



Cestování s motoklubem

Jazda na Pezinskej Babe

Termín:

sobota 7. duben 2018

Místo a čas startu:

benzínka SHELL Slavkov u Brna, v 9.00 hodin

Trasa:

250 km – 4:33 h jízdy

Na trasu vyjížděky vyrazíme na jih přes Vážany a Hrušky do Šaratic.

Šaratic: „Kopeček“ se říká malému hájku vlevo na příjezdu do šaratic. Je to ale velká pozdně halštatská mohyla. I dnes dosahuje výšky kolem 5 m, obvod mohyly je asi 70 m. Původní příkop kolem mohyly už čas a zemědělská činnost zanesla. Mohyla byla důkladně prozkoumána už v 19. století. Našel se tady bohatý keramický materiál. Uvážíme-li, že předměty z hrobu mohyly pochází z 5. století před našim letopočtem, tedy Kopeček už tu stojí nějakých 2500 let!



Kopeček (to je ten malý hájek uprostřed obrázku)



Halštatská keramika

Prameny minerální léčivé vody „Šaratica“ vyvěrají nedaleko cesty hned po úřezdu Šaraticemi. Voda se tu čerpá již už od roku 1896. Dnes pramen patří soukromníkovi, minerálka se prodává ve specializovaných obchodech nebo lékárnách. Šaratica vyniká projímavými účinky, je ale bez nebezpečí návyku jako u Gutalaxy a podobných preparátů. Po vypití láhve se poserete stejně spolehlivě, jako majitel pramene z nařízení Evropské unie. Ta po něm vyžaduje klinické testy účinků, aby mohl Šaraticu dále prodávat.



Těžební kolona na Šaraticu

Šaratice „proslavil“ i bývalý závodník Tomáš Hrdinka. Zapletl se nějak do podnikání a podvodů s DPH-čkem. Nebyl v tom sám. S kumpány Milanem Rudolfem a Janem Věřčíkem se nepohodli. Vydírali ho o 20 milionů, vyhrožovali rodině. Došlo to až tak daleko, že mu pod auto namontovali bombu. Výbuch někdy v červenci 2003 zničil auto a okolí domu v Šaraticích, ale nikoho nezranil, naštěstí. Soud všem napařil kolem devíti let.



Tomáš Hrdinka



...a jeho dům po bombovém útoku

Bošovice: Nad obcí se vypíná tvrz. Dnes už se vlastně jedná o zříceninu. Přestože se dělaly pokusy o nešetrnou rekonstrukci (místo trámových stropů Hurdisky a podobně), práce zůstaly nedokončeny. Tvrz je zamčená a uzavřená, ale je své nezvané obyvatelé má.

Před vznikem kamenné tvrze tu stála tvrz dřevo-hlinitá. Roku 1298 je uváděn vladyka Petr, který se psal „po Bošovicích“, jako majitel. V roce 1398 se píše o objektu jako tvrzi, ale později kolem 1410 se píše o nemovitosti jako o holém kopci.

Cestování s motoklubem

Původní objekt tvrze shořel na prach, zničení bylo dokonalé. Někdy v době husitských válek se rozhodl Jimram z Doubravice pro její obnovu, vlastně pro výstavbu nové, tentokrát kamenné tvrze. Obyvatelná byla prokazatelně r. 1437. Objekt se postupně rozšiřoval až do 16. století. V období 17. století je označována dokonce jako hrad. Od r. 1627 náležely Bošovice Lichtenštejnům, tvrz upadala. V 80. letech začali Bošovičtí na vlastní náklady zuboženou tvrz rekonstruovat. Zastavili je restituční nároky původních majitelů a do současnosti nejsou dořešeny. Objekt dále chátrá.



Prvním kamenným objektem tvrziště byla gotická kamenná věž o rozměrech 8,8x7,5 m. Na ni navázala stavba dvou věžovitých nároží. Stavby byly spojeny dřevěnou palisádou a později hradbou. O pozdně gotickém slohu svědčí sedlové portály s přetínavými pruty zasazené v interiérech křídel tvrze. Klenutí dostaly i sklepy. Zaklenutí jižního křídla je renezanční i zřízení ochozu na nádvoří straně. Někdy v baroku byl zrušen val a příkop před vstupem do objektu. Většina přízemních prostor je zaklenuta

gotickou klenbou. Nejvýstavnější prostora, velký sál, vyplňuje přízemí západního křídla. V patře věže je sál a místnost s původními empírovými trámovými stropy a dvěma pozdně gotickými portály. Na nádvoří tvrze je možné spatřit i původní studnu.



Tvrz v Bošovicích nemá ke zřícenině daleko.

Papouščí zoologická zahrada v Bošovicích je snad jedinečná svého druhu v České republice. V rodinném domě na ploše bývalého dvorku a zahrady je víc než sto voliér s exotickými ptáky. Jsou mezi nimi i nejohroženější druhy papoušků. U každého druhu je cedulka a na ní popis, navíc manželé Škrhákovi podají podrobný výklad jak se o papoušky starat. Bodejť by to nevěděli, vždyť sbírku ptactva opatrují už nějakých 30 let!

Cestování s motoklubem



Papouščí ZOO, pojedeme kolem. Na prohlídku si ale udělejte vlastní výlet .



Takových krasavců tam mají stovky...

Hostěrádky menší vinařská vesnice na jižním okraji Ždánického lesa. Za povšimnutí stojí robustní a poměrně zachovalá stavba bývalého zájezdního hostince. Plastické prvky a fasádní detaily se dodnes zachovaly v původní podobě.



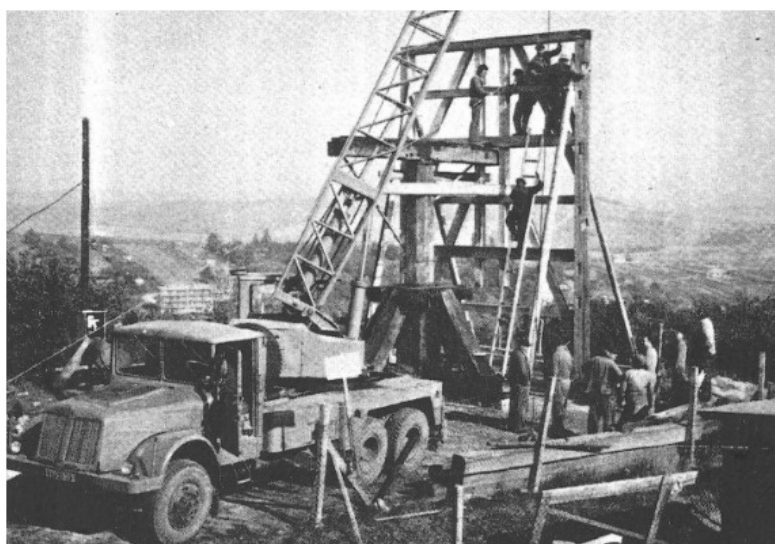
Doufejme, že fasádu nenapadne a nezničí škůdce kutil domácí. Na oknech a výplních otvorů sýpky už se projevil

Klobouky: Za pradávna v Kloboukách stávalo osm větrných mlýnů, postupem doby zanikaly. Ještě koncem 19. století stály na jižních svazích Klobouk čtyři větrné mlýny, jak dokazuje fotografie z r. 1880. V roce 1905 stál v Kloboukách už jen jeden. Byl postaven r. 1748 a patřil zábrdovickému klášteru. Po zrušení kláštera se stal jeho dalším majitelem Karel Endtner, po něm ještě mnoho dalších, posledním (od r. 1934) byl František Bitomský.

