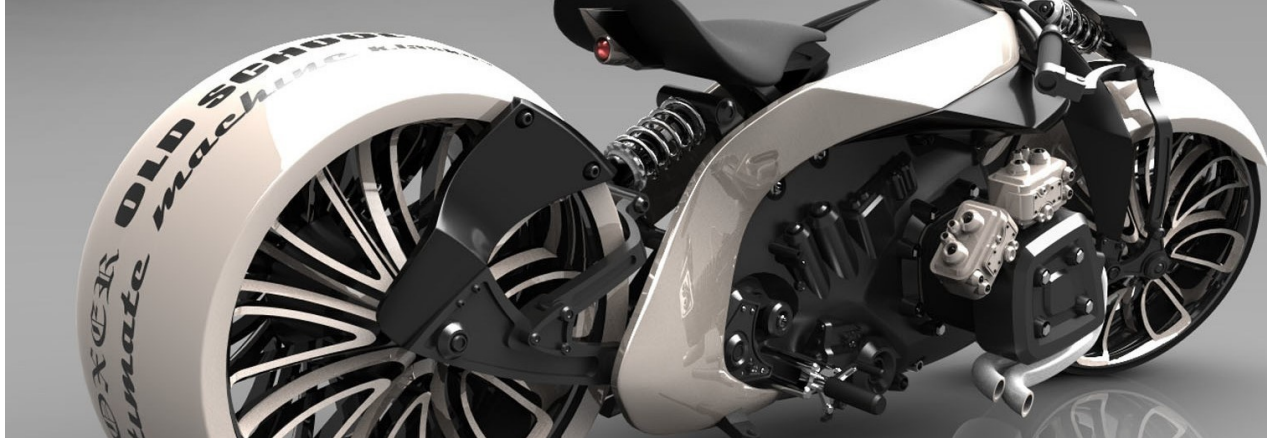




Cestování s motoklubem

Černá Ostrava

Termín:

sobota 21. Duben 2017

Místo a čas startu:

benzínka SHELL Slavkov u Brna, v 9.00 hodin

Trasa:

392 km – 7:03 h jízdy

Na trasu vyjížďky vyrazíme na východ, silnicí č.50/E50. K odbočce na Zástřizly je třeba ohřát motor a pneumatiky. Za touto křižovatkou začíná první jezdecky atraktivní část, silnice se kroutí v rychlých protahovacích až do Kroměříže.

Morkovice: Hezký zámek se postupně vyvinul přestavbami ze středověké tvrze, pozdně barokními, rokokovými a klasicistními úpravami až do dnešní podoby. Dlouhou dobu drželi sídlo Zástřizlové. Pak objekt majitele měnil. Nový majitel vždy majetek zvelebil a rozšířil. V roce 1911 se dostal objekt do vlastnictví JUDr. Jaroslava hraběte Thuna. Byl to ve své době známý veřejný a kulturní činitel a zemský poslanec. Na zámku nesídlil, bydlel tu jen správce. Objekt upadal, byl využíván jenom k pořádání honů.



Zámek v Morkovicích

Změna k lepšímu přišla s novým majitelem v roce 1911. Zámek získal 1.600.000,-K. hrabě Filip Kinský a jeho manželka Marie Kinská-Dubská. Filip Kinský přikročil k rozsáhlým stavebním



úpravám, modernizacím a v roce 1927 v zámku dokonce zavedl elektřinu. Roku 1945 morkovický velkostatek včetně zámku konfiskoval stát. V zámku umístili morkovické muzeum, zdravotní středisko, veterinární středisko, lékárnu a jiné. Stavebně technický stav se zhoršoval, využitelné prostory se neustále zmenšovaly až ze zámku zbyla ruina. Obecní úřad objekt prodal v roce 1994 brněnské firmě EUROPE XXI,

kteřá jej v roce 1996 prodala dál (už nevím komu). Nový majitel se roku 1999 pustil do rekonstrukce. V letech 2000 až 2004 byla budova staticky zajištěna, opravena střecha, fasáda, vyměněny stolařské prvky, nové rozvody elektřiny, vody, plynu, podlahy, omítky. Součástí rozsáhlé rekonstrukce bylo i restaurování původní malířské výzdoby z poloviny 18. století. V roce 2013 byl zrekonstruovaný renesančně-barokní zámek na prodej za vyvolávací cenu 11.900.000 Kč. Tehdy částečně podsklepená budova poskytovala k dispozici byt 4+1 o rozloze 260 metrů čtverečních, čtyři pokoje, kuchyň, dvě koupelny a technickou místnost. Před dokončením byly další čtyři apartmány s vlastním sociálním zařízením. Zastavěná plocha včetně nádvoří činila 1.292m² užitná plocha 1.220m². Prodej se táhnul, v roce 2015 už cena vzrostla na 16 milionů korun. Nyní je objekt v soukromých rukách a veřejnosti není přístupný.

Věžky: Pořádají tu dvakrát do roka celostátní prodejní zahrádkářskou výstavu. Kdo kromě motocyklů máte i tuhle vášeň, zajed'te si sem mezi 1. až 6.květnem (a pak začátkem září). Svou zahrádku můžete vysázet stejně pestře, jako na obrázcích dole.



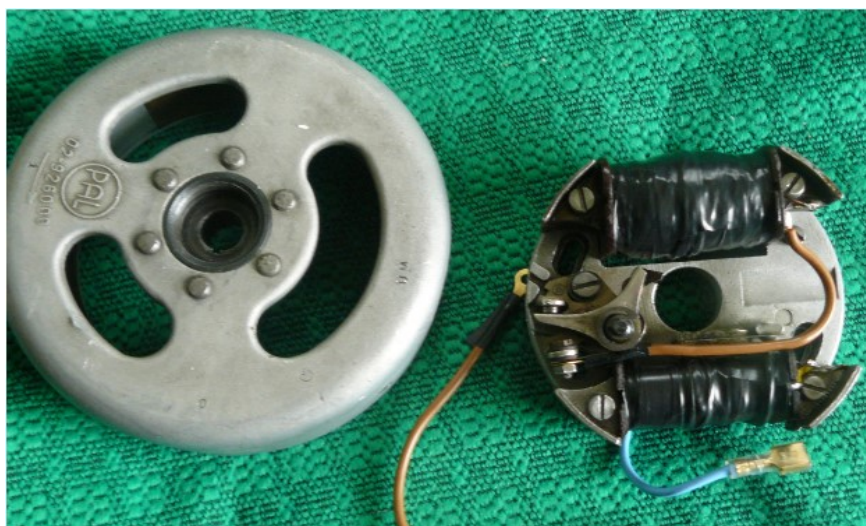
Kroměříž: Tímto nádherným městem jenom projedeme. Kroměříž má bohatou historii, jedinečné památky, zejména Arcibiskupský zámek, Květná a Podzámecká zahrada, romantické kulisy historického centra, Velké náměstí, s mnoha dobrými restauracemi, útulnými kavárnami a vinárnami, Lichtenštejnský seminář... Zkrátka Kroměříž si zaslouží samostatný celodenní výlet, nejlépe pěšky.

Cestování s motoklubem



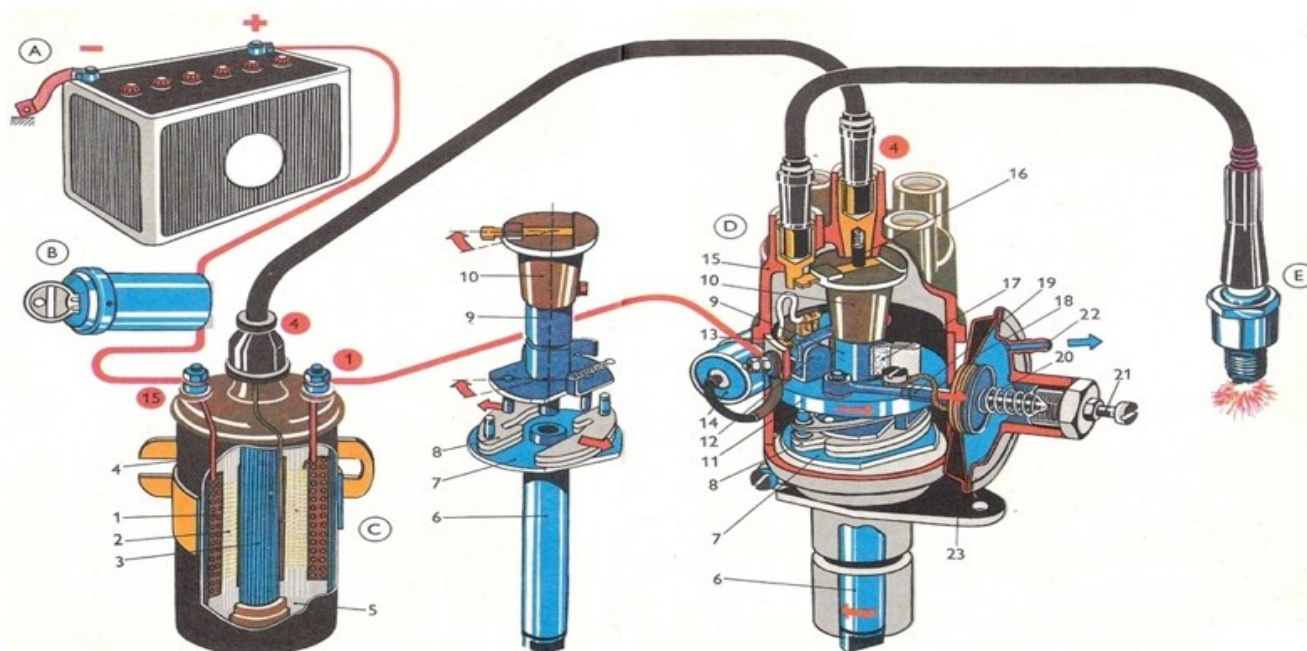
Pohled na květnou zahradu, je jenom malá ochutnávka Kroměříže..

Magneton a.s Kroměříž je pokračovatelem známé značky PAL, skupiny podniků, které vyráběly elektropříslušenství pro auta a motocykly.



