přičinění gratulujeme ke dnešnímu dni jménem kroužku rodáků ve Vídni – Pecinové*“, dále od Milici Barvičové (známé knihkupačce i dnes) z Brna, nadporučíka Fiši z Mladé Boleslavi, Šmídka z Vídně, Dr. Špičky z Plas, kanovníka vyšehradské kapituly Karla Schustra z Prahy, Dvořáčka z Turnu: *Srdečné přání k splnění tužeb drahého rodiště mého* (v monarchii bylo pět obcí toho jména) apod. Dopis poslal učitel Josef Skutil (otec dějepisce a archeologa Josefa Skutila) ze Zbejšova u Božího Požehnutí (dnes Zastávka u Brna) se svou ženou Leopoldinou, rozenou Šmídkovou z Bystřice, a další⁽¹⁰⁶⁾.

Výstižný popis slavnosti uvedly brněnské noviny: *Oslava zahájení jízdy na trati Žďár–Tišnov konala se v neděli dne 25. června v Bystřici nad Pernštýnem způsobem důstojným. Město bylo bohatě prapory vyzdobeno, ráno byl budíček a kolem deváté hodiny seřadilo se městské zastupitelstvo, místní spolky a nepřehledný zástup obecnstva z místa a z okolí a s hudbou včele šlo se na nádraží přivítat milé hosty, po většině rodáky bystřické, kteří mimo rodiště žijí, ale zavítali do Bystřice, aby se spolu radovali, že dráha tak dlouho a tak toužebně očekávaná konečně dokončena jest. Dlouhý vlak tažený dvěma stroji se blížil. Vše vypuklo v jasot a obecnstvo na nádraží zazpívalo svým krajanům „Kde domov můj!“. Hudba zpěv doprovázela. Vzrušení, pohnutí bylo patrné na všech tvářích. Mnozí lidé slzeli radostí. V tom momentu jsme si vzpomněli, jak hrozný hřích byl páchán na českém kraji tím, že nebylo mu dopřáno spojení s královstvím a s centrem Moravy. Nádražní budovy ozdobeny byly pěti městské rady bohatě prapory, zelenými a květinovými věnci. Na prostorném nádraží očekávaly hosty všechny spolky bystřické, mnoho dam, obecní zastupitelstvo a starostové venkovských obcí. Když vlak vjel do nádraží, zahrála hudba „Kde domov můj!“, kterouž hymnu lid pěl sebou. Po prvním uvítání přátel a známých ujal se slova zasloužilý starosta Edmund Fiša, který srdečnými slovy uvítal všechny rodáky a hosty, poukázav na velký význam dne pro město i okres. Jemu odpověděl jménem svým a přítomných poslanců Heimricha a dra. Šileného dr. Stránský. Vzpomněl houževnatého přičinění obyvatelstva, zejména města Bystřice, které se otázky dráhy nejučinněji chopilo a přál městu i celému kraji, aby nová železniční trať přispěla k utěšenému rozvoji, aby přinesla toužený zisk kulturní a hospodářský. Nadšeným voláním „slávy“ a přáním všeho „zdaru“ městu i kraji ukončeno bylo dojemné uvítání na nádraží, načež průvodem šlo se do města, nádherně vyzdobeného prapory barev českých a slovanských, svěží zelení a květinami. Mraky na obloze sice neustále hrozily, ale nálada obecnstva tím neutrpěla, byla upraveně slavnostní.*

Při vstupu do města milé překvapení hostům nachystaly sličné děvy bystrické tím, že zasypaly je vonnými kyticemi. Po rozchodu průvodu nastalo vítání v rodinách, které s vzornou pohostinností a upřímnou sdílností se postaraly o všechny, kdož přišli s nimi se radovati s významného dne. Pak následovala prohlídka města a po ní promenádní koncert na náměstí, při němž místní kapela překvapila velice zdařilými výkony. Po druhé hodině odpolední dostavili se hosté a velké zástupy obecnstva městského i venkovského opět na náměstí, které proměněno bylo v zahradu, kde produkce kapely a pěveckého spolku všeobecně poutaly. K lidové slavnosti dostavil se také majitel panství hr. Mitrovský.

PROVOZ NA TRATI TIŠNOV-BYSTRICE-NOVÉ MĚSTO-ŽĎÁR

Po dokončení stavby převzaly provoz státní dráhy na účet vlastníka. Pro zajištění provozu na této trati a její údržbu byla již roku 1898 zřízena správa provozu ve Žďáře. Vozový park stávající místní dráhy se po zahájení provozu nového úseku rozšířil o tři lokomotivy řady 97 (později řada 310.0), pět osobních vagonů druhé a třetí třídy, osm třetí třídy, tři vozy poštovní a služební, deset krytých, dvacet otevřených nákladních vozů a dva sněhové pluhy.

Jak dosvědčuje jízdní řád „platný ode dne zahájení provozu“ jezdily z Tišnova do Německého Brodu denně dva páry vlaků, jeden jezdil z Tišnova do Žďáru a jeden z Bystřice do Německého Brodu. V Tišnově se lokomotiva se soupravou zdržela nanejvýš 50 minut. Během zdržení se zde doplnila pouze voda, souprava se vracela zpět a uhlí se údajně doplnilo v Rožně⁽¹⁰⁸⁾.