Cestování s motoklubem

Mlýn byl celodřevěný, německého typu (sloupový, neboli beraní) a stál na jižním kopci nad Kloboukami. Postavili ho podle projektu tesaře Jana Riglera. Strany mlýna byly široké 6m a vysoký byl 14,5metru. Mlýn však neprosperoval, před válkou se pan Bitomský rozhodl, že mlýn rozebere a dřevo prodá na stavební materiál. Proti tomu se postavil tehdejší Památkový ústav v Brně i Obecní úřad v Kloboukách. Mlýn odkoupila Občanská záložna v Kloboukách a zaplatila jeho renovaci. Sloužil už jen jako historická památka. V roce 1945, při

osvobození Klobouk byl mlýn zasažen a shořel na popel. Místním nadšencům se podařilo sehnat hlavní části z podobného mlýna, dovezli je do Klobouk. V roce 1985 renovaci mlýna dokončili (vlastně ho znova postavili) na původním místě, kde od roku 1748 stával.



Stavba mlýna v roce 1983



Podoba nového mlýna



Zařízení klobouckého mlýna



Cestování s motoklubem

Jinak jsou Klobouky malebné, rázovité a klidné město. Těží s citlivého přístupu k rekonstrukcím a vedení dopravního tahu mimo střed města. Například budova autobusového nádraží přímo na náměstí Míru se povedla. No posuďte sami...



Autobusová zastávka Klobouky u Brna

Čejč, zdejší jezero bývalo jedno ze dvou velkých slaných jezer na Moravě (druhé je Kobylské jezero). Nacházelo se jihovýchodně Čejče v tektonické depresi. Jezero se postupně zanášelo, proces se vlivem zemědělské činnosti urychlil. Během 19. století Čejčské jezero vysušili aby půdu mohli využívat pro pěstování cukrovky. Uzavřenou kotlinu jezera odvodnili do Čejčského potoka, který odtéká do Trkmanky. Po jezeru zbyly léčivé prameny (pro léčbu kožních onemocnění u lidí i u dobytka) a spousta slanomilných rostlin v rezervacích Výchoz a Špidláky. Vysušením jezera se mimo jiné odkryla i lignitová uhelná sloj.



Jezero Čejč



Uhelná sloj



Cestování s motoklubem

Mezi Čejčem, Čejkovicemi a Velkými Bílovicemi je nově opravený zatáčkový úsek silnice č.422. Tož bodneme koně do slabin a vychutnáme si tuhle pasáž.



Oprava kousku této silnice délky 7,345 km stála 55 milionů korun. Čili metr silnice opravili za 7.488,-Kč. Hejtman Michal Hašek spolu s náměstkem Zdeňkem Pavlíkem si při otevření úseku v říjnu 2013 pochvalovali, jak se tu povedlo mimořádně šetřit náklady. U silnice nechybí pomníček, že oprava se platila z unijských peněz. Tedy unijských..., není to tak, že nejprve vyberou Haškové a Pavlíkové hromadu daní od lidí jako jsem já? Něco z těch peněz pošlou do Bruselu. Tamní úředníci něco vrátí nazpět, část z toho co se vrátí Haškové a Pavlíkové milostivě přidělí na opravu silnice... Místo abych na pomníčku četl, že jsem opravu silnice zacvakal sám, vidím unijsní hvězdičky. Vidím je skoro všude, jako kdysi srpy a kladiva (na věčné časy a nikdy jinak!). A co hlavně: šetřit se musí, ať to stojí, co chce!!



No comment...

Lanžhot: Jméno vzniklo asi z němčiny. Landshut je zemská stráž. To odpovídá funkci, kterou Lanžhot po staletí zastával. I na konci druhé světové války se o Lanžhot těžce bojovalo. Bitva, mezi 5.–11.dubnem 1945, si vyžádala stovky životů vojáků rudé armády asi stejně tolik na straně wermachtu. Během bojů přišlo o život i 56 místních Lanžhoťanů, stovky raněných ani nepočítám. Z 924 obytných domů jich 230 zničili. Po válce mnoho lanžhotských odešlo do pohraničí.

Malovaný klenutý přístavek vstupu do domu, neboli žudro, neboli žebračka, se používá v lidovém stavitelství Moravského Slovácka a části Slovenska. Ostění kolem vstupu tvoří oblé nebo hranolovité pilíře a obloukovité překlenutí, které bývá pokryto střešními taškami nebo jinou ochranou proti povětrnosti. Účelem je ochrana vstupu do domu před nepříznivým počasím a mělo i reprezentativní funkci. Obvykle bývalo zdobeno barevnými malovanými ornamenty s rostlinnými a lidovými motivy. Právě v Podluží je výzdoba podle mého soudu nejhezčí. Však uvidíte sami...

Cestování s motoklubem



Žudro na domě čp. 155



Žudro čp. 454



Žudro čp. 183

V labyrintu mokřadů na soutoku Moravy a Dyje žije Bobr evropský (Castor fiber). Je zákonem chráněný. Daří se mu ve zdejších lužních lesích moc dobře. Z ochrany a ze zákazu škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněného živočicha se musí občas udělat výjimka. Za určitých okolností je povoleno bořit bobří hráze a ničit jeho nory. Dovede totiž udělat v lese dost velkou paseku (doslova).



Bobří dílo...



Bobří hráz



Bobří lebka se zuby

Bobr evropský je velký hlodavec. Dospělé zvíře váží až 30kg. Tělo má porostlé velmi hustou černohnědou srstí o hustotě až 300 chlupů na mm². Ve vodě je doma díky plovacím blanám a

uzavíratelným nozdrám. Dokonce tlamu může vodotěsně uzavřít za řezáky, což umožňuje využití zubů i pod vodou, protože do krku mu nenateče. Výměšky zvláštní žlázy si impregnuje srst proti vodě. Pod vodou vydrží klidně i 20 minut.

V minulosti byl vyhuben. Na Moravu se začal vracet z Rakouska, postupně jak se čistota vody v Dyji zlepšovala. Dnes žije bobr skoro ve všech řekách: Labe, Morava, Odra, Mže, Radbuza, Úhlava a Desná, Ohře i na Olšavě u Uherského Brodu.

Bobři se odpradávně lovíli pro kožešinu. Taky pro maso, pokládalo se za postní jídlo, protože bobr žije ve vodě. Bobří žlázy se používali ve středověké medicíně proti nachlazení a zánětům, obsahují hodně kyseliny salicylové. Dneska je chráněný, jen občas je potřeba ho přidusit, to když začne škodit průtoku vody a hrozí třeba záplavy.

Kúty, V podstatě jediná oboustranně zastavěná ulice, která čítá asi 4 tisíce obyvatel. Leží na řičce Myjavě v rozsáhlé rovinaté krajině Záhorie (Záhoří) pod stejnojmennou pahorkatinou. Ze slovenského pohledu je tak trochu mimo zájem. Je „za horama“, však uvidíte a posoudíte sami. Zdejší folklór, nářečí a povaha lidí leží někde mezi Slováky a Moraváky. Echťovní Slováci si o Záhorácích vyprávějí nelichotivé vtipy.