Značku PAL bylo kdysi vidět na každé elektrosoučástce

Cestování s motoklubem



Zapalování PAL pro ŠKODA 105/120 (1987)

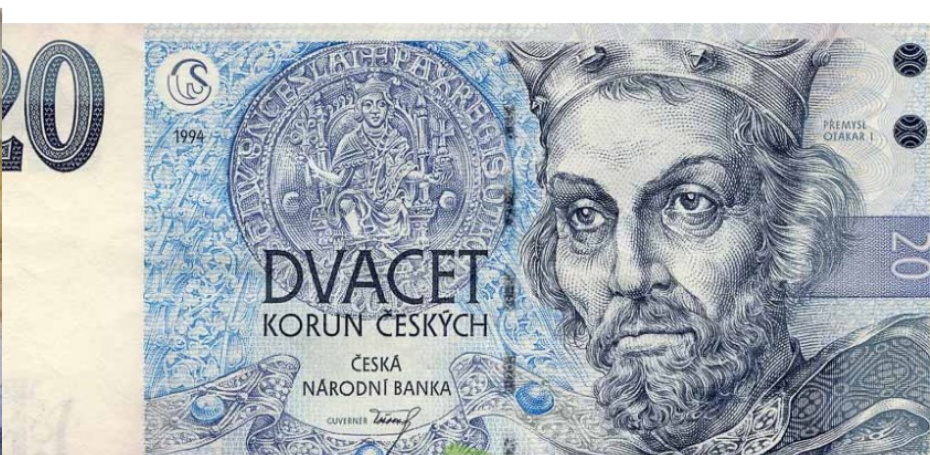


Hlavní budova společnosti MAGNETON a.s. v Kroměříži. Pojedeme kolem

Hulín: První písemná zmínka o městě pochází z roku 1224, český král Přemysl Otakar I. Tady pobýval s početnou družinou a vydal tu důležité listiny. Moc se jich nedochovalo v důsledku častých požárů, přírodních a vojenských katastrof. V boční kapli kostela sv. Václava stojí pozdně románský portál z roku 1224.



Románský portál z 13.století



Portrét Přemysla Otakara I. na staré dvacetikoruně

Cestování s motoklubem

V roce 1841 se začala stavět Severní dráha císaře Ferdinanda. Spojovala Vídeň a polskou Bochni. Trasa železnice vedla přes Hulín a stejně jako dnes dálnice, železnice tehdy přinesla prosperitu. Nová pracovní místa, nové byty pro zaměstnance drah, nové ulice kolem nádraží, nová plynárna k distribuci svítiplynu, který se používal ve vlacích. A rozvoj průmyslu na zpracovávání cukrové řepy, který dopravní tepna podpořila. Nový průmyslový areál, silnice a činžovní domy pro zaměstnance cukrovaru. Před první světovou válkou měl Hulín cukrovary dva. Světová krize a pokles výroby cukru donutil hledat nové směry v podnikání. Vznikla První moravská továrna na pily a nástroje. Vlastně zpočátku jen dílna. Ale na začátku roku 1941 pracovalo v továrně 400 pracovníků a na konci války jich bylo 1 200. Po válce se výrobky exportovaly do zahraničí. Vyvážely se pily a pilové nástroje. Po válce je podnik znárodněn a pod novým označením Pilana jej známe dodnes. Pilana exportuje i mimo Evropu, do Asie, do Ameriky. Zato cukrovar omezuje výrobu a areál starého cukrovaru začíná sloužit jako skladiště.



Pilana Hulín

Holešov: je další téma pro samostatnou výpravu. Středem Holešova, městskou památkovou zónou, vede značený okruh. Žlutá značka okruhu vás dovede na zámek a zámeckou zahradu k několika zajímavým kostelům, Trinitářskému klášteru, ke kovárně, před měšťanské domy na náměstí... Ale až jindy, prohlídka okruhu totiž zabere nejmiň půlden.



Zámecká zahrada

V roce 1863 zahájil Philip Kneisl v Holešově výrobu cukrovinek, snad jako první v Čechách. Na obalech jeho cukrových píšťal a špalků byla vyobrazena sfinga. Zaměstnával asi 20 lidí. Později

Cestování s motoklubem

sortiment rozšiřoval i na čokoládové výrobky, kandované a máčené ovoce a fondán. Značka **SFINX** zůstala, dnes tu dělají BON PARI, JOJO, Lentilky, Hašlerky a nevím jaké dobroty ještě. V roce 1992 se prosperující podnik privatizoval, novým vlastníkem byla společnost Copart, kterou založily firmy Nestlé a Danone. Od roku 1999 je závod Sfinx Holešov plně v rukou Nestlé.



V Bystřici jsme coby dup. Už ze zdaleka ve vidět vrch **Hostýn** (735mnm). Byl od předslovanských dob kultovním místem. Stojí na něm bazilika Nanebevzetí Panny Marie, poutní kostel, dominanta zdaleka viditelná. Základní kámen položili roku 1721 a postavili ji podle plánů J. Ignáce Cyraního. Stavitel Tomáš Šturm stavbu dokončil roku 1748. Za oltářem se skrývá reliéf hostýnské madony. Nevím ale přesně, s jakými problémy věřícím poutníkům pomáhá či s jakými prosbami se na ni obracejí. Bazilika slouží Mariánskému kultu a už po 300 let láká tisíce poutníků ročně.

V starověku stálo na vrcholu Hostýna rozsáhlé **oppidum**. Celý vrchol byl ohrazen valy, jejichž zbytky ještě dnes místy dosahují výšky až 10 m, se základy širokými 15 až 20 m. Pravěké těleso valu je zhotovené z hlíny, kamení, písku a popela. Jsou v něm vytvořeny dvě klešťové brány. Délka valu je asi 1800m. Kelové převzali základ valu po předchozích kulturách, sami je ještě zpevnili. Hradisko bylo důležitým kontrolním bodem Jantarové cesty, která vedla od Středozevního moře k Baltickému.



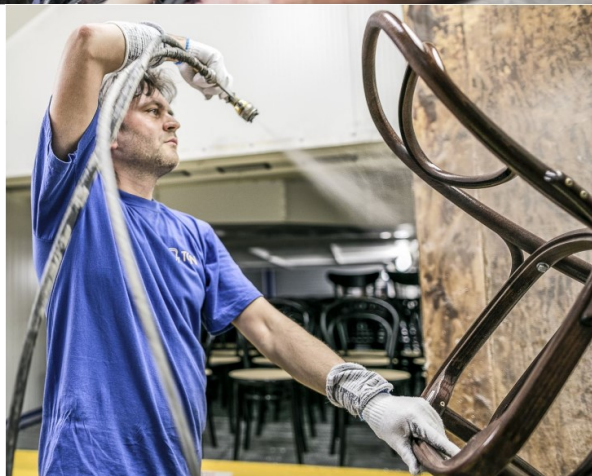
Půdorys keltského oppida dobře patrný z leteckého snímku, v starodávném příkopu rostou stromy bujněji

Nepřítomnost hrobů na Hostýně svědčí o tom, že hradisko nebylo nikdy trvale osídleno, že mělo pouze účel vojenský, obranný a strážní.

Bystřice pod Hostýnem je sídlem továrny na ohýbaný nábytek, kterou založil před 150 lety Michael Thonet. Společnost dodnes produkuje sedací nábytek z ohýbaného dřeva. Stále jde na odbyt. Prodávají jak současné modely, tak historické řady nábytku, jimiž se kdysi Michael Thonet

Cestování s motoklubem

proslavil. A nemyslete, není to žádné retro. Dizajn židlí byl natolik nadčasový a praktický, že se vyrábí bez podstatných změn dodnes.



Za každým detailem je kvalitně odvedené řemeslo...



Tak tohle je ta proslavená židle vzor 14. Tento typ se drží ve výrobě už 150 roků!

Na radnici v Bystřici pod Hostýnem visí zajímavý obraz slavného **malíře Zdeňka Buriana**. Zachycuje výjev z amazonské vesnice, kde jsou kromě indiánů Kamayurá vyobrazeni i dva běloši. Starší muž **Vladimír Kozák** a šedovlasá žena, **Karla Kozáková**, jeho sestra. Oba etnografové prožili svůj život v Brazílii, v provincii Paraná a Mato Grosso. Žili vědeckým výzkumem, shromáždili desítky tisíc dokumentů a předmětů denního užívání původních kmenů

Cestování s motoklubem

Brazílie. V polovině dvacátého století natočili na 16 mm barevný film o indiánech Héta, kde se jim podařilo zaznamenat mimo jiné třeba výrobu kamenné sekery. Kromě toho namalovali stovky obrazů přibližujících život indiánů, velmi často i portréty s uvedením jejich jména. Stovky obrazů živočichů a rostlin pralesa. Položili základy historických institucí a etnografického muzea v Brazílii. Jejich sláva v odborných kruzích daleko překročila hranice Brazílie, i po smrti mají v Jižní Americe obrovské renomé.



Obraz Zdeňka Buriana

Obraz je největší, jaký Burian kdy namaloval (1960x1140mm). Vznikl na základě korespondence a fotografií, které sourozenci Kozákové posílali domů z 15.000km vzdálené země. Bohužel v sedmdesátých (Husákových) letech nebylo možno ocenit jinou vědeckou práci, než která oslavovala režim. Zdeněk Burian režim popuzoval tím, že nemaloval jeřábnice, budovatele a rudoarmějce, navíc byl světově proslulý. No uznejte, že tohle mu odpustit nemohli!