Odklizení sněhu.
Foto: Jan Ulbrich



Lyžaři na nádraží v Novém Městě.

Foto: Jan Ulbrich

Po vzniku Československé republiky v roce 1918 současně vznikají i Československé státní dráhy. Na základě zákona č. 156 Sb. z 25. června 1925 došlo k zestátnění Místní dráha Německý Brod–Žďár. Tišnov, stejně tak jako 48 místních drah především v Čechách, které měly státní nebo zemskou garanci. Tím byly zlikvidovány akciové společnosti těchto místních drah. Na příklad Okresní záložna v Bystřici nad Pernštejnem předala zdarma svých 217 kusů akcií a podobně postupovaly i ostatní vlastníci akcií⁽¹⁰⁶⁾.

Zajímavé jsou údaje o personálu stanice Bystřice. Tak k 31. lednu 1923 byl přednostou František Schmöger, oficiál, výpravčím Josef Effenbenger, staniční dozorce, skladník Jan Jajtner, skladový zřízenec a dělníci Jan Mazel a Václav Fuksa, staniční pomocníci. Právě díky Františku Schmögerovi, dlouholetému přednostovi bystřické železniční stanice, se dochovalo značné množství dokumentů, vypovídajících o dlouhodobé snaze městské rady o postavení trati (korespondence od poloviny 19. století, podrobné záznamy z provozu zejména z let 1920 až 1947, pracovní instrukce, společenské události apod.) Dokumenty jsou uloženy v Okresním archivu ve Žďáře nad Sázavou.

V archivních materiálech jsou zaznamenány i některé mimořádné události. Ve dnech 5. a 6. února 1924 byla obrovská sněhová vánice; nejprve byl zastaven provoz na 24 hodin, vzápětí byla výluka prodloužena o 4 dny; sněhové stěny byly místy 6 až 8 metrů vysoké. V roce 1925 se vlak srazil na přejezdu s povozem firmy B&A Čížek; kočí Václav Polnický si zlomil pravou nohu, jeden kuň byl poražen a vůz poškozen. K vykolejení vlaku mezi Bystřicí a Rozsochami došlo 8. srpna 1937; byl přítom usmrčen strojvůdce a lehce zranění tři cestující. V roce 1938 se občanům města Bystřice nelíbilo, že při ohlašování vlaků na brněnském hlavním nádraží není jmenována Bystřice nad Pernštejnem a tím je omezena propagace města. Na zásah městské rady reagovalo Ředitelství státních drah v Brně a oznámilo, že sjednalo nápravu⁽¹⁰⁶⁾.

Jízdní řád z roku 1936 ukazuje, že provoz na trati Brno–Německý Brod je větší. Z Brna až do Německého Brodu jedou denně tři páry osobních vlaků, kromě toho v pracovní dny mimo sobot jedou z Brna do Tišnova a zpět čtyři vlaky a jeden pár vlaků jezdí každodenně mezi Brnem a Žďárem. Jízda z Brna do Tišnova trvá 1 hodinu 13 minut (ale i 37 minut), z Tišnova do Žďáru pak 2 hodiny 10 minut (ale i 25 minut)⁽¹⁰⁸⁾.

Do konce roku 1939 v souvislosti se změnou původní koncepce rychlíkové trasy přes Křižanov došlo k prodloužení dopravních kolejí v řadě stanic a dalším úpravám pro zvýšení propustnosti tratě na rychlost 60 km/hod. Tak v Bystřici byly prodlouženy stávající a vybudovány nové koleje: č. 1. v délce 648 m, č. 3 v délce 620 m, č. 5. v délce 80 m, č. 2 prodloužena na 226 m⁽¹⁰⁶⁾.

Na zdi budovy bystrického nádraží je umístěna pamětní deska, která vzpomíná jednu z těch zbytečných polozapomenutých tragedií, které se staly v posledních dnech okupace a konce 2. světové války. Přesně po šedesáti letech je třeba si ji připomenout, málokdo dnes už ví, co a proč se tehdy stalo. Jak píše zastupující správce bystrické železniční stanice Jindřich Vomela bezprostředně po tragedii⁽¹⁰⁶⁾:

Dne 7. května 1945 těsně v předvečer skončení války byl zastřelen německými vojáky zdejší zaměstnanec pom.zam II.sl.sk.Stanislav Fiala, který se účastnil odzbrojování zbytku německé armády v městě Bystřici n. Pernšt., s ostatními občany a partyzánskými skupinami. Poněvadž přišla německým vojákům posila SS zbraní, byli nuceni před nimi ustoupiti. Fiala odešel domů. K večeru si stoupl se svým 3 letým synkem Zdenkem, kterého držel v náručí před svůj domek. Kolem domku šli němečtí vojáci SS, kteří asi Fialu poznali, že se zúčastnil odzbrojovací akce proti nim, zastavili se před ním a z blízkosti několika kroků na něho dvakrát vystřelili z automatické pušky do břicha. Ničeho nedbali, že drží v náručí malé dítě. Fiala padl i s dítětem na zem. Dítěti kromě úleku se nic nestalo. Fiala však byl těžce postřelen. Pro nedostatek lékařské pomoci byl později odnesen do nemocnice německých vojáků, která byla umístěna v měšťanské škole, tam ošetřen německým vojenským lékařem a propuštěn zpět s poznámkou, že jeho zranění je smrtelné. Fiala také dne 8. května v 1 hod. 30 min. svému zranění podlehl. Fiala Stanislav, pom.zam. II.sl.sk., se narodil 8. 2. 1903 vyučil se strojníkem a dne 5. 5. 1930 nastoupil ku dráze jako dělník u vrch. stavby. Dnem 22. 3. 1940 byl přeložen ku stanici Bystřice n. Pernšt. jako závozník k tehdy se zřizující nákladní autopřepravě na lince Bystřice n.P.–Polička. Později byl převzat do skladiště jako skladištní zaměstnanec.