Šaštín: Historie Šaštína sahá do příchodu Cyrila a Metoděje na Velkou Moravu, tedy koncem roku 863. Konstantin s Metodějem spolu s dalšími knězi s sebou přinesli překlady větší části svatých písemností a bohoslužebných knih v jazyce, který znali z rodné Soluně. Konstantin pro ně sestavil nové písmo, hlaholici.

ⲀⲀ	ⲂⲂ	ⲄⲄ	ⲆⲆ	ⲈⲈ	ⲊⲊ	ⲌⲌ	ⲎⲎ	ⲐⲐ	ⲒⲒ	ⲔⲔ	ⲖⲖ
a	b	v	g	d	e	ž	dz	z	ī	i	ǣ, y
ⲘⲘ	ⲚⲚ	ⲜⲜ	ⲞⲞ	ⲠⲠ	ⲢⲢ	ⲤⲤ	ⲧⲧ	ⲩⲩ	ⲫⲫ	ⲭⲭ	ⲯⲯ
k	l	m	n	o	p	r	s	t	u	f	x
ⲱⲱ	ⲳⲳ	ⲵⲵ	ⲷⲷ	ⲹⲹ	ⲻⲻ	ⲽⲽ	ⲿⲿ	ⲱⲱ	ⲳⲳ	ⲵⲵ	ⲷⲷ
ō	ts	tš	š	št	o, e	ū	i	ye, ya	yo	yu	
ⲱⲱ	ⲳⲳ	ⲵⲵ	ⲷⲷ	ⲹⲹ	ⲻⲻ	ⲽⲽ	ⲿⲿ	ⲱⲱ	ⲳⲳ	ⲵⲵ	ⲷⲷ
ō	ě	yō	yě	θ	ū						

Hlaholice

Šaštín byl oporou na obchodních cestách dunajské, české a znojenské. Název osady, hradu a místa vychází ze slov “Šášie” a “Tín”, co znamená hrad z pokácených stromů.

Baziliku každoročně navštíví několik desítek tisíc poutníků, především na Slavnost seslání Ducha Svatého a na Slavnost Panny Marie Sedmibolestné (15. září). Bazilika je spjata se sochou Sedmibolestné Panny Marie z roku 1564. Uctívání této sochy povolil arcibiskup Imrich Esterházi v roce 1732. Je to pozdně podunajská práce, autor není znám. Nachází se na pozdně barokním oltáři a je základem Šaštínského typu piet. Baziliku malířsky vyzdobil Jean Joseph Chamant a Lukáš Kraker..



Bazilika se začala stavět v roce 1736 podle plánů Matyáše Vêpiho.

Naše cesta pokračuje směrem na Plavecké Podhradie. Silnice se kroutí a pohupuje krajinou písčiny vln porostlých řídkými borovicemi. Všude naftové věže, ráz krajiny připomíná polopoušť severní Afriky, Maroko, Mauretánii, Senegal. Motorkář se tu může cítit jako na trati Paříž-Dakar. Však se ve zdejších písčiny dunách na Dakar trénuje. Připravují se tu, ve vojenském prostoru Malacky, jezdci na motocyklech, čtyřkolkách i v kamionech před sezónou závodů v pouštní rallye. Doufám, že si tu budeme jako na Dakaru připadat, hlavně v úseku, kde silnice křižuje vojenský prostor Záhorie.



Zřícenina Plaveckého hradu

Zřícenina Plaveckého hradu se nachází na kopci na západním úpatí Malých Karpat. Ale protože přístup k němu je pro pěší po modré značce cca 3/4 hod, prohlédneme si jeho monumentální hradby ze serpentín pod Karpatskými kopci. Renesanční zámek, využívaný pro státní archiv a Plavecká jeskyně, nejstarší zpřístupněná jeskyně na Slovensku, nám zůstanou pro tentokrát utajeny.

Rohožník: Zdejší cementárna byla postavena v roce 1971. Vyrobí tu denně 3.780t šedého cementu, vedle šedého asi 450t bílého cementu. Použijí ho pro vlastní výrobu bílých omítkových směsí. Společnost Holcim opustila Rohožník před asi třemi roky. Tehdy se švýcarský Holcim a francouzský Lafarge spojily a fabriku nabídli k prodeji. Koupila ji irská CRH. Politicko-ekonomický

model stejný jako nás: Původně Slovenská fabrika je v rukách ciziny, zaměřená hlavně na produkci polotovarů (cement), finální výrobek (maltové směsi) produkují jen omezeně. Za slovenské platy a životní úroveň se tu vyrábí a v Irsku se realizuje renta...

Kuchyňa: V rámci vojenského výcvikového prostoru Malacky byla na katastru letecká střelnice. V provozu byla, mimo zimu, celý rok. Pravidelně se tu střídaly všechny letecké pluky bývalého Československa už od roku 1923. Během války používala prostor i Luftwafe. Mimo to ji využívala i zbrojovka Plzeň na zkoušky leteckých kanónů. Letectvo se tu cvičilo v bombardování na pozemní cíle a v ostrých střelbách z palubních zbraní na



pozemní pohyblivé cíle. Prostor zabírá písčnou rovinu Borské nížiny pod Bílými Karpaty s rozlohou asi 270km². Celková výměra vátých písků má na Slovensku rozlohu asi 570km². Většinu území zabírají vzácné biotopy suchomilných rostlin, hmyzu a živočichů

Celý vojenský obvod „Záhorie“ se dělil na tři samostatné výcvikové prostory: 1. Záhorie na severu, 2. Kuchyňa na jihu a 3. Turecký vrch ukrytý v karpatských lesích. Do prostoru Záhorie se mohlo třeba na podzim na houby, byl využíváný vševojskově.

Vojenský útvar VÚ 4562 Kuchyňa „Letecké strelisko Malacky“ fungoval až do roku 1992. Byl to atypický VÚ, fungoval jako zázemí střelnice, ženisté stavěli pevné a pohyblivé terče, strážní oddíl se staral o celoroční uzavření prostoru a bezpečnost. S bojovým využitím útvaru se nepočítalo. Rakouská hranice byla hodně blízko. Na letišti byla jen L60 Brybadýr, sloužila pro fotodokumentaci a vyhodnocení zásahů leteckých terčů.



Vojenský prostor Záhorie



O vojenském útvaru Turecký vrch nemám žádné podrobnosti. Byl ukrytý v Karpatských kopcích, probíhala tam permanentní stavební činnost. Myslím, že tam bylo nějaké obrovské velitelské stanoviště, protiatomový bunkr nebo něco takového.