Valašské Meziříčí je známé fabrikou DEZA na okraji města. Název „DEZA“ je zkratka slov DEhtové ZÁvody. Dřív tu pracovali benzol a dehet z koksoven Ostravsko-Karvinského revíru. Nejdřív pod značkou Julius Rütgers, který fabriku v roce 1892 založil. Po znárodnění se to jmenovalo Urxovy závody a od 1989 je transformovali do podniku DEZA, fabrika patřila investičním fondům IKS Komerční banky a Spořitelní investiční společnosti. Majoritní podíl 59,6%, který stál 528 milionů, koupil Agrofert a postupem času se stal jediným akcionářem Dezy. DEZA patří dlouhodobě k největším znečišťovatelům ovzduší v Česku. Sami se přesvědčíte, Dezu je cítit na kilometry daleko, až tudy pojedeme. Do vzduchu vypouští karcinogenní emise benzenu. Deza vyrábí technický uhlík a grafit, dehtové smoly, barviva, benzen, anthrachinon, acenaften, fenanthren, karbazol, pyren, těžké dehtové oleje, ftalátová a adipátová změkčovadla, fenol, kresoly, xylenoly, naftalen, fenolformaldehydové pryskyřice, anthrachinon, měkčeny polyvinilchlorid a další chemikálie, nátěrové hmoty a suroviny určené pro chemický průmysl.



Deza vyrábí samé jedy a hořlaviny, je to cítit široko daleko.

Ve Valašském Meziříčí zpracovávají borosilikátové sklo ve firmě se jménem SCHOTT. Firmu založil Otto Schott, německý sklář, který borosilikátové sklo koncem 19. století vyrobil jako první. Znáte ho pod značkou Duran, Pyrex nebo Corning a potkáte se s ním nejčastěji u skleněných výrobků pro kuchyni.

Kromě křemene, uhličitanu sodného a oxidu hliníku se pro výrobu borosilikátového skla používá také bor. Složení skla je přibližně 80% oxidu křemičitého, 13% oxidu boritého, 4% oxidu sodného a 12-13% oxidu hlinitého. Má mnohem vyšší teplotu tavení než sklo odno-vápenaté a výroba je nákladnější. Avšak vyniká chemickou odolností a odolností proti změnám teploty. Výborně se hodí pro chemické laboratorní sklo, nádobí, varné desky, dvířka mikrovlnek a pečicí trouby, a dokonce i ve stavebnictví.

Borosilikátové sklo má velmi nízký koeficient tepelné roztažnosti ($3,3 \times 10^{-6}/K$), to je třetina sodno-vápenatého skla. Tím zamezuje praskání výrobků účinkem vysoké teploty a tepelným šokem (když pekáč vytáhnete z trouby a položíte na studenou podložku). Teplota měknutí je asi $820^{\circ}C$, hustota asi $2,23 \text{ g/cm}^3$ (je menší jak sodno-vápenaté sklo, proto jsou výrobky lehčí). Opticky má borosilikátové sklo nízkou disperzi (65 Abbe) a nízký index lomu (1,52). Chemicky je velmi odolné, minimální je migrace sodíkových iontů ze skla, tím je vhodné pro zdravotnictví (lékové obaly, injekční stříkačky, ampulky, zubní kazety a podobně). Používá pro implantáty, jako jsou protetické oči, umělé klouby, kostní cementy, dentální kompozitní materiály (bílé zubní výplně) a dokonce i v prsních implantátech.



Materiál se vyrábí v mnoha variantách aby se přizpůsobily barvě zubů

Možná máte v puse materiál z místní fabriky SCHOTT, nějaký skloinomerní cement, nebo taký sklopolyalkenoát nebo glassinomer (?). Tyto materiály se používají na zubní výplně, základem je jemný prášek z borosilikátového skla. Příznivě působí na poškozenou zubní tkáň, podporuje generaci oslabené zuboviny v místě odstraněného zubního kazu, má antibakteriální vlastnosti.

Štramberk: Město je architektonický unikát lidové architektury valašských roubených chalup. Nad městem se tyčí zřícenina hradu Strallenberg s bergfitem, válcovou věží, které tu říkají Trúba. Před hradem stávala na tomto místě od poloviny 14. století strážní tvrz. V roce 1783 se přední část hradu zřítla a zdivo bylo rozebráno na stavební materiál. Věž a část opevnění zůstala stát, v letech 1901-1903 bergfrit zastřešili a upravili na rozhlednu podle návrhu architekta Kamila Hilberta. Trúba stojí dodnes a slouží jako rozhledna. O to, kdo bude rozhlednu, a další hradní objekty, provozovat se vedli spory. Sepisovaly se petice, vznášely restituční nároky, podávaly žaloby za zmařené investice. A podle toho, jak se měnily poměry na radnici, město pronajímalo objekty různým provozovatelům z „neziskových“ organizací. Spory mezi nimi komplikovali život návštěvníkům. Tož tak to už u nás chodí...



Štramberk a Trúba

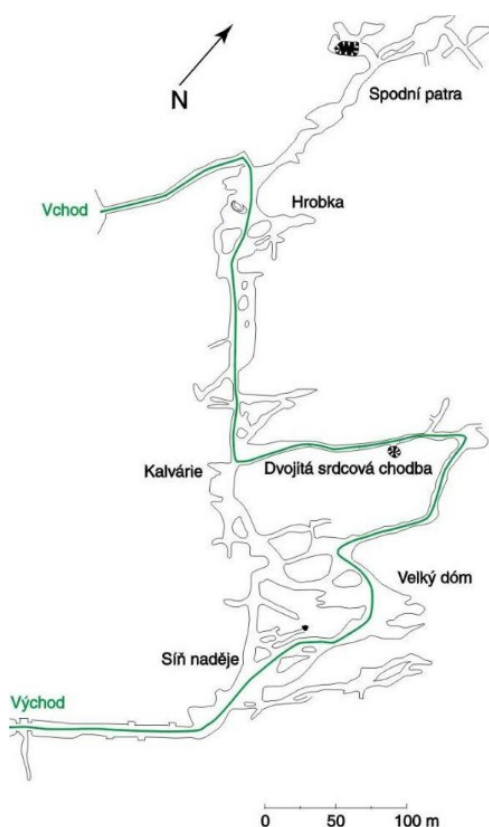
Nedaleko Štramberka, na vrchu kopce Kotouč, uprostřed Národního parku stojí dominantní pomník sv. Václava. Socha byla odhalena roku 1932, po okupaci v roce 1939 byly české nápisy zničeny a pomník poškozen, po roku 1948 došlo k devastaci. Na pomníku byl nápis „SVATÝ VÁCLAVE NEDEJ ZAHYNOUTI NÁM I BUDOUČÍM F. FABIÁNEK J. KOZEL 1932“. Slovo svatý vadilo komunistům a odkaz k českému národu vadil Němcům... V roce 1994 zhotovil sochař Jan Kozel kopii pomníku a 6.srpna 1994 pomník znovu odhalili a vysvětili. Autorem původního pomníku byl František Fabiánek, akademický sochař a malíř z Boskovic. Vyučil se kameníkem, po kamenosochařské škole v Hořicích studoval na AVU, byl žákem Josefa Václava Myslbeka, potom i Augusta Rodina v Paříži. František Fabiánek je i autorem Slavkovského pomníku TGM, který stával na náměstí před poštou přibližně na místě lípy. Na snímku na další straně si všimněte proporcí sochy TGM. Prezident osvoboditel vypadá jako krátkonohý trpaslík a pomník sám je jakýsi přikrčený. Podle mého se dílo sochaři Fabiánkovi moc nepovedlo. Myslbek i Rodin by ho za tuhle práci vytahali za uši. Však Fabiánek toho podle mého spackal víc než Masarykovu sochu ve Slavkově.



Bývalý pomník TGM ve Slavkově



Pomník sv. Václava u Štamberka



Pod vrcholem Kotouč je známá jeskyně Šipka(440mnm). Archeologické naleziště, kde našli nejstarší zaznamenaný pobyt člověka na našem území. Objevil ji v roce 1880 Karl Jaroslav Maška, profesor gymnázia z Nového Jičína. Při archeologickém průzkumu našel spodní čelist neandrtálského dítěte ve věku 8-10 let. Jeskynní labyrint na Kotouči vyhloubila nejspíše voda, která prorazila skalní žebro Šipky, Psího kostelíku a Čertovy díry někdy v předledovcových dobách. Člověk obýval jeskyni před 32 tisíci lety. Nejdřív tu žili neandrtálci, pak lidé mousterienské kultury, gravettienští lovci mamutů či magdalenienští lovci sobů. V jeskyni po sobě nechali kamenné nástroje z křemence, pazourku, rohovce a křišťálu. Neandertálci používali řeč, v jejich kostech se našla přítomnost genu FOXP2, který u lidí odpovídá za řeč. Svoje mrtvé pohřbívali a mrtvým kladli do hrobu dary. To znamená že byli schopní abstrakce a víry. Anatomicky byl porod neandertálců stejně komplikovaný jako dnes. Musel tedy rodičkám někdo pomáhat, nějaká „porodní bába“...

Cestování s motoklubem



Čelist neandrtálce z jeskyně Šipka



Neandrtálec rekonstrukce podoby



Lebka neandrtálce

Kopřivnice: Město proslavila zdejší automobilka. Základy položil podnikavý živnostník, vyrábějící povozy a drožky, Ignác Šustala (Ignatz Schustala). Roku 1891 vídeňští bankéři bratři Guttmanové kapitalizovali společnost Ignatz Schustala & Comp (založena 1858) a učinili z ní Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks Gesellschaft.

Drožku bez koní podle fotky z časopisu La Locomotion Automobile postavili v Kopřivnici roku 1897. Jmenovala se Präsident, jak určitě víte. Liberecký (Reichenberg) továrník baron Theodor von Liebieg sehnal, díky známosti s Karlem Benzem, jeden z prvních jeho dvouválcových motorů a domluvil i pravidelné dodávky dalších motorů pro první série kopřivnických automobilů. První nákladák tu vyrobili 1898.