Jeho pohřeb se konal dne 10. 5. 45 ve 14 hodin na místní hřbitov za velké účasti občanstva železničních zaměstnanců z místa i okolí. Fiala byl inteligentní a velmi svědomitý zaměstnanec, který byl velmi oblíben jak mezi spoluzaměstnanci, tak civilním obyvatelstvem. Každý želel ztráty, tak tragicky zemřelého zaměstnance a otce šesti nezaopatřených dětí, v předvečer ukončení války a naší Svobody. Železniční zaměstnanci mezi sebou uspořádali sbírku, na kterou přispěli zaměstnanci z ostatních stanic na trati Německý Brod–Tišnov, která vynesla 10 000,- K a byla předána vdově.

Pamětní deska Stanislavu Fialovi byla odhalena v neděli 20. října 1946 v 10 hodin. Jak uvádí Jindřich Vomela, nezúčastnil se tehdejší slavnosti žádný z představitelů politických stran ve městě mimo ředitele měšťanské školy za stranu národně sociální.

Nutno také zaznamenat, že v květnu 1945 nejezdily vlaky od 8. května do 18. května.

Jízdní řád z roku 1951/52, tedy před dokončením nové dvoukolejní železnice Brno–Křižanov–Žďár nad Sázavou–Havlíčkův Brod uvádí z Brna do Havlíčkova Brodu čtyři osobní vlaky, zpět pět vlaků; další jeden

pár z Brna do Žďáru, z Tišnova do Brna je v pracovní dny vedeno 11 párů vlaků. Z Brna do Tišnova trvá cesta osobním vlakem 1 hodinu 8 minut (až 18 minut), z Tišnova do Žďáru 1 hodinu 52 minut (nejpomalejším spojením o 11 minut déle)⁽¹⁰⁸⁾.

Slavní městské radě

v Bystřici n. L.

Kterohome osobní stanicemi Vašimi
 byli přitoměni, všimne duchem a raduje-
 me se s Vámi se dny pro Bystřici tak
 významné. Heť učebny nastoje Vaše výsady
 splnění!
 Srdce Bůh!

Lejšov u Bořitě Pajčhováni 24/6 1917.

Josef Skutil

Josef Skutilova, roz. Smilthova

Dopis Josefa Skutila,
 jeden z mnoha
 blahopřejných
 dopisů městu Bystřici
 k zahájení provozu
 tratě.

ÚVAHY O DALŠÍCH PROPOJENÍCH

Již za Rakouska-Uherska se uvažovalo s propojením stávajících železničních tratí. Toto úsilí kopírovalo dobu dostavníků, kdy se vedly vážná jednání např. o spojení Bystřice s Kunštátem. Začátkem roku 1850 bylo zahájeno jednání o spojení mezi Kunštátem a Bystřicí nebo Kunštátu s Jimramovem přes Olešnici. Pro špatný stav silnic, na který bylo poukazováno, k jízdám nedošlo. Uvažovalo se také o prodloužení budoucí tratě za Žďáru do Žďírce a dále do Čech.

Již během stavby železniční trati Tišnov–Žďár bylo zřízeno komité pro stavbu železnice z Litomyšle přes Poličku na Moravu (projekt trati Choceň–Velké Meziříčí). Jeho členem byl i bystrický starosta Edmund Fiša, který měl prosazovat trasu na Jimramov a Bystřici⁽¹⁰⁹⁾.

Po celou dobu první republiky se často v bystrických městských orgánech projednávala otázka železnice. Její provoz byl totiž po první světové válce pro tarify, které byly mnohem vyšší než na státních drahách (do zestátnění v roce 1925), nerentabilní. Po zestátnění věnovalo město své akcie státu, protože začala jednání o přeměnu železnice Brno–Německý Brod na trať hlavní, od čehož si bystrické zastupitelstvo slibovalo povznesení města i kraje.

O možnosti zdvoukolejnit trať se jednalo již v roce 1925, k vážnějšímu jednání však přes řadu intervencí došlo až v roce 1937. Podle tehdejšího projektu měla být trať vzdálena od města. Rychlíková stanice s názvem Bystřice měla být v blízkosti Rodkova, 4 km od města, jemuž byla přislíbena kyvadlová autobusová doprava. Tomu nasvědčuje i skutečnost, že byla zřízena stavební správa v Novém Městě na Moravě k 1. březnu 1937. Po okupaci pohraničí v roce 1938 došlo ke změně trasy přes Křižanov, kde začaly práce ještě před konečnou okupací Československá v březnu 1939 (mosty, tunely).