Cestování s motoklubem



Cílová plocha prostoru Kuchyňa



Povalený letecký terč



Pohyblivý letecký terč (vrak tanku, který se tahal na laně za jiným tankem)



V prostoru Záhorie se pořádají závody Enduro a CrossCountry



... a taky závody typu maraton rallye Dakar a na Dakar se tam i trénuje

Aero L-60 Brigádýr byl původně určen pro armádní kurýrní službu, vyzbrojen jedním pohyblivým kulometem MG15 ráže 7,92 mm v zadním střelišti. Nad cílovou plochou ale létal s pozorovatelem a kamerami pro záznam zásahů. Kuchyňský Brigádýr byl zajímavý montáží polského hvězdicového motoru Ivčenko AI-14Ra. Stejný běhal v nesmrtelném Zlínu Z-37 „Čmelák“. Původní motor M 208B a vrtulí V-411A totiž pro malou životnost z většiny Brigádýrů časem zmizel. Byl nahrazován motory Praga Doris.



Na ilustračním obrázku Alero L-60Brtigadýr s motorem Praga Doris (fotku s motorem Ivčenko AI-14RA nemám)

Parametry Brigádýra:

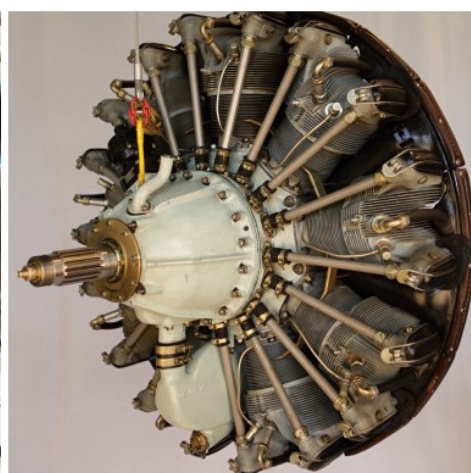
- rozpětí: 13,96 m
- Délka: 8,80 m
- Výška: 2,70 m
- Nosná plocha: 24,30 m²
- Plošné zatížení: 58,4 kg/m²
- Hmotnost prázdného stroje: 912 kg
- Vzletová hmotnost: 1420 kg
- Maximální rychlost: 193 km/h
- Cestovní rychlost: 170 km/h
- Dolet: 720 km
- Dostup: 4500 m

Motor Ivčenko AI-14Ra

- Typ: 9-válec, hvězdicové uspořádání, chlazení vzduchem
- Vrtání: 105mm Zdvih: 130mm. Objem válců 10,13l
- Suchá hmotnost: 200kg
- Přepřínování: Jednostupňový radiální kompresor.
- Příprava paliva: Karburátor
- Výkon 260 hp (194 kW);
- Kompresní poměr 5,9:1



Ivčenko AI-14Ra fyzický řez



Ivčenko AI-14Ra pohled

Cestování s motoklubem

Pezinská Baba, je hlavní cíl vyjížďky, usadíme se na zahrádce v sedle. Nevím, jak vy, ale já si dám párkrát přejezd od omezení za Pernekem ke starému kamenolomu na druhé straně a zpět. Na Pezinskej Babe závodily automobily od roku 1963. V kamenolomu byl snad nejhezčí paddock v Evropě. Po roce 1990 se totiž na Pezinskej Babe jezdilo mistrovství Evropy závodů automobilů do vrchu. V roce 2005 se však pod silnicí v některých úsecích začalo propadat podloží a Autoklub Slovakia Baba přestal závody organizovat.

Loni (8.7.2017) se tu konal první ročník „Proplusco Slovakia Baba 2017“. Volný automobilový závod s mezinárodní účastí. Trať vedla z Pezinskej strany nahoru do sedla. Měřila 5100m s 19-ti zatáčkami. Tož popřejme organizátorům Peterovi Florekovi ze „Slovak National Hill Climb Teamu“ (závodů se účastnil jako jezdec) a Miroslavu Majláthovi, tajemníkovi „Proplusco Slovakia Baba 2017“, aby se závod ujal a opět se vrátil do evropského seriálu závodů automobilů do vrchu.



Mapka Pezinskej Baby (modrá linka západní svah k Perneku, žlutá linka východní část k Pezinoku)



Baba, ježííššmáárjááá já už se táák těšíím!!

Svätý Jur: Z tohoto městečka nedaleko Bratislavy pocházejí dvě legendy silničního sportu. František Kročka a František Srna, vlastně tři! Zapomněl jsem na Ferka Chrappa!

Fero Srna se vyučil automechanikem. Závodit začal v roce 1957. Za šest let se vypracoval na reprezentačního družstva Československa v silničních rychlostních závodech. Patřil mezi nejlepší ve třídě 250 a 350. Úspěchů měl nepočítaně: 4x mistr republiky. Třikrát vítězem velké ceny: v roce 1958 v Brně, v roce 1962 v Budapešti a v roce 1964 v Opatii (bývalá Jugoslávie). Pro motorky žil. Právě v sedmdesátých letech zorganizoval závody v Bratislavě, chtěl navázat na tradici bratislavských poválečných závodů.



František Srna reprezentant Československa a zasloužilý mistr sportu.

Cestování s motoklubem

Srna prosadil „Slavínský okruh“ přímo v ulicích města. Okruh vedl od stadionu Tehelné pole ulicemi Bajkalská, Trnavská, Tomášikova a Vajnorská kolem jezera, kterému se říká Kuchajda zpět před Tehelné pole. Byl dlouhý 3.400 metrů, ulice dvouproutdé, okruh měl dálniční charakter. Okruh lemovaly betonové obrubníky a měl dobrý asfaltový povrch. Poprvé se tu jelo 8.10.1972 Slovenské mistrovství a zároveň mistrovství celostátní tříd 50, 250 a 350ccm. V nejslabší třídě zvítězil Fendrich, tehdy nejlepší v padesátkách. Srna startoval ve 250 a 350 ccm. Dvěstěpadesátky vyhrál Bohouš Staša a Srna byl druhý, ale ostatní třídy už patřili Srnovi. Celkem si odnesl tři zlaté věnce.



V tomto roce tu spadl Zdeněk Bíma v závodě 350. Vážné si poranil hlavu a dlouhou dobu potom nemohl jezdit.

V roce 1973 se stal závod ještě významnější. Jelo se o federální body a v sobotním tréninku se ukázala i mezinárodní konkurence. Na rovince za Kuchajdou na poslední chvíli postavili retardér pro zpomalení před zatáčkou z Tomášikovej na Vajnorskou. V sobotu se začalo se závodem třídy 250. František Srna na start přijel s vypůjčeným motocyklem JAWA 250(!). Normálně sedlal dvouválce Jawa-Yamaha 250, 350 ccm. Jenže ke konci tréninků u obou ostrých strojů zadřel ojniční ložiska (asi špatný olej). Pro třídu 350 měl připravený náhradní motor, ale motor do 250-ky neměl. Napřed, že startovat nebude, ale na poslední chvíli si motocykl půjčil (už nevím od koho). Za řídítka se nějak poskládal, ale motorka úplně jiná, nenastavená, řazení naopak, atd...). Odstartoval nejlíp, ale po asi 100 metrech se propadl celým polem jezdců. Zapomněl si otevřít benzinový kohout (!). Vedl Staša před Francem a Barešem za nimi dalších 23 jezdců. Srna rychle postupoval dopředu. V polovině okruhu, v nájezdu do třetí zatáčky byl již před Kročkou na sedmém místě. Najednou byli před Kuchajdou, před zmiňovaným retardérem. Rychlá levá a hned za ní následující pravá zatáčka z jednoho dálničního pruhu do druhého. Jezdilo se to na trojku kolem 150km/hod. Srna stahoval náskok prvních jezdců Stašu a Tofela. Tofel před Srnem lehce zavadil o balík slámy, ten se pootočil a posunul se do tratě přímo před Srnu. Jezdec i motocykl letěli v kotrmelcích po směru dál ze zatáčky. Srna prolétl vzduchem až na chodník a tam narazil

hlavou na vysokou podezdívku plotu. Další jezdci se jen se štěstím skrumáží protáhli. V dalším kole už stál Srnův motocykl opřený o plot a balíky byly opět na svém místě. Pomoc přišla okamžitě. Srnu v bezvědomí ihned převezli do nemocnice na Kramáře, bohužel těžkým zraněním hlavy při převozu podlehl. Tragická zpráva přišla do parkoviště až po skončení sobotního závodu. Osud zasloužilého mistra sportu Františka Srny se 6. října 1973 naplnil. A to se před startem nechal slyšet, že by se tímto závodem chtěl loučit a po posledním podniku pověsit kombinézu na hřebík.