Takto se vyráběl Präsident v pionýrských dobách automobilového průmyslu

Teprve až v roce 1920 se na kapotách objevila značka TATRA, před tím nesly označení NW (Nesselsdorfer Wagenbau). V roce 1926 byla TATRA začleněna do koncernu Ringhoffer. Peníze pražského magnáta a invence konstruktéra Hanse Ledwinky nastartovaly neskutečný úspěch. Ledwinka doslova šokoval geniální konstrukcí, které se říká „tatrovácká koncepce automobilu“. Koncepce funguje dodnes! Tvoří je centrální nosná trubka podvozku, na přední konec je zašroubovaný vzduchem chlazený motor a převodovka, kola uložena nezávisle na výkyvných poloosách. Dlouhá léta výroby a provozní praxe vozidel toto řešení potvrdilo genialitu konstrukce. Postupně se prosadila v lehkém provedení u speciálních vozidel a potom i pro nejtěžší váhy určené do terénu nebo pro armádu. Například v závodech typu Paříž -Dakar

Legendární auto T111: neskutečný držák a pracant (vydržela ve výrobě 16 let), doslova postavila nové Československo. Legenda

T138: synchronizovaná převodovka, mezinápravové diferenciály, moderní design kabiny a další



Cestování s motoklubem

technické vychytávky. Exportovali ji do 53 zemí pěti kontinentů. Legenda trambusová T813 8x8 Kolos: čtyřnápravová, s dvanáctiválcovým motorem, převodovka s dvaceti převodovými stupni a k tomu čtyři rychlosti zpátečky. Dodnes ji vidíte kralovat na Truck trialech.

A nemyslete, žádné kopie ze zahraničí! Všechna řešení z vlastního vývoje. Fabrika měla a má vlastní zkušební polygon. Například vzduchem přímo chlazený motor má rovněž unikátní konstrukci. Jednotlivé části zalomení klikového hřídele jsou sešroubovány k sobě a vloženy do ložisek v tunelu klikové skříně. Ke každému zalomení jsou připojeny dvě ojnice. Takové uspořádání umožňuje „skládat“ vidlicové šesti, osmi, deseti až dvanáctiválce. K tomu jednoduché chlazení vzduchem. Podle toho v jakém klimatickém provozu se auto pohybovalo, bylo osazeno odpovídajícím převodem ventilátoru. Tatry jezdí spolehlivě v sibiřských mrazech i saharských vedrech.



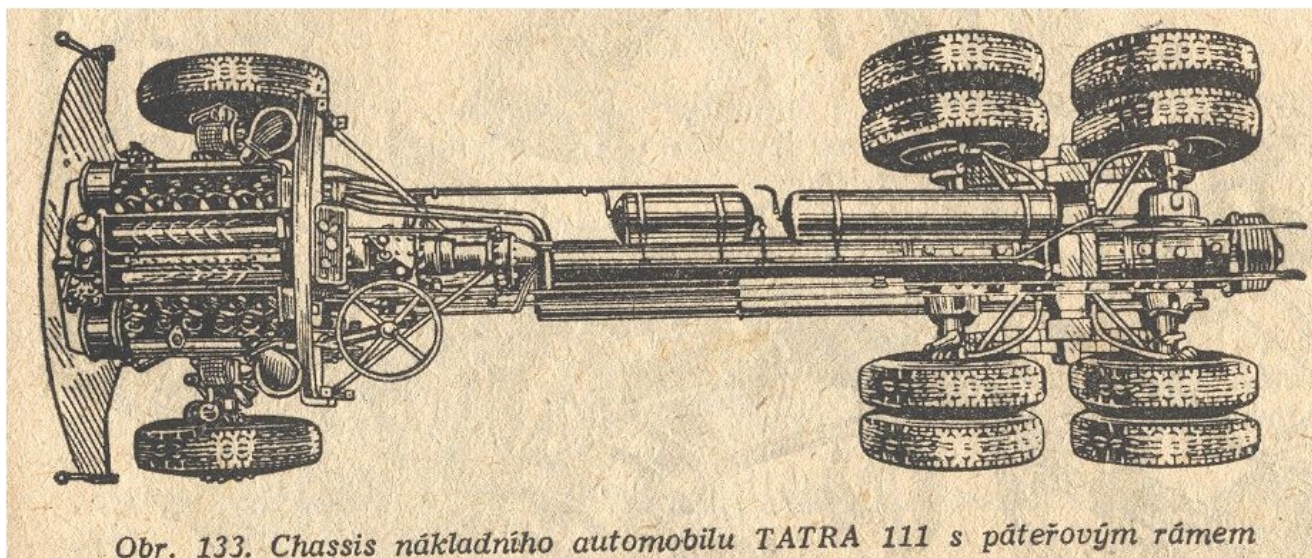
Tatra T111



Tatra T138

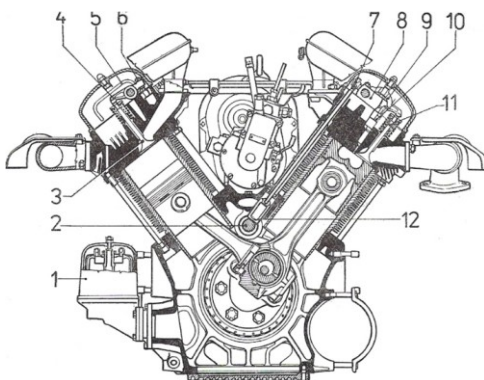


Tatra T141

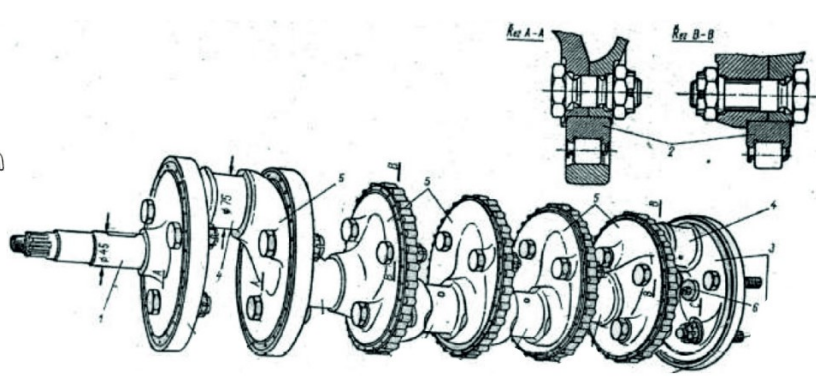


Obr. 133. Chassis nákladního automobilu TATRA 111 s páteřovým rámem

Unikátní koncepce podvozku Tatra



Unikátní koncepce motoru Tatra



Sestava klikové hřídele pro vidlicový dvanáctiválec



Ocelolitínové zalomení klikové hřídele



Příprava na Dakar...

Hukvaldy: Velká zřícenina hradu založeného na skalním hřebeni nad obcí. Hrad založil před rokem 1285 Jindřich z Příbora a Hukvald. V roce 1762 Švédi hrad vypálili a od té doby pustne. Mohutná věž dnes slouží jako rozhledna.



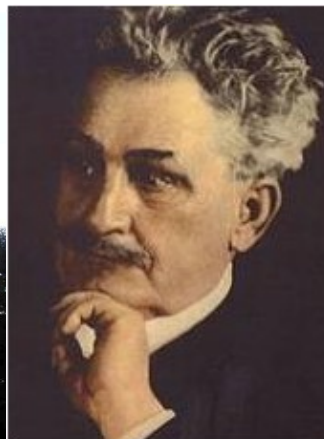
Hrad Hukvaldy

Hukvaldy jsou také rodiště Leoše Janáčka. Narodil se tu v roce 1854. Neznám zdaleka všechny hudební díla a opery (Šárka, Její pastorkyňa, Jenůfa, Taras Bulba, Glagolská mše, Výlety pana Broučka, Věc Makropulos, Káťa Kabanová, Příhody lišky Bystroušky nebo opera Z mrtvého domu) ale dodnes se hrají s velkým úspěchem po celém světě. Janáček byl vlastenec, moravák, slovanista a rusofil. Na tom stál, nehrál si na „světového“ a v jeho hudbě je to slyšet. Originální styl, melodika moravské lidové hudby jsou hlavní znaky jeho hudby. Myslím že to byla také příčina jeho úspěchu.

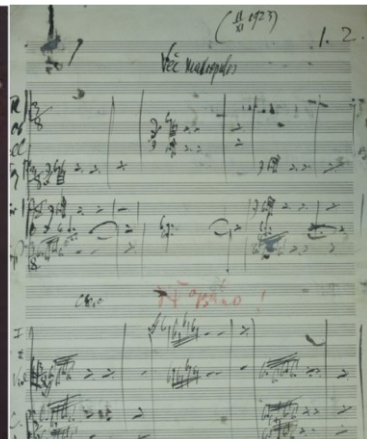
Cestování s motoklubem



Janáčkův rodný dům



...podoba



...opera Věc Makropulos

Jeho otec byl učitel a varhaník, bydleli v místní škole. Ve školních budovách z konce 19. století a začátku 20. století se učí dodnes. Historie těchto staveb je poučná. Jak hospodárně obecní zastupitelstva školy stavěly, jak obětavě na stavbu školy přispívali místní občané. Prostě věděli, že dobré vzdělání je klíčem k lepšímu životu jejich dětí. Nemohlo se stát, že by se při stavbě někdo obohatil. A to nebyly jako dnes mraky „protikorupčních“ zákonů. Veřejnou prospěšnost chápali jinak.