Také Horácké listy informují na začátku roku 1939 o dalších připravovaných železničních tratích: V čísle 4 se píše o spojení Olomouce přes Prostějov, Boskovice do Bystřice, o kterém se údajně uvažovalo již za Rakouska; v čísle 5 se tvrdí, že je kapitálově zajištěna stavba železnice z Třemošnic přes Prachovice a Seč se zaústěním na trať mezi Novým Městem a Žďárem. V rozporu s těmito, dá se říci velikášskými plány, je fakt, že elektrifikace bystrického nádraží byla uskutečněna až v květnu 1939; do té doby se zde svítilo petrolejkami (č. 20 z 19. května 1939).

Závěrem je nutno říci pár slov o významu této železniční trati. Z historického hlediska je jasné, že její stavba byla minimálně o padesát let opožděná a Horácku, ač bylo ještě v první polovině 19. století jedním z nejvýznamnějších producentů sukna na Moravě, se zdaleka vyhnul prudký rozvoj textilního průmyslu. Bylo to zřejmě logické, protože pro císařské úřady ve Vídni měly přednost kraje osídlené německým obyvatelstvem.

Přesto všechno byl její vliv pozitivní. Zejména po vzniku samostatné Československé republiky řada obyvatel města a širokého okolí našla zaměstnání v Brně; naopak rozvíjející se turistický ruch přivedl na Horácko řadu věrných obdivovatelů kraje. O stížnosti bystrické městské rady, reklamující hlášení stanice Bystřice nad Pernštejnem na brněnském hlavním nádraží zde byla již zmínka⁽¹⁰⁶⁾.

Vrcholným obdobím provozu železnice byla zřejmě 50. a 60. léta. Nárůst obyvatel vlivem zahájení těžby uranu se projevil i na železnici. Zejména ve dnech kolem neděle byly vlaky přeplněny, a to při použití

klasických osobních vagónů, které byly v soupravě minimálně čtyři. Na začátku 50. let stavba Vírské přehrady si vynutila zřízení vlečky na bystřickém nádraží a lanové dráhy odtud do Víru a dá se říci, že touto cestou byl na přehradu dopraven veškerý stavební materiál. Překladiště, včetně mohutných zásobníků na cement, bylo umístěno vlevo od silnice na Rodkov mezi železniční tratí a lesem Ochoza. Návazně na to z rampy v Rožné bylo do zahájení činnosti Chemické úpravy v roce 1968 převezeno do Mydlovar ke 100 tisícům tun uranové rudy ročně, na Dolní Rožínku se dopravoval důlní materiál, zejména dřevo, písek, důlní stroje.

Začátkem 70. let byla hromadně zaváděna dálková autobusová osobní doprava, která pro svoji rychlost a relativní pohodlí přetáhla velkou část pasažérů.

V souvislosti s již zmiňovanou výstavou se objevila otázka lidového pojmenování tratě, a to zejména úseku Tišnov-Žďár. Je pochopitelné, že pro Brňany byl první úsek, uvedený do provozu v roce 1885, nazývaný Tišnovkou. Pojmenování Horka, které se objevilo nyní, snad používali jen občané Tišnova. Pro obyvatele Bystřicka a Novoměstka by bylo toto pojmenování nelogické. Do Brna za zaměstnáním jezdil vlakem můj děda, otec a nakonec téměř deset let i já. Nikde a nikdy jsem se však s pojmem Horka pro tuto trať nesetkal. Používal se název Tišnovka (jezdilo se do Tišnova), pokud opomenu slangový název.



PŘÍLOHY

Stručný přehled razítek pošty Bystřice nad Pernštejnem:

poř. čís.	text	typ	doba použití
1.	BYSTRITZ	A 1 - F	1841-1863
2.	BYSTRITZ - IGL. KRS.	E 4	1863-1881
3.	BYSTRITZ b. NEUSTADTL BYSTRICE	E 171	1882-1907
4.	BYSTRITZ b. NEUSTADTL BYSTRICE	G 108	1894-1908
5.	BYSTRICE nad PERNŠTÝNEM BYSTRITZ od. PERNSTEIN	G 139	1908-1918
6.	BYSTRICE nad PERNŠTÝNEM	I. ČSP	1920-1925
7.	BYSTRICE nad PERNŠTEJNEM	II. ČSP	1925-1940
8.	BYSTRITZ ob. PERNSTEIN BYSTRICE nad PERNŠTEJNEM	III. ČSP	1940-1945
9.	BYSTRICE nad PERNŠTEJNEM	III. ČSP	1947-
10.	593 01 BYSTRICE nad PERNŠTEJNEM	V. ČSP	1975-
11.	593 01 BYSTRICE nad PERNŠTEJNEM		1988-
	FRANCO	A 20	1841-?
	RECOM	A 20	1841-?
	Amts - Porto - Stamp	A 20	?
	Nach Abgang der Post	A 80	?
	Laut Angabe	A 80	1864-?

Z pomocných pěti razítek bylo doposud pouze čtvrté nalezeno na dopisu z roku 1880 (Nach Abgang der Post), ostatní nejsou na celistvostech doloženy.