Tragédie zanechala nad závodem stín. Přesto, že se zvažoval třetí ročník, jako memoriál Františka Srny, další pokračování Slavínského okruhu už nebylo. Fero Srna byl velkým propagátorem stavby motodromu u nás. Už tehdy! S jeho odchodem padly i tyto plány.



Snímek z pohřbu Františka Srny, pochovaný je na hřbitově v Pezinku.

Mimochodem, bude to skoro dvacet let, kdy Hans-Jörg Falk nedal přednost zpěvákovi skupiny Elán Jožo Rážovi. Ten skončil v nemocnici na hodně dlouhou dobu, málem to nepřežil, znovu se učil i chodit, však ten příběh znáte...

Viník nehody utekl do Německa a teprve po patnácti letech se hudebníkovi omluvil. Zpěvák omluvu přijal, odpustil mu už dávno... Závody z předešlých řádku se jely po ulici, kde dodnes stojí obchod s motocykly Jožo Ráže. Stavíme se tam?



Jožo Ráž Elán



Cestování s motoklubem

V Bratislavě se jezdily závody nejdříve na „Dunajskom okruhu mieru“. Tam se taky podíváme. Tehdejší dělení tříd nebylo jenom podle objemu, ale i podle výkonnosti na tzv. seniorské a juniorské kategorie. Nešlo o věk závodníků, jak by název napovídal, ale rozdělení bylo podle dosažených umístění. Ve třídě senior byla tehdejší celostátní špička. Na některá jména už upadla v zapomnění: Kostoláni, Vitvar, Parus, Bíma, Juráš, Šteflovíč Juraj Ejem, Eduard Bertoli, Ivan Mičík, Tomáš Smatlánek, Jedličkovi, Kantorovi, Janko Lakatoš, Švarc, Tibor Straka, Pilc, Pauer o Fero Srnovi byla řeč a byli i další.

Jedním z nich byl František Kročka, zasloužilý mistr sportu. Narodil rovněž v městečku Svätý Jur jako Srna. Oba byli kámoši. Kročka byl skromný a nenápadný člověk. Vyčníval a upozorňoval na sebe jinak. Svými konstrukčními výtvary a svým jezdeckým uměním. Většinu motocyklů si postavil sám v dílničce 2x4metry a často s nimi porážel i tovární stroje. Byl to závodník staré ražby. Všechno dělal srdcem, se soupeři se vždycky dělil o rady. Fero Srna byl u něj v dílně denně! A nejen on. Střídali se u něj všichni závodníci, o kterých píšu o pár řádků výš. V dílně nikdy nechyběl demižón vína... Koluje příběh, že Kročka se Srnem jezdili na závody spolu. Měli jedny rukavice, přilbu i jezdecké boty. Oba jezdili jinou třídu, tak si věci půjčovali. Pokud sebou jeden praštil, tomu druhému z rukavic trčely prsty, když se postavil na start. Kročkův majstrštyk byla třída 175ccm v ní byl mistrem republiky 4xza sebou (na velké ceně v Brně ve stopětsedmách havaroval a při pádu mu praskla lebka, rok závodění musel vynechal). Motorku si upravil podle knihy „vyšší škola motorismu“. Tehdy vycházely publikace, které poskytovaly jezdecké i technické rady motoristům všech kategorií.



František Kročka



... a jeho stopětsedma



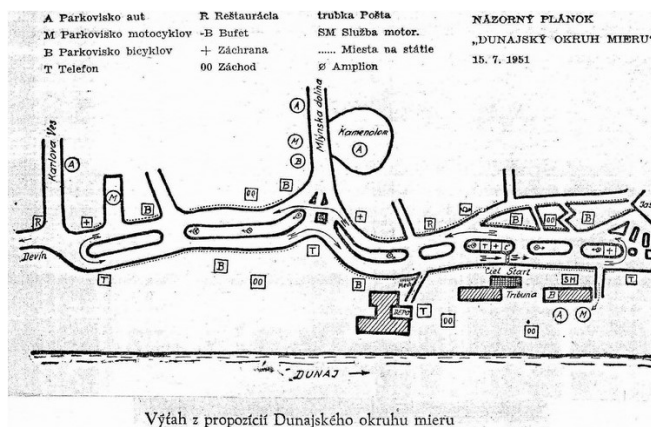
František Kročka č.9



František Kročka č.2

Jo a jak to bylo s tím třetím rodákem ze Svätého Jura? Srna a Ferko Chrappa se přihlásili do závodu v Žilině. Týden před tím se Srna zranil a měl nohu v sádře. Jel tedy s Feri Rappom jako doprovod. Na mokré trati došlo k nehodě. Pád a náraz do sloupu elektrického osvětlení připravil o život jednoho závodníka. Kročkovi poslali pořadatelé telegram, že se v Žilině zabil Srna. Rozjel se okamžitě ze závodů v Gdyni do Žiliny. Cestou mu nešlo do hlavy, jak se mohl Srna zranit, vždyť měl nohu v sádře! Asi to na motorce zkoušel a nešťastně spadl, pomyslel si. V Žilinské nemocnici se ptal na mrtvého kamaráda. Řekli mu, že Srna to nebyl, ale jeden že se zabil. Po otevření mrazáku zjistil, že tím nešťastníkem byl Ferko Chrappa. Posbíral jeho motorku, dal ji dohromady, prodal ji a peníze předal vdově. K nehodě došlo tak, že praskla pružina pod šoupátkem, konce se zapletly do sebe a když Ferko zaklapl plyn mašina jela dál na plný kotel...

Karlova Ves: Je dnes součástí Bratislavy. A tak se nic nestane, pokud se podíváme na trať bojů na „Dunajskom okruhu mieru“. Taky si prohlédneme mauzoleum Chatama Solfera. Jo, že nevíte kdo to byl? Tož zkuste trochu provětrat internet!



Plánek tratě Dunajského okruhu mieru

Devín: Soutok Dunaje a Moravy Devínský hrad je zřícenina slohově mnohokrát představovaného hradu, vypínající se majestátně nad stejnojmennou obcí, městskou částí Bratislavy. Starobylá pevnost zabírá téměř celé temeno hradní skály nad soutokem Dunaje a Moravy. Místo má jedny z nejpohnutějších ale i nejbohatších dějin z hradních sídel na Slovensku. Hrad byl svědkem slávy i pádu Římanů, Keltů, Velké Moravy, prvního slovanského státního útvaru na území Slovenska, a byl důležitou součástí soustavy pohraničních pevností Uherského království.