Dnešní Mateřská škola Lhotka

Učilo se všelijak, převážně ve farních školách. V roce 1869 začal platit nový školský zákon, podle něho nad školami převzal dozor stát. Přibýly předměty jako kreslení, tělocvik, zeměpis a učení o přírodě. Nový zákon vyžadoval u každé školy pozemek pro výuku hospodářských a zahradnických prací. Podle zákona začaly vznikat „místní rady školní“. Například v nedaleké Lhotce uvažovali o výstavbě vlastní školy. Dali si žádost na okresní hejtmanství, když jako hlavní důvod potřeby školy uvedli velkou vzdálenost ze Lhotky do školy v Kozlovicích. Hejtmán Cibulka se sám přijel přesvědčit o tom, jak dlouho lhoteckým školákům trvá tato cesta. Se starostem Janem Brožem cestu sami za dvě hodiny prošli, jak zapsal do školní kroniky Petr Behm, správce školy. Obec povolení dostala a financování výstavby řešila žádostí u omouckého arcibiskupa, kardinála Bedřicha Egona, lanckraběte z Fürstenberga, aby jim daroval potřebné dřevo ke stavbě školy. Arcibiskup souhlasil a pověřil kozlovického revírníka Rajnocha, aby dřevo vybral. Ten vybral dřevo vhodné ke stavbě i k výrobě šindelů ve větším množství, než stavba potřebovala. Lhotečtí přebytečné dřevo přiznali, prodali a utržené peníze vložili do stavby školy. 50 zlatých

daroval bývalý ředitel arcibiskupských železáren frýdlantských a rolník Jan Žídek z čísla 7 daroval svůj vlastní pozemek jako stavební místo. Pak udělali sbírku u všech občanů. Rolníci dali po deseti zlatých a slíbili dopravu koňmi. Pasekáři dali až 5 zlatých, domkáři pak 3 zlaté a ruční práci. Jenže později ani to nestačilo a obec chtěla zorganizovat novou sbírku. S ní ovšem nesouhlasili především ti chudší občané a spor ten se dostal až k soudu. Zemský soud v Brně rozhodl, že první částka vzniklá sbírkou byla upotřebena a další částka by se měla získat sbírkou dle výšky c. k. daní, které platil každý občan.

Nebo v nedalekých Sedlištích se učilo v soukromí. V roce 1927 firma Juroš z Frýdku zhotovila první stavební plány a rozpočet 1 200 000 Kč. To byly tehdy velké peníze. Zemská školní rada v Opavě projekt schválila, ale zemská správní komise nesouhlasila pro vysoké náklady a zbytečně komplikované vnitřním uspořádáním školy. A výsledek? Zvolili jiné místo stavby oslovili firmu Kolář-Rubý z Ostravy aby udělal nové plány školy (slouží dodnes) za cenu 20 000 Kč a přijali technického dozora včetně garance za řádné vyúčtování za cenu 15 000 Kč.



Jubilejní Masarykova základní škola a mateřská škola Sedliště



V zimě roku 1930 navezli místní rolníci na budoucí stavbu 200 vozů štěrku. Obec vypsalala konkurz na dodavatele stavby. Účastnilo celkem 13 firem z okolí a nejnižší podání ceny činilo 617 000 Kč a nejvyšší 789 486 Kč. Po prozkoumání nabídek vybrali firmu stavitele Františka Filipce z Dolních Tošanovic. Byli se totiž podívat na školu, kterou stavitel Filipce postavil ve Skalici a seznámili se i s podmínkami firmy včetně termínu ukončení a s cenou 625 000 Kč. Bylo to chytré rozhodnutí. Stálý dozor nad stavbou si rozdělili členové zastupitelstva, členové místní školní a finanční komise. Činili tak pochopitelně zdarma. Stavbu vedl místní rodák, zednický a tesařský polír František Kocich. Všechny nekvalifikované práce byly svěřeny místním občanům a všechny stolařské práce provedl místní živnostník Leopold Hrabec. Písek do malty dodával místní rolník František Žídek. Obec tehdy vedl starosta Josef Mokroš, který byl také předsedou místní školní rady. Jejím místopředsedou byl řídící učitel Karel Janošek, který učil v Sedlištích již od roku 1907. Škola byla postavena ještě v témže roce, v němž bylo rozhodnuto o dodavateli stavby, tedy v roce 1930. A pan řídící Janošek na závěr pamětního zápisu v kronice napsal: Dej Bůh, aby z této školy vycházela zdravá mládež k prospěchu nejen obce, ale celého československého národa. A vidíte, uplynulo necelých sto let...Každý tušíte, za jakých okolností dnes staví školy a veřejné budovy pravnucci této mládeže. Asi by nepochopili a kroutili hlavami, co se děje dnes.



Příklad: „rekonstrukce“ školy - starý stav



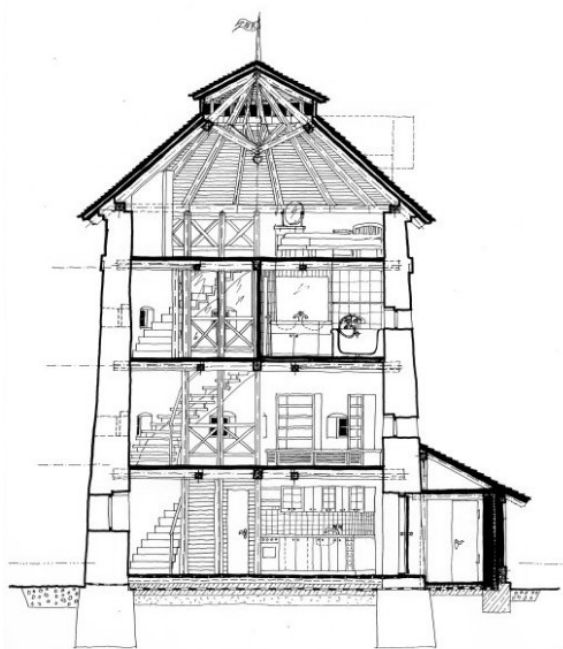
nový stav po „rekonstrukci“

Brušperk: Nad městem postavil okolo roku 1830 mlynář Lísek větrný mlýn holandského typu. Mlel na něm třicet let v roce 1860 mlýn prodal Janu Lednickému. Kuželovitá stavba o průměru 7,9m a výšce 11,7m. Vítr roztáčel čtyři křídla až do roku 1940, pak jej předělali na elektriku. Začal mlít na podzim roku 1941, jenže pak Němci mlýny uzavřeli. Mlynář mlel na černo a navíc byl odbojář. V roce 1944 ho na udání gestapo zatklo a popravilo. Manželka popraveného mlynáře musela mlýn prodat, mlýn chřádnul a ničili jej necitlivé stavební úpravy střechy, obvodového zdiva atd.



Současný majitel z Ostravy mlýn přebudovat na rekreační objekt. Najal odbornou pomoc. Arch. Edita Vlčková se úkolu ujala v roce 2009. Architektka odstranila některé nevhodné úpravy předchozích majitelů. Výsledek si prohlédneme.

VĚTRNÝ MLÝN V BRUŠTERKU • REKONSTRUKCE • ŘEZ 11.
M 1:50



STAVBA • REKONSTRUKCE VĚTRNÉHO MLÝNA V BRUŠTERKU • SVISLÝ ŘEZ M 1:50
INVESTOR • M. HLOCH, P. K. SKO. AUTOR STUDIE • EDITA VLČKOVÁ, ARCH.
AUTORIZ. ARCH. • ALENA VRAŽEDOVÁ, ING. ARCH. ŘÍJEN 2002

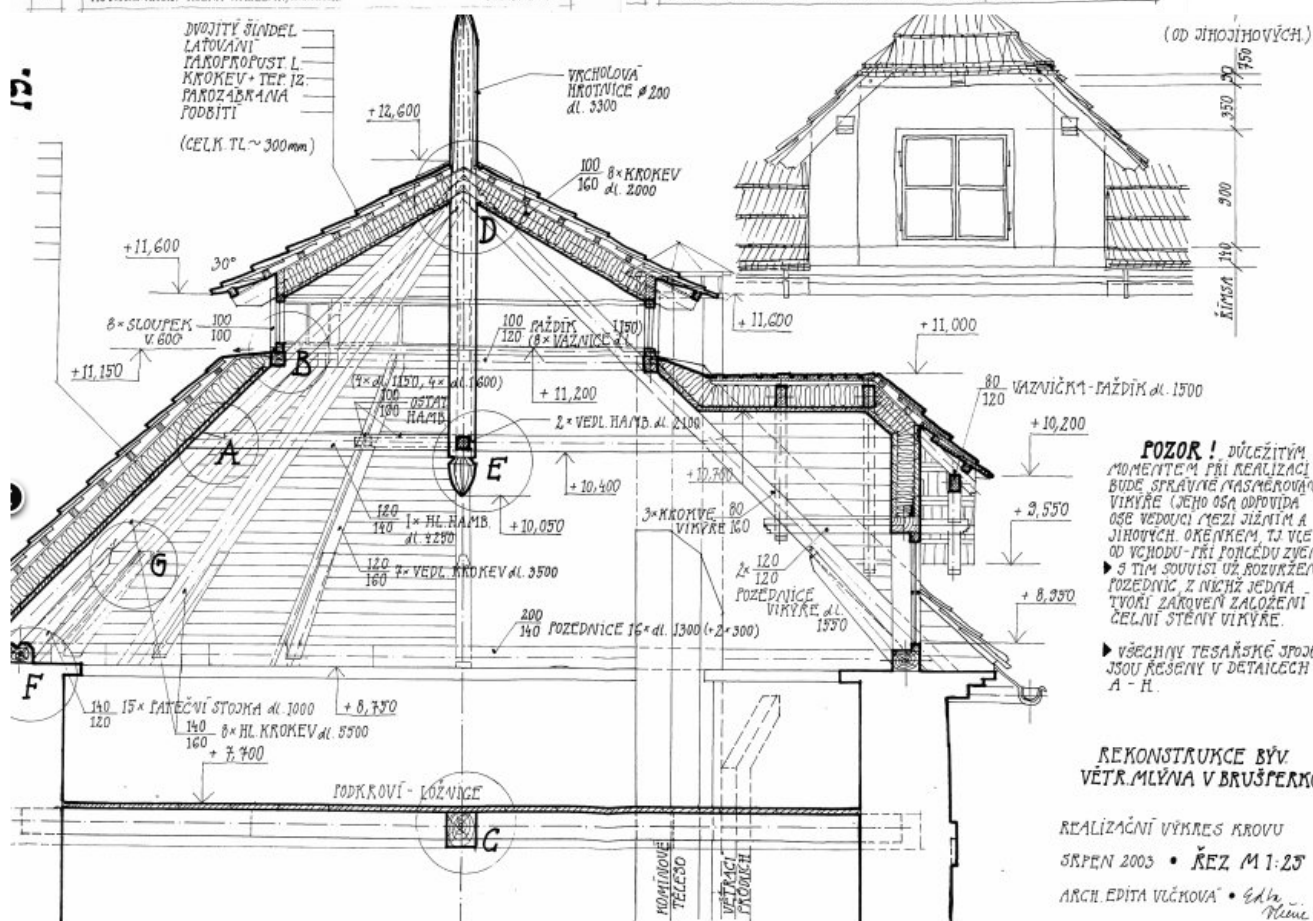
JÍHOVÝCHODNÍ POHLED • REKONSTRUKCE BÝVALÉHO VĚTRNÉHO MLÝNA V BRUŠTERKU • VARIANTA V.
M 1:50