Přehled rekomandačních nálepek bystrické pošty:

č.	typ	text	typ ČsF	doba užití	barva textu
1	B 1a	Bystritz, Igl. Kreis	R 1	1886-?	černý
2	B 1b	Bystritz bei Neustadtl	R 1	1890-?	černý
3	B 1c	Bystritz b. Neust.	R 1	?-1908	černý
4	B 2	Bystritz ob Pernstein - Bystřice nad Pernštýnem	R 3	1908-1919	černý
5	B 3a	Bystřice nad Pernštýnem	Cs 3	1919-1925	modrý
6	B 3b	Bystřice nad Pernštýnem	Cs 3	?-1925	modrý
7	B 4a	Bystřice nad Pernštejnem	Cs 3	1925-?	modrý
8	B 4b	Bystřice nad Pernštejnem	Cs 3		modrý
9	B 4c	Bystřice nad Pernštejnem	Cs 3		modrý
10	B 4d	Bystřice nad Pernštejnem	Cs 3	?-1940	modrý
11	B 5a	Bystritz ob Pernstein - Bystřice nad Pernštejnem	P 2	1940-1944	černý
12	B 5b	Bystritz ob Pernstein - Bystřice nad Pernštejnem	P 4	1. Pol. 1944	černý
13	B 5c	Bystritz ob Pernstein - Bystřice nad Pernštejnem	P 4	2. Pol. 1944	černý
14	B 5d	Bystritz ob Pernstein - Bystřice nad Pernštejnem	P 2	1945	černý
15	B 6	Bystřice nad Pernštejnem	C 1	1946-1947	černý
16	B 7a	Bystřice nad Pernštejnem	C 2	1947-1955	modrý
17	B 7b	Bystřice nad Pernštejnem	C 3	1955-1970	modrý
18	B 7c	Bystřice nad Pernštejnem	C 3	1955-1970	modrý
19	B 8a	Bystřice nad Pernštejnem	C 3	1960-1970	modrý
20	B 8b	Bystřice nad Pernštejnem	C 3	1960-1970	modrý
21	B 9a	Bystřice nad Pernštejnem	C 4	1973-?	modrý
22	B 9b	Bystřice nad Pernštejnem	C 5	1976-?	modrý
23	B 10a	Bystřice nad Pernštejnem	C 6	1987-	modrý
24	B 11a	Bystřice nad Pernštejnem		1991-1993	modrý
25	B 11b	Bystřice nad Pernštejnem		1993-1995	modrý
26	B 12	593 01 Bystřice nad Pernštejnem		1995-1997	modrý



Vzorek bez ceny byl zaslán 14. března 1930 do USA. Autentičnost je doložena přerazítkováním rekomandační nálepky v Omaze ve státě Nebraska.