Slováci na příběhu kolem hradu stavějí možná víc než by si místo zasloužilo. Pamatuji téměř holý kopec, když jsem tu byl poprvé jako školák. A dnes? Hradby, věže, zdi paláců... Všechno znovu postavili.

Mluví se o možných spojitostech tohoto místa s provincií Panonie, kterou v na přelomu letopočtu zřídil císař Augustus na území nynějšího východního Rakouska a západního Maďarska. Dnes podsouvají Děvínu význam pohraniční pevnosti v římské sféře vlivu. Vykopávky prokázaly římský tábor (součást Limes Romanus) v Carnuntu na rakouské straně, kde byla dislokovaná XV. a později XIV. legií. Mladý Slovenský stát potřebuje pro podporu své existence historickou kotvu. Hodně autentického však chybí.



Takto místo vypadalo v 19. století ve fantazii malíře



Tohle je fotografie z roku 1947



Výhled je z Devína parádní...



I novodobé dějiny se kopci nevyhnuly. Stará raketová základna na Devínskej kobyle je dnes v dezolátním stavu. Postavili ji v letech 1979 až 1983 jako protiletadlovou raketovou základnu. Sídliila tu 186. raketová brigáda Československé lidové armády, jejím cílem byla ochrana vzdušného prostoru nad Bratislavou. Výzbroj základny tvořilo 16 kusů protiletadlových raket typu S-125M Neva. Byly schované po čtyřech ve velkých železobetonových bunkrech. Posádku čítala asi 140 vojáků. Říkalo se, že svého času tady byly uloženy i nukleární hlavice do raket (?). Pro jadernou municí byly vybudovány tři objekty - Javor 50 v Bílině, Javor 51 v Borovnu-Mišově a Javor 52 v Bělé pod Bezdězem. Spravovala je zvláštní sovětská posádka a Češi do nich neměli přístup. Není ale potvrzeno, že by rakety SS20 nebo jaderná munice byla na území bývalého Československa někde umístěny.



Rozloha základny vynikne v zimě kdy les shodí listů...



Bunkr na skladování raket a technického zařízení

Odpalovací rampy stály v zodolněných okopech. V bunkrech byl ukrytý systém navádění raket a také osm nabíjecích přepravníků. Základna byla velice hezky zařízena a měla svůj půvab. Prý proto, že na základnu přestavěli původně rekreační zařízení pro lampasáky. Rakeťáci co tu sloužili, jezdili na cvičení a ostré střelby každé dva roky na sovětskou střelnici Kapustin Jar. Raketám se oficiálně říkalo "prostředky". Rakety totiž patřily v naší i sovětské armádě k těm úplně nejutajovanějším zbraním.



Systém S-125 M Neva

Protiletadlový raketový komplet navržený Alexejem Isajevem, S-125 M Neva, má kratší účinný dostřel a také nižší rychlost, ale díky dvoustupňové konstrukci je účinný proti cílům, které rychle manévrují. Je také schopen sestřelit i nízko letící cíle, navíc je odolný proti elektronickým protiopatřením a rušení. Střely dosahují v letu rychlosti 3 až 3,5M a pohání je motory na tuhé palivo.

Devínska ves: Automobilku, kolem kterého pojedeme, nazvali BAZ po ruském vzoru (Bratislavské Automobilové Závody). Vznikla jako „Konstrukčné a vývojové stredisko Tatra Bratislava“ v roce 1960. Pracovali zde na projektech nové řady užitkových automobilů s motorem z T 603, ovšem s předním pohonem. V dubnu 1961 dokončili třináctimístný mikrobús Tatra 603 MB a auto se objevilo v prvomájovém průvodu Bratislavou. Vznikl i valník Tatra 603 NP stejné koncepce s nízko umístěnou ložnou plochou a výbornou polohou těžiště. Oba modely, zejména výkonem motoru a jízdní stabilitou a užitnými vlastnostmi, převyšovaly Škodu 1203. Ale od prototypů k výrobě je daleká cesta... Auta se nedostala ani do přípravy sériové výroby.



Tatra 603 MB

Od roku 1963 Tatra Bratislava pracovala na dalším vývoji stárnoucí limuzíny Tatra 603. Zpracováním karosérie byl pověřen architekt Otakar Diblík. Nakreslil stovky skic a postavil snad 20 maket vozu. Nakonec vybrali návrh Ing. Jána Ciny s interním označením X-5. Automobil byl postaven 31.12.1966.



Tatra X5



Opět skončil ve šrotu. Vývojové středisko v roce 1967 ztratilo iluze. Veškerá práce na projektech přišla vniveč. V lednu 1968 se středisko osamostatnilo od kopřivnické Tatry a utvořilo základ nové automobilky.

Vývoj vlastních vozů jim ale soudruzi zatrhli. Rozhodli, že se půjde cestou nákupu licencí od Renaultu, od Alfy Romeo a jiných. Přišla normalizace, zase všechno uložila k ledu, bratislavská automobilka stále neexistovala. Až teprve k 1. 7. 1971 byly založeny „Bratislavské automobilové závody, národní podnik“. Bylo to však jen rozhodnutí papalášů na papíře. „Odpovědné orgány“ bezkonceptně „rozhodovaly“, ale neměly ponětí k čemu vlastně má automobilka sloužit. Jestli má vyrábět auta, nebo těžkou zemědělskou techniku, nebo z ní bude „Výskumno-vývojové centrum

Cestování s motoklubem

VMV (Vývoj motorových vozidel)“. Výrobní kapacity automobilka neměla. Skutečná automobilka se tu začala stavět „na zelené louce“ a první část byla otevřena 3.4.1974. Ale „Karosársko-montážný závod“ následující řadu let tvořilo jenom staveniště.

Přesto „odpovědné orgány“ „rozhodly“ o vývoji a výrobě vozu střední třídy Škoda 1250 a Škoda 1500. Místo zavedení sériové výroby ale postavili zase jen funkční vzorky. Zatímco automobilka sama se teprve projektovala a liknavě stavěla. Za pár let „odpovědné orgány“ projekt Škoda 720 definitivně utnuli. Namísto toho „rozhodli“ orientovat se na spolupráci s NDR při přípravě nové typové řady Škoda 760. Dokonce „rozhodli“ o roční výrobě 100.000 aut. Z automobilky však nevyjelo ani kolo! Automobilka nebyla schopná (stavebně, technologicky ani personálně) automobily vůbec vyrábět. Pod neexistující automobilku „odpovědné orgány přičlenili“ podnik Dopravostroj a Podunajské strojárne. Ty vyráběly různé náhradní díly pro Tatru. Něco jako bývalá Karosa Rousínov. Tatrovácké středisko (respektive to, co z něj zbylo) stále jakžtakž fungovalo. „Orgáni“ stále něco „rozhodovali“ „plánovali kapacity“...měla se tu vyrábět Škoda 110 R, řada Škoda 105/120, Škoda 760. Nic z toho se nestalo. Už nikdo ani nečekal, že by někdy byli v Bratislavě schopni vyrobit obyčejný trakař. Vrcholem debility „orgánů“ bylo „rozhodnutí“ o výrobě průmyslových manipulátorů a robotů pro strojírenství namísto automobilů. Tomu se už každý smál a vyprávěl se tehdy vtip: že nová bratislavské auto se bude jmenovat Škoda-Slov. No nebudu unavovat, celá historie je trapná, Slováci nebyli schopni v nové gigantické fabrice vyrobit vůbec nic, co by bylo k nějakému užitku. Peníze padaly do automobilky jako do žumpy.