MATERIÁLOVÉ A BAREVNÉ ŘEŠENÍ FASÁD:

- ▶ STAVAJÍCÍ I NOVÉ DŘEVNÉ KONSTRUKCE - 3000 SMÍTOVÝ
VÝKONOVÝ SMÍTOVÝ A DŘEVNÝ ÚČETNÍ
- ▶ STŘEŠNÍ KONSTRUKCE 3000 KRYTÝ ŠTÍPANÝM
JEDNOVÝM SMÍTOVÝM A ÚČETNÍM
- ▶ TESAŘSKÉ KONSTRUKCE NOVÝ A ZVĚTŘÍ
- TRÁSNÍKOVÝ DŘEVNÝ KONSTRUKCE
- ▶ TRÁSNÍKOVÉ VÝKONY - MASIVNÍ DŘEVNÉ
DŘEVNÉ V PŘÍK. DŘEVNÉ, DŘEVNÉ PLOCHY
DŘEVNÝM LÁZEM
- ▶ OLEČOVÁNÍ KOMEN. OČENÍ A DŘEVNÉ
- ROVNANÍ KEDY PŘEDVÝM TĚLEČEM
- ▶ PODKLÁDKA PŘÍSTAVBY - LICOVANÝ
LICOVÝ KAMEN
- ▶ KAMEN. DŘEVNÝ ŠTÍPANÝ
KAMEN
- ▶ SLUŽEBNÍ ROVNANÍ (UMĚLEC
KOVANÝ - KAMEN. V UMĚLEC)
- KAMEN. V UMĚLEC STAVAJÍCÍ
OČEN. TRÁSNÍKOVÝ - VĚTŘÍ



STAVBA • REKONSTRUKCE VĚTRNÉHO MLÝNA V BRUŠTERKU • JÍHOVÝCHODNÍ POHLED • VV • M 1:50
INVESTOR • ADRA REALITY, ING. AUTOR STUDIE • EDITA VLČKOVÁ, ARCH. Edita Vlčková
AUTORIZOVANÝ ARCHITEKT • ALENA VRAŽEDOVÁ, ING. ARCH. ÚNOR 2003

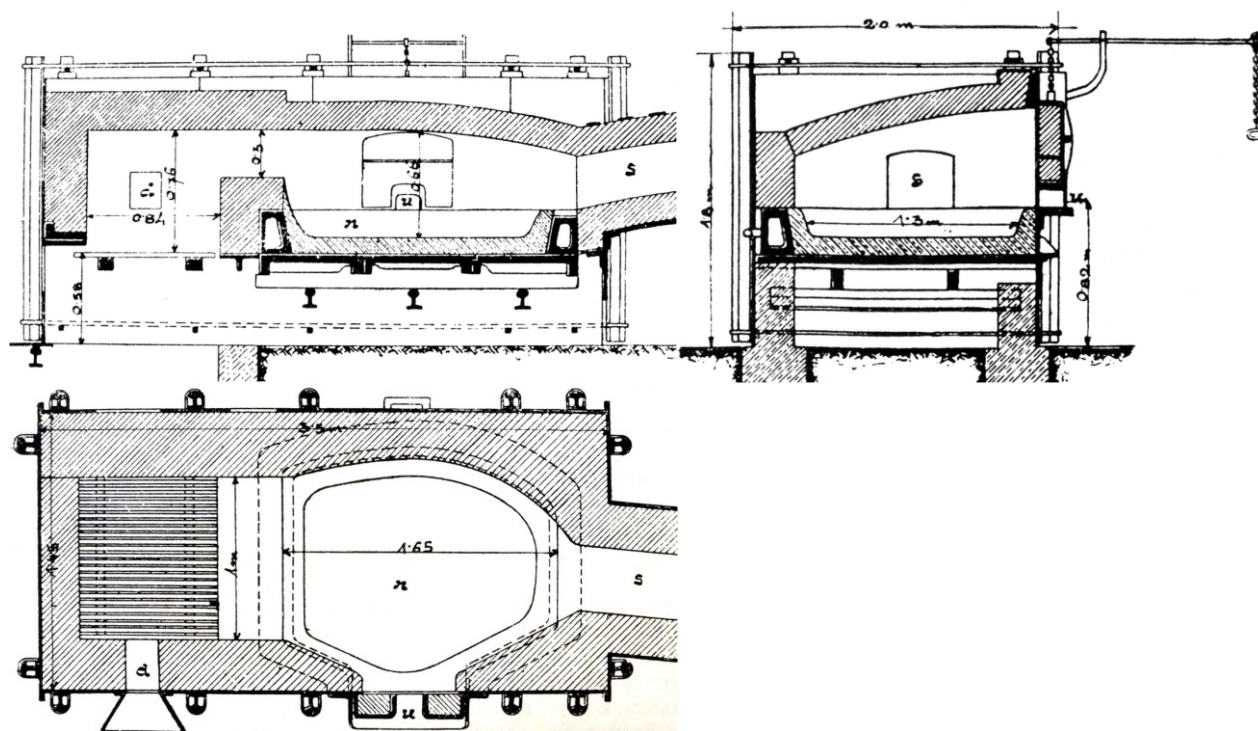


Mlýn stojí nad městem, uvidíme ho při příjezdu. Mlýnské kameny o dvou složení mají průměrech 1,26 a 1,35 m a jsou opřeny o zeď mlýna. Architektka je ročník 1966, bydlí v Lysovicích u

Vyškova v hliněném domě s žudrem. Už jsme její práci viděli i na rodném domu Jožky Úprky v Kněždubu

Vítkovice jsou známým průmyslovým centrem. Vlastně byly. Začalo to v roce 1828, olomoucký arcibiskup arcivévoda Rudolf, na doporučení profesora F. X. Riepla z Vídně, postavil pudlovací pec. Rudolfova huť, jak ji nazval, odstartovala přeměnu zemědělské vesnice na průmyslové město. Výhodou Vítkovic byla poloha poblíž bohatých ostravských ložisek uhlí, beskydských zdrojů železné rudy a vody z Ostravice. V roce 1843 koupil huť Salomon Mayer Rothschild a díky jeho kapitálu Vítkovický průmysl prudce rostl.

Staré hutě produkovaly něco jako dnešní litinu. Hmota byla křehká a lámala se, bylo v ní mnoho uhlíku. Pudlování byl postup jak železo zkujnit, zbavit uhlíku. Roztavené surové železo se zahřálo v pudlovací peci, s taveninou se stále míchalo a při tom se přebytečný uhlík v železe vysokým žárem spaloval. Jak uhlíku ubývalo, tavenina houstla, vznikaly v ní chuchvalce tzv. vlci, které obsahovaly kujné železo. Taviči vlky vytahovali z pece a v hamrech se z nich vykovaly železné pruty. Ty byly surovinou pro kováře k dalšímu zpracování.



Nárys, bokorys a půdorys pudlovací pece

Víte, že pod Vítkovicemi a celou uhelnou ostravsko-karvinskou pánví jsou rozsáhlé vytěžené prostory, které zaplavuje podzemní voda? Pod pánví na ploše takřka 80 km² je jezero se slanou vodou, které vzniklo při horotvorné činnosti v době alpského vrásnění. Tehdy se zvedly Beskydy a vrstvy s uhlím, které se utvářelo v prvohorách, se dostaly nad písky třetihorního moře. Hluboký zářez, něco jako „Mrtvé moře“. Jeho pozůstatky jsou stále v podzemí.

Po celé 19. století se uhlí těžilo šachtami, které nešly hlouběji než 500 metrů. Pod touto hranicí se výskyt uhlí nepředpokládal. O dalším uhlí o 200 metrů níž nikdo nevěděl, natož o spoustě slané vody v podzemí.

V roce 1899 těžební společnost Marie Anna vybudovala nový důl Bedřich (Friedrich-Schacht) v místech Ostrava-Nová Ves. Při ověřovacím vrtu ve větrné jámě v hloubce 431 metrů narazili na vodu. Vyrasila tlakem 36 atmosfér spolu s výronem kysličníku uhličitého nahoru. Tři lidi to stálo život a voda pronikla do těžební jámy. Nasadili výkonná čerpadla, ale jenom co přestali čerpat, sloupec vody v šachtě nastoupal na výšku 360 metrů. Peníze na výstavbu spolkló čerpání vody. V roce 1910 Důl Bedřich opustili (v roce 1971 důl zasypali). Od té doby s důlní vodou, které se říká detrity, museli při těžbě počítat.



V ostravsko-karvinském revíru detrity tvoří nahromadění písku a šterku. Vrstvy jsou nasáklé fosilní mořskou vodou, která má tlak až 80 atmosfér a v ní je rozpuštěný metan a oxid uhličitý. Nemyslete, že je to voda, která dolů prosákla z povrchu! Důlní voda nemá se srážkami nic společného, a opravdu jde o starou mořskou vodu.

