



Třemešná

Kraj: Moravskoslezský

Správní obvod: Krnov

Nadmořská výška: 370 m n. m.

Počet obyvatel: 889

Adresa URL: www.tremesna.cz

Okres: Bruntál

GPS souřadnice: 50.204930N, 17.575320E

První pís. zmínka: 1256 (768 let)

PSČ: 793 82

Historie obce Třemešná

Kolem poloviny 13. století, v době panování mocného českého krále Přemysla Otakara II., se středoevropští panovníci snažili ovládnout tento prostor. Jedním z nich byl také Přemyslův protivník, uherský král Béla IV. Chtěl jeho rakouské země získat pro sebe. Zosnoval proto napadení zemí pod Přemyslovou vládou - Horních Rakous, Štýrska, Vídně a také Olomoucka a Opavska. Nájezd na náš kraj v roce 1253 připravil tak, že provdal jednu kněžnu za Romana, syna ruského krále Daniela. Tomu pak poslal psaní, v němž stálo: „Příbuzný jsi mi i svat jsi, pomoz mi tedy na Čechy táhnouti, i táhni na Opavu“. Navíc Bělova dcera Kunhuta přemluvila svého manžela, knížete Boleslava Krakovského, aby se přidal k tomuto tažení na Opavsko, jehož součástí tehdy bylo i Krnovsko s Osoblažskem. U města Kozlí na řece Odře se k nim přidal ještě i Vladislav, kníže Opolský.

Vladislav si však byl vědom, že je sousedem Přemysla Otakara II., a proto hrál na obě strany. Králi Danielovi a jeho synovi, knížeti Lvovi, dával pochybné rady. Tak se stalo, že Danielovo vojsko Opavu nedobyl a jeho syn se obrátil a plenil okolní vsi. Obranu Opavy statečně vedli bratři Ondřej a Beneš z Benešova a Kravař. Ti byli také prvními držiteli kamenného hradu Cvilína. Při obraně Opavy Beneš statečně z města vyrazil na ruské vojsko před opavskou branou a mnoho z nich pobyl. Daniel, „strádaje na oči, neviděl brány otevřené a promeškal tak příležitost dostat se do města“, uvádí kronikář.

Beneš ze Cvilína bránil i Hlubčice a ani ty Danielovo vojsko nedobyl. Podle zápisů v Ipatijevské kronice se večer před bitvou radil Daniel s Vladislavem Opolským. „Kam půjdeme? Čili k Osoblaze, čili na Herbortu k Fulštejnu, čili vrátíme se domů?“ Rozhodli se, že minou Hlubčice a vpadnou na Osoblažsko, aby si nahradili ušlou kořist. Na hradě Fulštejně seděl v té době šlechtic Herbort z Fulštejna, podstolí olomouckého biskupa Bruna. Ten, vida přesilu vojska z východu, poslal králi Danielovi meč, jako znamení svého pokoření. Danielovi vojáci poté vyplnili okolí, spálili vsi a vrátili se přes Odru zpět ke Krakovu.

Kníže Vladislav Opolský byl za škody, způsobené na Osoblažsku ruským vojskem, donucen postoupit olomouckému biskupství vsi Tomice, Kletím a Šonov. První dvě z nich získal do držení dne 7. září 1255 statečný Herbort z Fulštejna. Později mu byly propůjčeny také Rudoltice, ves Bohušov a připsána polovina hradu Fulštejna. Tak byly alespoň zčásti nahrazeny škody, způsobené na Osoblažsku Danielem a jeho synem Lvem. Jejich návrat do ruského Helmu zaznamenal soudobý kronikář slovy: „Vrátili se se ctí a slávou, neboť nebyl nikterý kníže ruský bojoval v zemi české.“

JAK SE KDYSI CESTOVALOVladimír Blucha

Cestování není v našich dnech nic neobyčejného. V minulosti jezdili lidé také po světě, ale v mnohem menší míře. Tehdejší způsoby cestování se nám mohou zdát romantické a dobrodružné. Snad ale byly méně pohodlné a zejména pomalejší. Před staletími bylo jen málo cest schopných jízdy povozem.