BAZ Locusta - prototyp kupé s motorem vpředu (1983) BAZ Furgonet - prototyp vlastní dodávky (1983)



BAZ MNA malý nákladní automobil (1988)



Nakonec s to zkoušeli s výrobou Praga V3S

Cestování s motoklubem

První „sériový vůz“ Škoda Garde tu pouze montovali od pátku 30.4.1982. Do maloobchodní sítě tehdejší Mototechny předali celkem 61 (!!!) kusů. V malé fabrice ve Kvasínách jich dělali tisíce! Prostě auta z Bratislavy nikdo nechtěl, byla lemplácky smontovaná dovnitř teklo, nic nepasovalo a z kupátka upadávaly celé zadní nápravy! Zatímco Kvasinská auta typu Garde obdržely při hodnocení státní zkušebnou první stupeň jakosti.

Obrat nastal po 12. 3. 1991. Tehdy Slováci fabriku BAZ prodali Volkswagenu. Při předávce se zástupci Volkswagenu ptali po vyvinutých automobilech. Tehdejší ředitel BAZ Ing. Uhrík zaperlil výrokem, že „žiadny vývoj netreba, stačí len hrubá sila na montáž“. Volkswagen Bratislava do roka začal vyrábět převodovky, dodávané také dalším značkám koncernu Volkswagen, Golfy, později Tuaregy, od roku 2008 začali vyrábět i Octavie a od roku 2011 Citigo. V roce 2007 slavili dvoumiliontý vyrobený automobil.



Doufáme, že už se tu žádní „orgáni“ ke korytům neprotlačí.

Dnes fabrika šlape, založili svoji střední odbornou školu „Centrum pre odborné vzdelávanie a prípravu kvalifikovaných pracovníkov pre predaj a servis cestných motorových vozidiel“. Která dnes nese název „Stredná odborná škola automobilová – SOŠA“.

Vysoká pri Morave a Záhorcká ves: Stojí na samém břehu Moravy a přesně v polovině řeky je hranice. Když se tudy jezděvalo na Slovensko do Bratislavy, zažíval každý na tomhle úseku cesty zvláštní záchvaty představitosti. Co by bylo kdyby náhle zmizel elektrický plot, co by bylo kdyby u nás byly stejně hezká pole, všude čisto, obílené domky jako v krajině za těmi dráty.



Malacky: Záhorácké městečko Malacky patřilo od roku 1971 do roku 1984 k neodmyslitelné součásti rychlostních závodů na Slovensku. Duchovním otcem všech ročníků byl Arnold Gašpar, okolo kterého se v Malackách všechno točilo. Dokonce v prvních třech letech startoval i jako závodník „katalogové“ třídy. Po odmávnutí ani nejel do depa, protože musel jít odevzdávat věnce.

Cestování s motoklubem

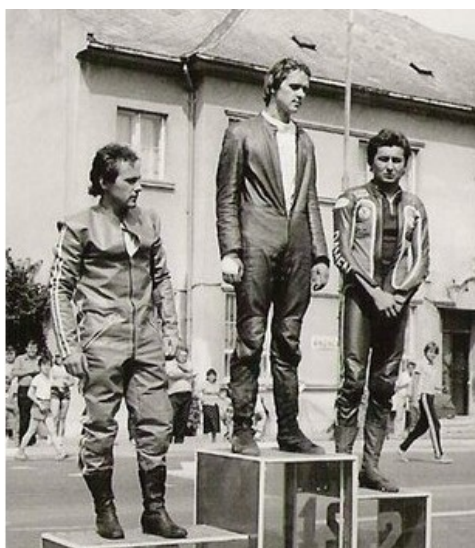
Mimo ředitelování působil i jako technik. Klub v Malackách míval 13 aktivních závodníků. A to se ještě v Malackách jezdily motokáry, prostě klub žil sportovně i společensky.



Mapka okruhu



Jezdecké souboje v ulicích



Jaroslav Zavrtálek na prvním místě 1983 ...a později Kyjovský rodák ve funkci technického komisaře

Závody katalogů se v Malackách udržely až do roku 1980, to už startovaly mimo 50 ccm i 125-ky speciály v rámci M-SR. V Malackách si vlastně mohl každý vyzkoušet, jaké to je jezdit na uzavřeném okruhu. Stačilo vlastnit cestovní Jawu, nebo oplechovaného Pionýra. Také na Moravě byla v osmdesátých letech vypisována katalogová třída 175 ccm. Upravené motocykly ČZ sport

Cestování s motoklubem

sice vyvolávaly úsměv, ale začít se tak určitě dalo. Katalogové závody jsou ve světě běžné dodnes, v Čechách ke škodě věci nikdy bohužel vysáány nebyly



ČZ 175ccm „Katalog“

Břeclav: Je uzel železniční dopravy (kromě hlavního nádraží jsou v Břeclavi ještě čtyři další železniční stanice (Boří les, Poštorná, Charvátská Nová Ves a Hrušky), silniční dopravy (křížení dálnice na Slovensko, hraniční přechody a dopravy vodní. Město je prošíkováno zajímavostmi:

Stavba splavu na řece Dyji s rybochodem a malou podzemní hydroelektrárnou stála v roce 2005 bezmála 30 milionů korun. Rybochodem se měly ryby dostat nad splav dál proti proudu řeky Dyje. Bohužel to nefungovalo, rybochod byl udělaný špatně, ryby nevěděly kam mají jet, jestli do elektrárny nebo k rybochodu. Bylo nutno přebudovat takzvaná okna, přes která ryby proplovají, protože rychlost proudu v nich byla příliš vysoká. Od roku 2007 začala migrace ryb upraveným rybochodem fungovat. Jenže se muselo upravovat podruhé, ryby se přes dílo nemohli dostat kvůli zanášení vstupu naplaveninami.



Splav na Dyji s rybochodem a podzemní hydroelektrárnou

Sladovna v Poštorné je smutný příběh, který mi vyprávěl pan Florus: Fungující sladovnu (fungovala od roku 1861 a zaměstnávala asi 50 lidí) privatizovali. Proдали ji francouzské společnosti. Nový majitel zničil veškerou technologii a provoz v roce 2003 zavřel. A měl vystaráno! Konkurenci je třeba likvidovat... Budovy prodali novému majiteli až bylo jisté, že sladování již nikdo neobnoví. Dnes je areál sídlem stavební firmy a fungující pěstitelské pálence.