POZNÁMKY

- 1) Název města se několikrát změnil: v 18. století BYSTRITZ SUB /NAHST/ PERNSTEIN, v dobových spisech někdy též BYSTRITZ b. SAAR. V období 1863–1881 se v poštovním styku používalo názvu BYSTRITZ /IGL.KRS/. V období 1881–1908 byl úřední název BYSTRITZ OB PERNSTEIN – BYSTRICE NAD PERNŠTÝNEM, v poštovním styku BYSTRITZ BEI NEUSTADTL – BYSTRICE; v letech 1908–1925 BYSTRICE NAD PERNŠTÝNEM, od roku 1925 platí dnešní název BYSTRICE NAD PERNŠTEJNEM.
- 2) Bystřice byla v 18. a 19. století městem drobných řemeslníků a rozvoj tovární výroby se zde neprojevil. Nebyla sídlem vrchnosti, kláštera nebo úřadů (do roku 1850). V roce 1841 měla 2 682 obyvatel.
- 3) OA Žďár nad Sázavou, archiv města Bystřice nad Pernštejnem, iv.č. 49 a 50
- 4) J. F. Svoboda: Městský a muzejní archiv v Bystřici n. Pernštejnem, 1932, str. 4.
- 5) OA Žďár n.S., Archiv města Bystřice, kart. 5, sign. V., č. 91
- 6) V roce 1751 vydala císařovna Marie Terezie nařízení „silnice poštovské náležitě dělati a sloupové na míli, aneb 4000 sáhů vídeňských stavěti“.
- 7) Bystřice patřila do roku 1783 do Brněnského kraje, od téhož roku do kraje Jihlavského, dočasně (26. listopadu 1783–27. ledna 1794) se sídlem ve Velkém Meziříčí.
- 8) MZA Brno, Guberniální fond, kartony 1407–1413 (P4)
- 4) V 18. století se rozmáhalo posílání dopisů načerno a tak 6. července 1727 byl vydán císařský patent, jímž se přísně zakazuje posílat a postilionům přibírat dopisy a mýtným v městských branách bylo přísně nařízeno provádět prohlídky vozů, nevezou-li psaní nebo zásilky. Toto nařízení bylo znovu připomínáno 14. července 1788.
- 5) MZA Brno, B 246, Ředitelství pošta telegrafů, kart. 350.
- 6) Tamtéž, kart. 350.
- 7) Herzog: Horácké listy, 1934, č. 29.: Posel měl údajně chodit jedenkrát týdně do Brna, Bystřice však podléhala poštovní stanici ve Velkém Meziříčí, což bylo na poloviční vzdálenosti od Brna a tedy pravděpodobnější.
- 8) MZA Žďár n.S., Archiv města Bystřice, kart. 21.: Od 17. srpna 1788 spravoval město tak zvaný regulovaný magistrát ve složení: Domino (primátor) Carolo Polnický, syndikus Jakub Kafka, 2. Rat. (radní) Franz Orel, 3. Rat Karol Fisha. Publikace Bystřice nad Pernštejnem (Blok, 1980) uvádí datum 14. května 1787 (str. 121.)
- 9) Čtvrtník, Cesta pošty dějinami, NADAS 1977, str. 46–48
- 10) Bystřice nad Pernštejnem, Blok 1980, str. 240–242
- L. Urbánková, M. Wumrová: Literární pozůstalost Antonína Bočka, Brno 1954
- Originály obou dopisů jsou uloženy v MZA Brno
- 16) V tomto dopise, oprávněně zpětně datovaném mezi 3. červencem 1838 (Boček ml. tehdy jmenován archivářem) a rok 1841, je doslova uvedeno: „... trafikou má počtu má lutriju má Sáblikůj švagr je a ...“. Vlastnictví se vztahuje na Josefa Lazara, pozdějšího sběrného. Dopis byl totiž adresován do Olomouce, kde Boček ml. po svém jmenování archivářem v Brně již nebydlel, což jeho otec musel vědět.
- 17) MZA Brno, B 14 – Moravské místopředsedství, sign. 75, kart. 3696, č.j. 13 912 z 31. prosince 1839
- 18) MZA Brno, B 246, č. 96–97, Podací protokoly vrchní poštovní správy, 1837–1838.
- 19) Městský archiv Brno, Mitrovského knihovna, č. 3656, Schematismus des Markgraftum Maren und Herzogstum Schesien fur des Jahr 1839. Také v knihovně SOA Brno.
- 20) MZA Brno, B 246, karton 354, č. 486–488
- 21) MZA Brno, B 246, č. 97, Podací protokol vrchní poštovní správy z roku 1838
- 22) OA Žďár n.S., Archiv města Bystřice, Pokladní kniha městské rady: Ke dni 31. července 1840 je zápis o vyúčtování poselného ve výši 69 zl 19 kr, nelze však zjistit za jakou dobu.
- 23) MZA Brno, B 246, č. 101, Podací protokol vrchní poštovní správy, rok 1841, díl 1.
- 24) Verordnungsblatt der k.k. obersten Hofpostverwaltung, 2 Bd., str. 267, Wien 1841, Post – u. Telegraphenmuseum, Mariahilfstrasse 212, 1140 Wien.
- 25) MZA Brno, B 246, karton 347, fasc. 75/10, č.j. 16 051/1047 z 18. dubna 1841
- 26) MZA Brno, B 246, č. 101–105, Podací protokoly vrchní poštovní správy, roky 1841–1843
- 27) Čtvrtník, Cesta pošty dějinami, NADAS 1977, str. 68
- 28) MZA Brno, B 246, č. 116, Podací protokol vrchní poštovní správy z roku 1849, sv. 2.
- 29) Poštovní museum Praha, fond V. Dragouna, Poznámky z pozůstalosti (110, 2990, I – 2 – E4): „Od roku 1848 fungovala jezdecká /?/ pošta z Bystřice do Velkého Meziříčí třikrát týdně (pondělí, středa, pátek) a později každodenně“.
- 30) MZA Brno, B 246, č. 117, Podací protokol vrchní poštovní správy z roku 1849, sv. 1.
- 31) tamtéž, č. 119, Podací protokol vrchní poštovní správy z roku 1850, sv. 1.
- 32) Č.j. 3175 z 8. května 1855, Direktion Brunn: Není dovoleno používat na zásilky kolký místo známek. Publikováno oběžníkem ředitelství 16. prosince 1855, č.j. 1855/8558
- 33) Při reorganizaci v roce v roce 1851 byl zaveden pro poštovní služebny jednotný název:
Poštovní úřad – manipulační služba
Poštovní úřad a poštovní stanice – manipulační a jízdní služba
Poštovní stanice – samostatná jízdní služba
Poštovní expedice – dřívě listovní sběrný
- 34) Podrobněji v kapitole První bystrický poštovní mistr
- 35) Bystřice nad Pernštejnem, Blok 1980, str. 133, 134
- 36) MZA Brno, B 246, č. 116–129, Podací protokoly vrchní poštovní správy a poštovního ředitelství 1848–1855
- 37) tamtéž, č. 122, Podací protokol poštovního ředitelství, 1851, sv. 1.
- 38) MZA Brno, B 246, kart. 345, Dějiny pošty v Nedvědicích
- 39) tamtéž, č. 121, Podací protokol poštovního ředitelství z roku 1851, sv. 1.
- 40) Úsek Nedvědice–Nové Město ročním nákladem 525 zl, Nedvědice–Tišnov ročním nákladem 320 zl.