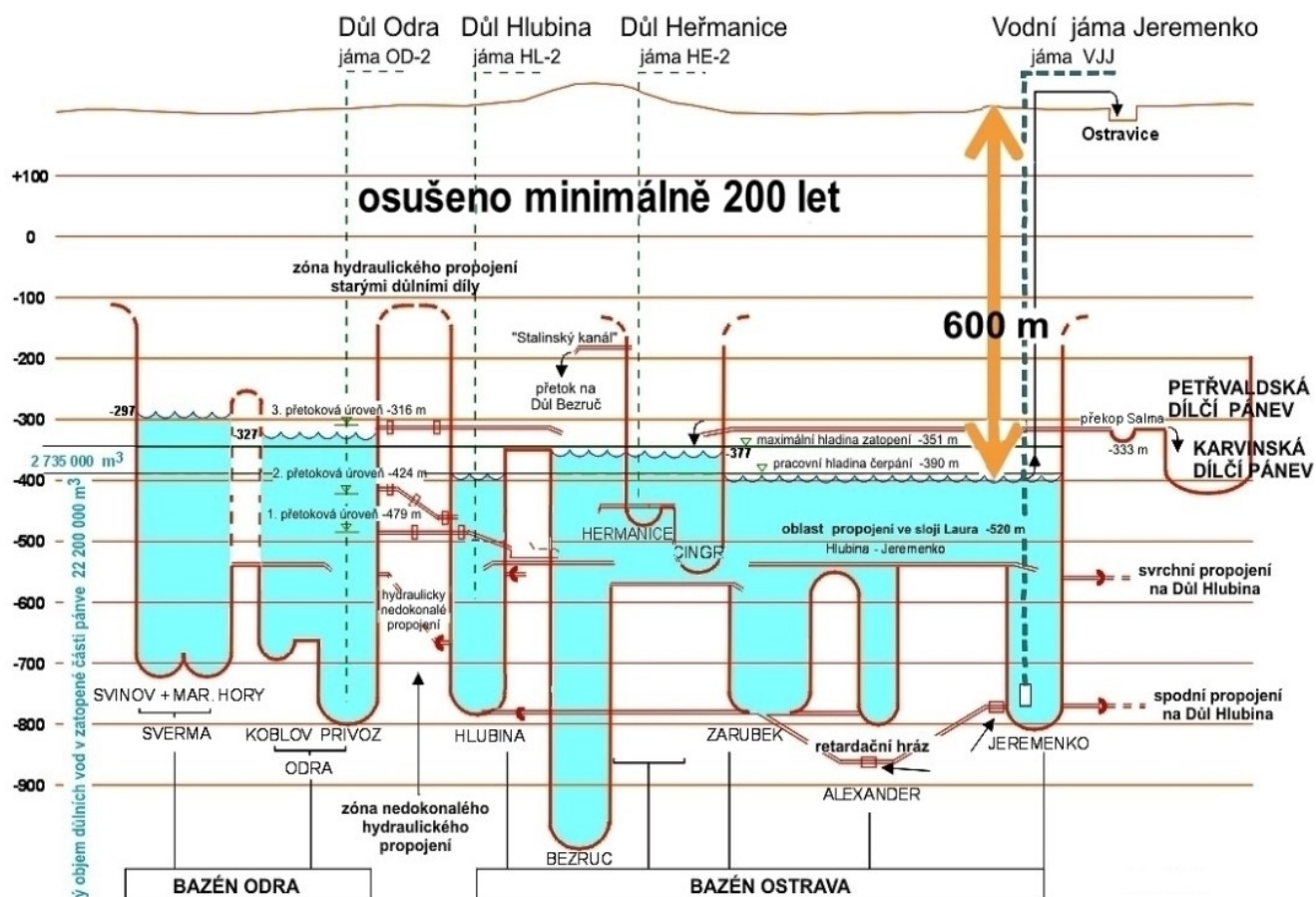
Rozsah detritových ložisek je na Ostravsku přesně zmapovaný, plynovodních kolektorů je v podzemí mnoho, jsou různého stáří a v různých hloubkách. V Přívoze (u hlavního nádraží) nejsou třeba vůbec, naopak v Petřkovicích vystupují vrstvy karbonského uhlí až na povrch a detrity s nimi. Na jih od Přívozu se písky objevují již v hloubce 300 metrů, a jejich mocnost narůstá. Třeba pod ostravským obvodem Nová Bělá začíná takřka 300 metrů silná detritová vrstva v hloubce cca 1000 metrů.

S důlní vodou se nedá nic dělat, jenom se musí po dlouhá léta čerpat, aby se mohlo těžit uhlí i v hloubkách pod detrity, kde je uhlí víc a lepší kvality než nad nimi. Dneska je těžba v útlumu, Na Ostravě se netěží, ale důlní voda dělá problémy dál. Jednotlivé doly jsou totiž mezi sebou propojeny. Dokud se bude těžit na Karvinsku, musí se čerpat.

Na Karvinsku čerpá důlní vodu vodní jáma Žofie a v Ostravě-Vítkovicích vodní jáma Jeremenko (bývalý Důl Jeremenko). Bez čerpadel z Jeremenka by se ložiska na Karvinsku dlouho nad vodou neudržela. Za jeden rok se na Jeremenku odčerpá 5,5 milionu krychlových metrů důlní vody. Má 27°C, je silně mineralizovaná, svým složením je mimořádně vhodná pro balneoterapii, ale vybudujte lázně v bývalých dolech(?!). Někde se využívá pro vytápění, pro chod tepelných čerpadel.

Po ukončení těžby i na Karvinsku, obrovské, vytěžené prostory zaplaví důlní voda. Bude to trvat mnoho let. Šachta v Paskově se už zaplavuje. Celá se zaplaví do roku 2100. Stoupání důlních vod se projeví na vzhledu krajiny. Změní ji důlní poklesy. O kolik klesne nikdo neví. O metr, o deset, nebo padesát metrů? Nikdo to neví, ani kdy to bude.

Cestování s motoklubem



Mapka detritů pod Ostravsko-Karvinským revírem.

Bolt Tower: Nástavba vysoké pece č.1 ve Vítkovicích nese jméno „Bolt Tower“. Slavnostního otevření vyhlídkové věže nad komplexem bývalých železáren koksoven a válcoven se osobně účastnil Usain St. Leo Bolt (narozen 21. srpna 1986), bývalý jamajský sprinter, držitel tří atletických světových rekordů. V běhu na 100 metrů s časem 9,58s. V běhu na 200 metrů s časem 19,19s, oba z roku 2009. A konečně ve štafetě na 4 x 100 metrů časem 36,84s, kterou zaběhl jamajský tým na olympiádě 2012 v Londýně. Věž postavila v letech 2014-2015 firma ARS VÍTKOVICE s.r.o. podle návrhu Ing. arch. Josefa Pleskots s Jiřím Trčkou, Petrem Sýkorou, Andrejem Škripněm a Milanem Šramlem. Spolupracovali i na stavbě Trojhalí – Nová Karolina v roce 2014.



Architekt Josef Pleskot



Atlet Usain Bolt

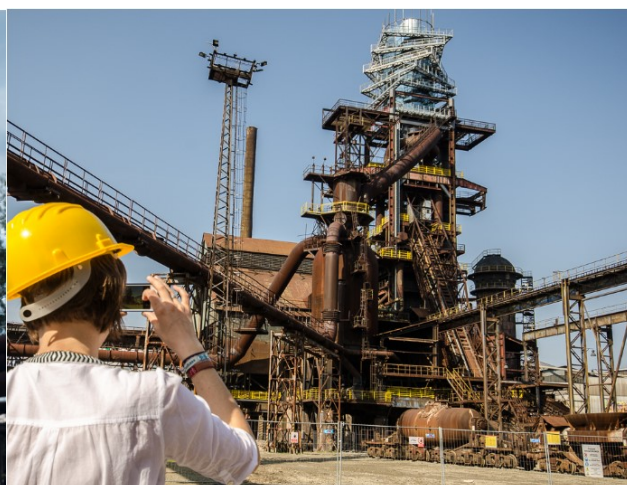
Cestování s motoklubem



Pohled z věže Bolt Tower na průmyslový komplex



Pohled na věž Bolt Tower na průmyslový komplex



Důl Petřvald



Důl Jindřich - Ostrava-Moravská Ostrava

Těžní ocelová, příhradová věž dolu Jindřich pochází z roku 1913 a fungovala do roku 1979. Dnes je věž kulturní památkou, je začleněna do novodobé výstavby, takže ji lze volně nahlédnout pod roztažené nohy.

Cestování s motoklubem



Městská jatka - Ostrava-Moravská Ostrava



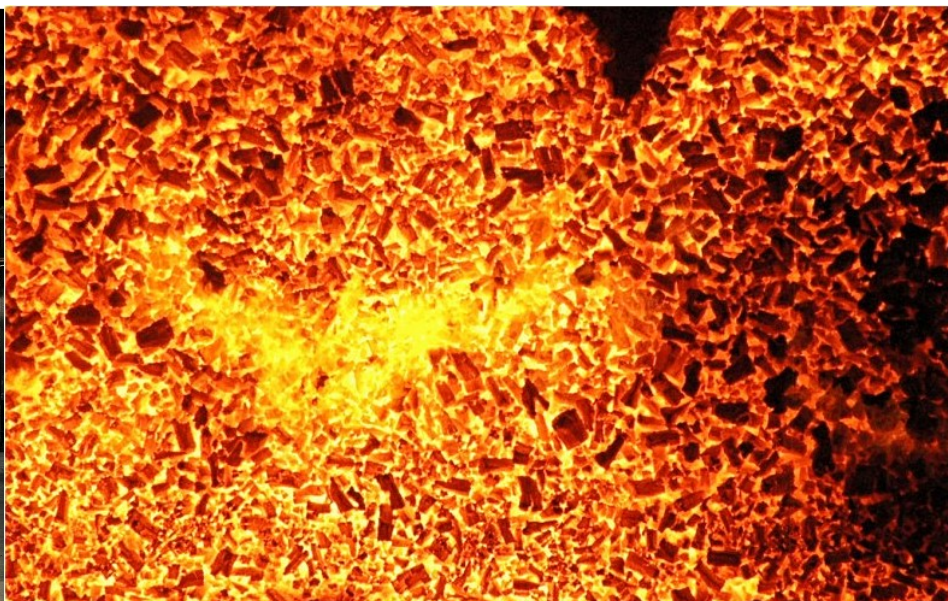
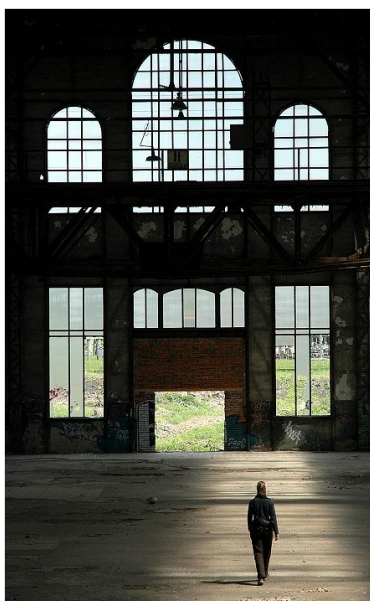
Uhelný důl Alexander - Ostrava-Kunčičky

Ostravská jatka už léta chátrají. Jejich majitel (BAUHAUS) aplikuje stejnou metodu jako Slavkov v případě Kaunicova dvora. Kulturní památka zchátrá a nezbude nic jiného, než ji pak zbourat a lukrativní parcelu na kraji centra Ostravy pak výhodně zpeněžit.