Rosenbaumova sladovna Poštorná

Starý cukrovar z roku 1862 rodiny Kuffnerů naopak zrekonstruovali. Cukrovar zažil vzestup v polovině 19.století, kdy začala velká poptávka po cukru. Cukrovarnictví se prudce rozvíjelo. Navíc se v kraji cukrovce mimořádně dařilo. Úpadek nastal vlivem levných dovozů koncem minulého století. Cukrovar byl zrušen. Jelikož většina budov měla vysokou architektonickou hodnotu, objekty nezbourali, ale citlivě přestavěli a dostaly nové využití, většinou jako nové průmyslové závody. Další ještě na rekonstrukci čekají. Počítá se tu s přestavbou na bytové domy a obchody. Cukrovar je dnes z velké části využíván firmou Racio. Srovnajte to s osudem cukrovaru ve Slavkově.



Ocelový most u cukrovaru také opravili, původně sloužil pro železniční vlečku cukrovaru, dnes slouží pro pěší a cyklisty. Byl vyroben ve Vítkovicích.

Vodárenská věž na Sovadinově ulici je dominantou města kterou nepřehlédnete. Hezká stavba věže tu stojí od roku 1927. Dnes je vyhlášena za kulturní památku a je možné vyšlapat po schodech nahoru, kolem nádrží na 650m3 vody. Bohužel jsem nahoře nikdy nebyl.

Vysoká žlutá věž (85m) strojírenského podniku OTIS, další dominanta města, slouží pro testování výtahů. Postavena byla v roce 1969 a je nejvyšší stavbou na Břeclavsku. Ve zdejší nížině je vidět na 30km. Věž má 17 podlaží a zkouší se v ní soustrojí domovních výtahů. Uvnitř jsou tři 70m vysoké testovací výtahové šachty. Testuje se bezpečnost, pohony výtahů, komfort jízdy a nevím co ještě. – Výhledu z věže se nedočkáte! V budově jsou totiž mléčná skla, protože v době před listopadem 1989 bylo zakázáno dívat se jedním směrem do Rakouska, druhým směrem na strategické železniční nádraží a do vojenských kasáren. Pouze směrem na východ, do polí, byl pohled z věže povolen. Firma OTIS prodala svůj první výtah v roce 1857, dnes jezdí jejich výtahy v nejvyšších mrakodrapech celého světa.

OTIS prodává hlavně výtahy do nosnosti 1000 kg, které najdete skoro v každém paneláku. Pracují na jejich modernizaci a neustále je vylepšují. Motor výtahu má modulární systém, jde o bezpřevodový stroj, permanentními magnety poháněný frekvenční měnič, rozvaděče, atd. Provozní brzda a bezpečnostní brzda bránící nekontrolovatelnému pohybu klece výtahu je standard. Při překročení rychlosti má výtah omezovač, vypne proud do motoru a aktivuje brzdy, zastaví výtah. Tento bezpečnostní systém si nechal před 160 lety patentovat zakladatel společnosti Elisha Graves Otis. Provoz výtahu dnes řídí mikroprocesorový systém, ovládá zavírání a otevírání dveří reguluje rozjíždění, brždění a zastavování výtahu.



V Břeclavi se v minulosti také závodilo na městském okruhu. Báječné muže na létajících strojích JAWA, ČZ už v ulicích neviděli hodně dlouho. Jezdilo se tu na strojích, kdy výsledek závisel zejména na jezdeckých schopnostech.



Sportovní nářadí z minulého století

Cestování s motoklubem

Dovedete si představit soudobou přemotorovanou supertechniku jak prolétává uličkami pěší zóny? Jak se vypořádat se zajištěním bezpečnosti jezdců, trati či diváků?



Sportovní nářadí současnosti...

Lichtenštejnský statek Nový dvůr: Stavba Nového dvora má trochu více štěstí než bývalý Panský dvůr ve Slavkově. Ten, ačkoliv se jednalo o barokní chráněný památkový objekt, památkáři tak dlouho ochraňovali, až se z něho stala ruina na zboření. V Novém dvoře se jedná o budovy v empírovém slohu. Zajímavá je centrální rotunda salonu. Objekt stavěl císařský architekt Josef Körnhausel. Statek sloužil jako ovčín, konírny a kravín, byty a zázemí pro personál.



Kruhový salet (rotunda) s krátkými přilehlými křídly

Cestování s motoklubem

Před průčelím rotundy stojí pilířový portikus, kterým se vstupuje do kruhového sálu zaklenutého kopulí s výmalbou. Budova připomíná chrám, poskytovala vyhlídku k rybníku, na rozlehlé louky s pasoucím se dobyt看em. Rotunda je uvnitř rozdělena vysokou skleněnou překážkou na dvě části. Krávy černostrakatého švýcarského plemene byly ustájeny hlavami směrem k přepážce. Z kruhového sálu si kníže Jan I. Josef z Lichtenštejna mohl prohlížet dobytek přes prosklenou překážku. Vodil sem i mnohé hosty.



Široká brána s trojicí valeně zaklenutých otvorů s vjezdem ve střední ose.



V jihovýchodním křídle byly byty

Čtyři křídla uzavírají rozlehlý vnitřní dvůr. Po konfiskaci lichtenštejnský majetek přešel pod Státní statek Valtice. Objekt drancovali drsní jezedáci (kdo to byli jezedáci vysvětlím mladším ročníkům

na vyjíždě). Svými brutálními zásahy objekt fakticky vybydleli, nevložili do něj ani korunu a na historický význam památky nebrali žádné ohledy. Až teprve koncem minulého století se začalo uvažovat o obnově budov. Doposud se objekt drží, ale veřejnosti není přístupný.



Takto skončila barokní reprezentativní konírna Panský dvůr ve Slavkově, 40 roků na něm hospodařil státní statek Slavkov a 25 roku státní památková péče...

Nové Mlýny: Vodní dílo Nové Mlýny je soustav tří nádrží těsně za sebou na řece Dyji. Stavěli je pro zastavení každoročních záplav a pro využití vody při zavlažování:

Mušovská - horní nádrž	Nové Mlýny I	využití hlavně pro rekreaci
Věstonická - střední nádrž	Nové Mlýny II	slouží dnes jako rezervace
Novomlýnská - dolní nádrž	Nové Mlýny III	slouží hlavně pro závlahy

Tak velká vodní plocha měla dopady na mikroklima a životní prostředí. Proto je téma Nové Mlýny proudem živé vody pro ekologisty. Neustále produkují „odborně-vědecké“ a „průkazné“ teorie, které si vzájemně odporují. Jedni odborníci křičí, že zanikly lužní lesy a retenční schopnost se zmenšila! Druzí, naopak, se stavbou schopnost zvětšila! Jedni křičí, že hladina je moc vysoko a zůstalo málo ostrůvků! Jiní, že je moc nízko, protože nevím co! Nové a další „odborné“ studie vlivu na životní prostředí stále vznikají, včetně těch co přisuzují stavbě „globální“ změny klimatu. Protipovodňová funkce díla je těmito chytráky taky zpochybněna. Bodejť by ne, když po stavbě díla žádné povodně nebyly (tedy kromě roku 2006) ! Za povodeň v roce 2006 (tehdy plavala nejen Morava, Čechy ale i Německo atd.) podle ekologů mohlo hlavně povodí Moravy...

Stejně divadlo jako kolem kúrovice na Šumavě, tam se ekologičtí „odborníci“ „vědecky“ taky hádají, zatímco kúrovec si v klídečku žere další les. Tož nezbyvá mu popřát než dobrou chuť!