- 41) Údaje z roku 1875
- 42) MZA Brno, B 246, kart. 345, Dějiny pošty v Nedvědicích tamtéž, č. 122-127, Podací protokoly poštovního ředitelství, 1851-1854
- 43) Poštovní museum Praha, fond V. Dragouna, Poznámky z pozůstalosti (110, 2990, I - 2 - E4): „Roku 1853 byla každodenní poselská jízda mezi Bystřicí a Nedvědicí zrušena a jízdní řád byl upraven pro poselskou jízdu mezi Brnem a Nedvědicí. Roku 1857 byla uzavřena smlouva s poštmistrou v Nedvědicích Arnoštkou Hlaváčkovou o dopravě rychlé pošty nového systému z Tišnova do Nedvědice a Bystřice“.
- 44) MZA Brno, B246, č. 122-138, Podací protokoly poštovního ředitelství z roku 1851-1859
- 45) Podrobněji v kapitole Přehled razítek bystrické pošty
- 46) MZA Brno, B 246, č. 145-149, Podací protokoly poštovního ředitelství, 1863-1865.
- 47) tamtéž, č. 161. Podací protokol poštovního ředitelství, 1870
- 48) V roce 1872 byly Telegrafní správy změněny na c.k. Telegrafní ředitelství. Telegrafní ředitelství byla postupně sloučena s poštou na c.k. Ředitelství pošt a telegrafů (v Brně od 1. února 1884)
- 49) MZA Brno, B 246, č. 287, Podací protokol Telegrafní správy z roku 1872
- 50) V knize zápisů z jednání výboru čtenářsko-pěveckého spolku Věnava v Bystřici je zaznamenáno: „V sezení 2. srpna 1871 předseda oznámil, že došlo k pozvání od pěveckého spolku Kollár v Poličce ke slavnosti desetiletého trvání. I usneseno, aby bylo k této slavnosti telegraficky blahopřáno.“ (Dějiny čtenářsko-pěveckého spolku Věnava, str. 10, 1932, Vojtěch Štěpánek).
- 51) OA Žďár n. S., Archiv města Bystřice, č. 167, Podací protokol městské rady, 1871 též MZA Brno, B 246, Podací protokol Telegrafní správy, 1871
- 52) tamtéž
- 53) MZA Brno, B 14, sign 75/13, kart. 3617
- 54) V knize protokolů z let 1862-1878 Spolku Kollár v Poličce je zápis z roku 1871: „pol. 12 5/8 Telegram čtenářského spolku Věnava ke slavnosti jubilejní, pol. 13 6/8 Telegram měšťanské besedy ke slavnosti jubilejní“. Telegramy se nedochovaly, byly zničeny v poličské sokolovně v době okupace; dle údajů oba byly poslány z Bystřice. Telegrafní linka do Poličky byla zavedena 22. srpna 1873 (z Litomyšle a Pardubic), druhá linka v roce 1875 z Březové. Před těmito daty byly telegramy doručovány poštou ze Svitav.
- 55) Na úseku Nedvědice-Bystrice-Žďár prováděl stavbu celkem 1 600 sloupů novoměstský stavitel Jan Šír (Telegrafní inspektorát č.j. 2358 a č.j. 2465). Sloupy měly být z borového nebo modřínového dřeva a napuštěny modrou skalicí. Stavěny byly 25 sáhů od sebe, při počtu 160 na jednu míli byl náklad 164 zl. Drát byl měděný o průměru 2,2 mm, na jednu míli se spotřebovalo 5 q drátu po 13 zl. Izolatory byly amerického typu z českého skla v podobě zvonků (dvojitě zvonky), později porcelánové, kus po 1 kr. Celkový náklad na jednu míli vedení byl 281 zl 14 kr.
- 56) OA Žďár n. S., Archiv města Bystřice, č. 167
- 57) MZA Brno, B 246, č. 286, Podací protokol Telegrafního ředitelství, rok 1871
- 58) tamtéž, č. 287, Podací protokol telegrafního ředitelství v Brně, rok 1872
- 59) Oběžník z 24. července 1874 - hranice úseků, které se při poruchách obchází
- 60) OA Žďár n. S., Hospodářský spolek Bystřice, kniha č. 1.
- 61) Věstník hlavní správy pošt a telegrafů ministerstva obchodu ve Vídni (dále jen Věstník) z roku 1886
- 62) Výnos Ředitelství pošt a telegrafů z 31. března 1903.
- 63) Výnos Ředitelství pošt a telegrafů, srpen 1908, Z 3989
- 64) MZA Brno, B 246, katr. 345, Dějiny pošty v Nedvědicích.
- 65) Herzog, Horácké listy, 1934/29
- 66) MZA Brno, B 246, kart 345, Dějiny pošty v Nedvědicích.
- 67) OA Žďár n. S., Archiv města Bystřice, kniha č. 170, Podací protokol 1875
- 68) SOA Brno, B 246, č. 183-184, Podací protokoly poštovního ředitelství, 1875
- 69) Vladimír Kříž, Jak se vařilo v Bystřici pivo, 1965, str. II/2.
- 70) MZA Brno, B 246, č. 183-184, Podací protokoly poštovního ředitelství, 1875
- 71) Typ G 108 podle Votočkovy Monografie
- 72) Žádost ze dne 26. května 1881
- 73) 28. března 1881
- 74) 1. března 1881
- 75) OA Žďár n. S., OÚ Nové Město n. M., kart. 926, poštovní záležitosti 1889-1890
- 76) Věstník č. 100 z 22. srpna 1891, Z 25 826
- 77) OA Žďár n. S., OÚ Nové Město n. M., kart. 926, poštovní záležitosti 1891.
- 78) Věstník č. 23, 8 října 1901, Z 62 651
- 79) Věstník, 6. listopadu 1905 Z 85 213/II.
- 80) Věstník, 27. prosince 1906
- 81) Věstník č. 3., 19. ledna 1909
- 82) Přípis z 20. ledna 1898, Z 981
- 83) Výnos ministerstva obchodu, 22. února 1898, Z 6872
- 84) Věstník č. 3., 7. března 1898
- 85) Věstník č. 19., 27. července 1905
- 86) Věstník č. 1., 1910
- 87) Věstník, 1899, Z 21 242
- 88) Věstník, 23. dubna 1900, s platností od 1. července 1900
- 89) Věstník, 1. února 1901, Z 8220
- 90) Věstník, 27. prosince 1906, zrušení zdůvodněno tím, že přes obec přestal jezdit po zahájení provozu na železnici poštovní dostavník a obce obchází listonoš
- 91) Věstník, 21. února 1903, Z 11 354
- 92) Věstník, 1907, Z 23428/III
- 93) Kronika obce Rožné
- 94) Bystřice nad Pernštejnem, Blok 1980, str. 147.
- 95) Monografie čs. známek, díl 14., str. 486.
- 96) Věstník č. 1., 10. ledna 1908, výnos č. 117 904 Ředitelství pošt a telegrafů v Brně ze dne 24. prosince 1907.
- 97) Dobová fotografie