Byly to pouze ty, které spojovaly významná města a panství. Měly kamenitý podklad, mnohdy dost hrubý a někdy i málo udržovaný, zejména v dobách dlouhých válek. Byly tak někdy obtížně sjízdné.

Krnov byl spojen cestami s Opavou, Albrechticemi, Hlubčicemi a Bruntálem. Do Horního Benešova se odbočovalo ze Zátoru, z Albrechtic vedla cesta dál do Prudníka a Nisy. Dochovala se informace, že cesta z Albrechtic se zbožím do Opavy na trh trvala tři dny. O zlepšení silniční sítě se v Rakousku přičinil císař Karel VI. Zasadil se o spojení hlavního města Vídně se severními provinciemi. Od roku 1727 začala pracovat c. a k. silniční komise a řídila stavbu české císařské silnice spojující Vídeň s Prahou a slezské císařské silnice Vídeň - Brno - Olomouc - Krnov - Vratislav. Stavba však pokračovala pomalým tempem - jen 9 km za rok - a později ji ještě zpomalily slezské války.

Císařovna Marie Terezie si ztrátu Slezska nahradila při dělení Polska získáním Haliče. Proto se také původní směr budované silnice změnil a místo do Vratislavi pokračoval od Olomouce na Krakov. V 18. století se od hlavního silničního tahu Vídeň - Krakov začaly budovat odbočky. Silnice Těšín - Opava byla ve třicátých letech prodloužena do Krnova a Albrechtic a dále pak přes Třemešnou až k rakousko-pruským hranicím u Bartultovic. Tato „císařská“ cesta, jak byla nazývána, umožňovala snazší spojení Krnova s Nisou a Vratislaví. S budováním silnice se zlepšila i doprava osob a nákladů, kterou obstarávala pošta. V roce 1740 byly ve Slezsku jen čtyři poštovní stanice. Od roku 1749 jezdil na slezské císařské silnici jednou týdně poštovní vůz. Později se cestování zlepšilo a poštovní kočár jezdil i několikrát týdně. Povolení k dopravě byla udělována i soukromým provozovatelům. Od 1. dubna 1834 jezdil z Opavy do Krnova dostavník čtyřikrát v týdnu. Mimo to jezdil ještě v pondělí, kdy se v Krnově konaly trhy. V létě se z Opavy odjíždělo v 6 hodin ráno od hostince Zlatá Koruna na Horním náměstí, v zimě byl odjezd o půl osmé. Po čtyřech hodinách odpočinku v Krnově se konala cesta zpět. Dostavník pojal 18 cestujících, každý z nich měl nárok vzít si s sebou 5,6 kg zavazadel. Za 1 rakouskou míli cesty (7,5 km) se platilo 6 krejcarů. V Krnově se vůz zdržoval a odjížděl od hostince na Hlavním náměstí č. 21.

Ve stejném roce jeden podnikavý občan z Třemešné zřídil další dostavníkové spojení Třemešná - Krnov - Opava pro 20 osob. Odjíždělo se od jeho domu v Třemešné, v Krnově dostavník zastavoval u zájezdního hostince U Půlměsíce na Opavské ulici a v Opavě byla konečná stanice U Bílé růže na Krnovské ulici před Jakařskou branou.

Už od roku 1750 byly dopravovány osoby a zavazadla na dálkové trase Vídeň - Olomouc - Krnov - Vratislav. Cesta však příliš pohodlná nebyla. Vůz i po cestě Osoblažskem drkotal po prašných silnicích. Zlepšení bylo dosaženo polštářováním sedadel a zasklením okének.

V roce 1872 byla v Krnově uvedena do provozu železnice, která dále pokračovala přes Albrechtice, Třemešnou a Jindřichov do Glucholaz. Dosavadní „romantické cestování“ v tlumokových vozech a dostavnících postupně zaniklo. Známe je již jen z historických románů a filmů.