-
- 99) Uvedené obce byly integrovány k městu Bystřice nad Pernštejnem na plenárním zasedání MěNV dne 8. dubna 1980 schváleném usnesením 2. Plenárního zasedání ONV Žďár nad Sázavou č. 501 ze dne 10. dubna 1980 a uveřejněné v č. 8/1980 na str. 128 Úředního věstníku ČSR.
- 100) Spádové obce státních orgánů se sídlem v Bystřici nad Pernštejnem:
- 101) Podoba městského znaku byla schválena vyhláškou města Bystřice nad Pernštejnem č. 1/95 Městského zastupitelstva dne 17. května 1995 s platností k 1. červnu 1995. Oproti první vyhlášce č. 3/1993 z 10. listopadu 1993 bylo na žádost heraldické komise Poslanecké sněmovny ČR změněno uspořádání barev
- 102) Status der Postablagen in Mären, SÚA Praha, ŘPT 13
- 103) Amtsblatt der k.k. Postdirektion in Brünn z 21. března 1913
- 104) Podle „Batovcův příruční místopis Čech, Moravy a Slezska“, Praha 1900 bylo v obci 414 Čechů a žádný Němec
- 105) Věstník min.p.a t.,1920, str. 208
- 106) OA Žďár nad Sázavou, archiv města Bystřice nad Pernštejnem, i.č. 365
- 107) Dějiny Moravy: Hospodářský rozmach Moravy 1740–1918 (Jan Janák, Brno 1999)
- 108) Kolektiv autorů, 110 let trati Brno–Tišnov, 90 let trati Tišnov–Žďár nad Sázavou
- 109) Horácké listy, noviny politického okresu novoměstského, ročníky 1925–1941
- 110) Kolektiv autorů, Bystřice nad Pernštejnem, historie a současnost, Blok 1980 (str. 146, 147)

Původní text Bystřická pošta Adolfa Dvořáčka z roku 1984 je uložen v Poštovním muzeu v Praze pod č. 13/85.



POUŽITÁ LITERATURA

Josef Herzog: Mé paměti, Brno 1938

Kolektiv autorů: 110 let Trati Brno–Tišnov, 90 let trati Tišnov–Žďár nad Sázavou, České dráhy Brno 1995

Josef Pospíšil: Spojení Žďáru se světem, Žďár 1997

Radan Květ: Duše krajiny (Staré stezky v proměnách věků), Academia 2003

Kolektiv autorů: Bystřice nad Pernštejnem, historie a současnost, Blok 1980

Horácké listy, noviny politického okresu novoměstského, ročníky 1925–1941

Pavel Čtvrtník: Cesta pošty dějinami, NDS, Praha 1977

Dějiny Moravy: Hospodářský rozmach Moravy 1740–1918 (Jan Janák, Brno 1999)

Ing Emil Votoček: Monografie československých známek, díl XIII a XIV, Praha 1978.

Foto na patitulu: alegorická pohlednice s výplatní známkou ze série Hrady (kat. č. 1071) a druhým příležitostným bystřickým razítkem okresní výstavy poštovních známek 28. dubna 1973.

Titulní dvoustrana: výřez ortofotomapy – okolí hradu Pernštejna (Geodis Brno, s.r.o.).

Strana 9: Fabriciova mapa Moravy z roku 1575.

Strana 17: dobová pohlednice (nahore), dopis doručený poslem Olomoucké biskupské konzistoře faráři Krestovi v Rozsochách kolem roku 1770.

Strana 87: rukopisná mapa hlavních cest na Moravě (výřezy) z roku 1750, kreslil A. J. Walner. Výřez vpravo uvádí vzdálenosti mezi obcemi v mílích.



CESTIČKY, CESTY A MOSTY MEZI LIDMI

Vydal v roce: 2005 Petr Dvořáček jako 2. svazek edice Ze staré Bystřice

Autor textů a fotografií: Petr Dvořáček

Jazyková korektura: PhDr. Jarmila Michálková

Grafická úprava: Magdalena Řičná

Sazba, zpracování: Metoda, spol. s r.o.

Tisk: Grafické podniky Kusák, s.r.o.

Náklad: 1000 ks