Po dole Alexander zbylo pár budov, dvě těžní věže a architektonicky velmi hodnotný tovární komín. Stavby jsou kulturními památkami, za poslední roky byla opravena kompletně jedna budova a jedna těžní věž dostala nový nátěr. Z červené na šedivou.



Hůl Anna. V radiální cihle komínu se zvětšil "zápisem na pamětní cihlu" komínář František Písl z Nové Vsi č. 35. Jak vidíte z vyrytého vzkazu z roku 1934. Důl fungoval od roku 1907 do 1965. Ke kotelně náležel kdysi ještě jeden komín, dokonce to byl komín s rezervoárem na vodu.



Koksování bývalá koksovna Karolina - Moravská Ostrava

Cestování s motoklubem

Fotografie nahoře ukazuje poslední fázi koksování. Rozžhavený koks vyjíždí z baterie pod vodní sprchu kde se schladí. Je to pohled do ďáblovho chřtánu, zorničky se vám zúží a sálavé teplo vás opotí. 85 metrů dlouhé haly elektrárny a koksovny dnes zejí prázdnotou, dusot a chvění generátorů dávno utichnul. Brzy tu ale bude zaset nový život v podobě rozsáhlého developerského projektu.



Mannesmannova válcovna trub, Svinov



Hrudkovna - Ostrava-Vítkovice

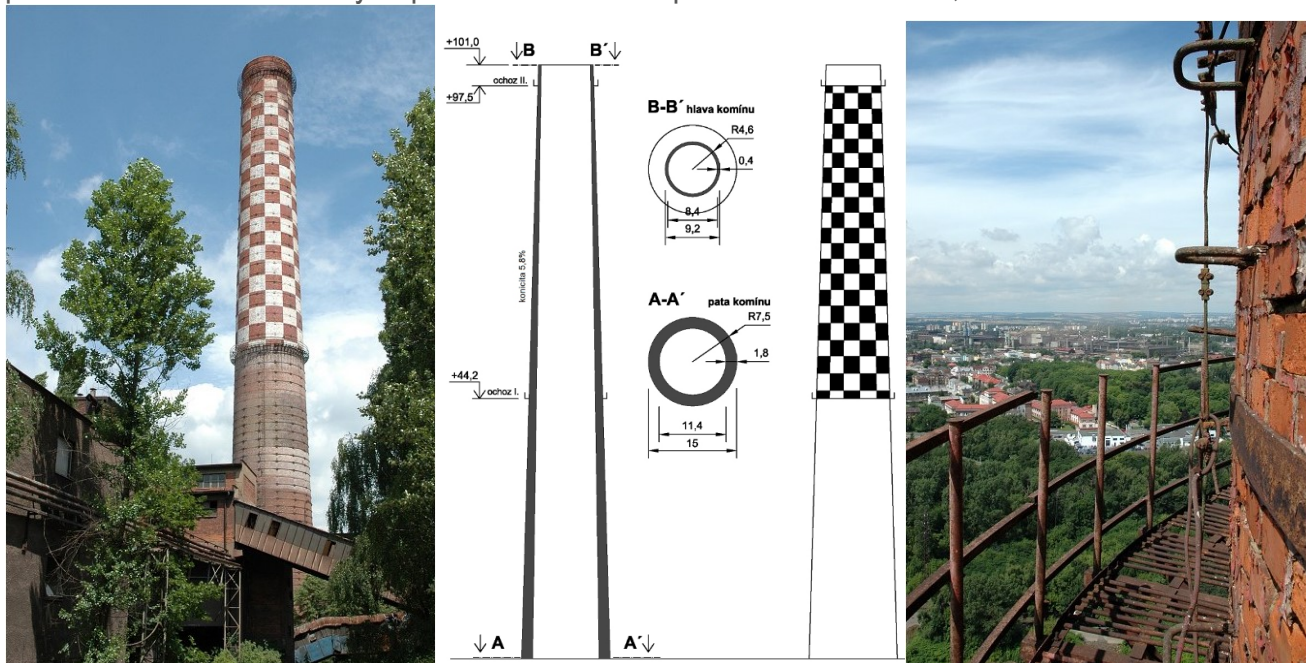
Nejtlustší cihelný komín výšky 101 metrů čeká demolice stejně jako i přilehlé budovy. Padne tak jedna z ikon Ostravy. Ostraváci se proti tomu nijak nebouří, památkáře nějaký komín z šedesátých let nezajímá. Tož, škoda. Byla by to šance jak udělat jedinečnou konverzi, která by neměla v Evropě obdoby. Komín by mohl sloužit jako horolezecká stěna, jako vyhlídková věž, v extrémním případě i jako restaurace. Navíc demolice takového monstra je nákladnější jak oprava a konzervace.



Komín patří mezi český unikát. Cihelných komínů o výšce nad 100 metrů je v ČR pouze několik (např. bývalá elektrárna v Libušíně, elektrárna v Kolíně, teplárna v Náchodě, Brně a Ostravě-Třebovicích). Ostravský "Strakáč" je však navíc nejmohutnějším komínem v ČR - v patě dosahuje průměru cca 15 metrů s mocností stěny 2 metry a jeho hmotnost je kolem 10 000 tun! Průměr komínu ve vrcholu je 9 metrů. Komín hrudkovny má koeficient štíhlosti $\lambda = 6,7$. Komíny jemu výškově podobné jsou štíhlejší - dosahují vyššího koeficientu štíhlosti (λ od 8 do 13).

Cestování s motoklubem

Z cihel Strakáče by se mohlo postavit i 120 rodinných domů (to je samozřejmě blbost, z komínových cihel klasické zdivo stavět nejde). Unikátní je i jeho kostičkované pomalování, podobné měl i 195 metrů vysoký komín tušimické elektrárny (ten odstřelili 26. 11. 2005), nebo železobetonový komín chomutovské teplárny (výška 100 metrů). Jinak jsou komíny pomalované podle standardních leteckých požadavků. Komín postavili v roce 1961,



Poruba: Vystavěli ji po druhé světové válce jako hlavní sídliště pro dělníky mohutnějšího průmyslu. Uvažovalo se, že se sem přesune nové centrum Ostravy, když to staré mělo ustoupit těžbě uhlí. Nyní jsou tu architektonicky ceněné stavby ve stylu socialistického realismu, tzv. sorela. V Porubě kolem roku 1960 žilo až sto tisíc obyvatel, dnes počet klesl na zhruba sedmdesát tisíc lidí. Je tu sídlo Vysoké školy báňské, Technické univerzity a Fakultní nemocnice.



Bílovec: Je nevelká vesnice na úpatí Vítkovické vrchoviny. V nedalekém lomu u Staré vsi je geologický park. O odkryté zvrásněné vrstvy jsou fotogenické. My pokračujeme směrem Skřípov.



Vítkov: Zdejší úpravna vody je zajímavou ukázkou technické architektury od architekta Kainara. Reliéf na průčelí je poslední velké dílo Vincence Makovského ze 60. let 19. století. Surová voda z údolní nádrže Kružberk je přiváděna 6,7 kilometru dlouhou tlakovou štolou s průměrem 240 centimetrů s maximální kapacitou devět kubických metrů vody za sekundu. Pro vodárenské účely je určeno 2700 litrů za sekundu. Štola byla ražena v náročných geologických podmínkách v letech 1954-1958.

Odběrný objekt tlakové štoly je umístěn na pravém břehu nádrže, umožňuje odběr ze dvou výškových horizontů. Obě vtokové štoly se spojují v šachtě návodních uzávěrů. Odtud voda proudí přes vyrovnávací komoru ke komoře uzávěrů, které jsou umístěny při vyústění štoly v Podhradí.

Do kopce, silnicí na hrad, je pár ostrých zatáček, jezdí se tu závody do vrchu veteránů. Asfalt je mizerný, jako ve slavkovských serpentínách. Ale podívaná v depu stojí za to.



Asfalt je korodovaný a drolí se



Závodit se musí opatrně

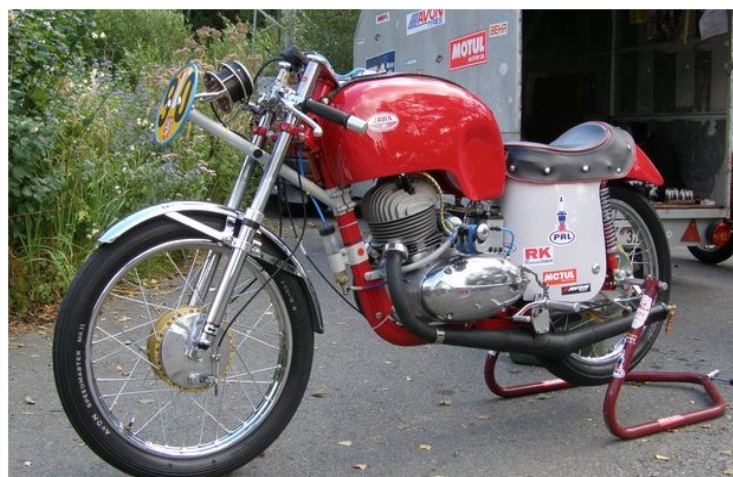
Cestování s motoklubem



Schválně, kdo ví, jakému autu patří tenhle interiér?

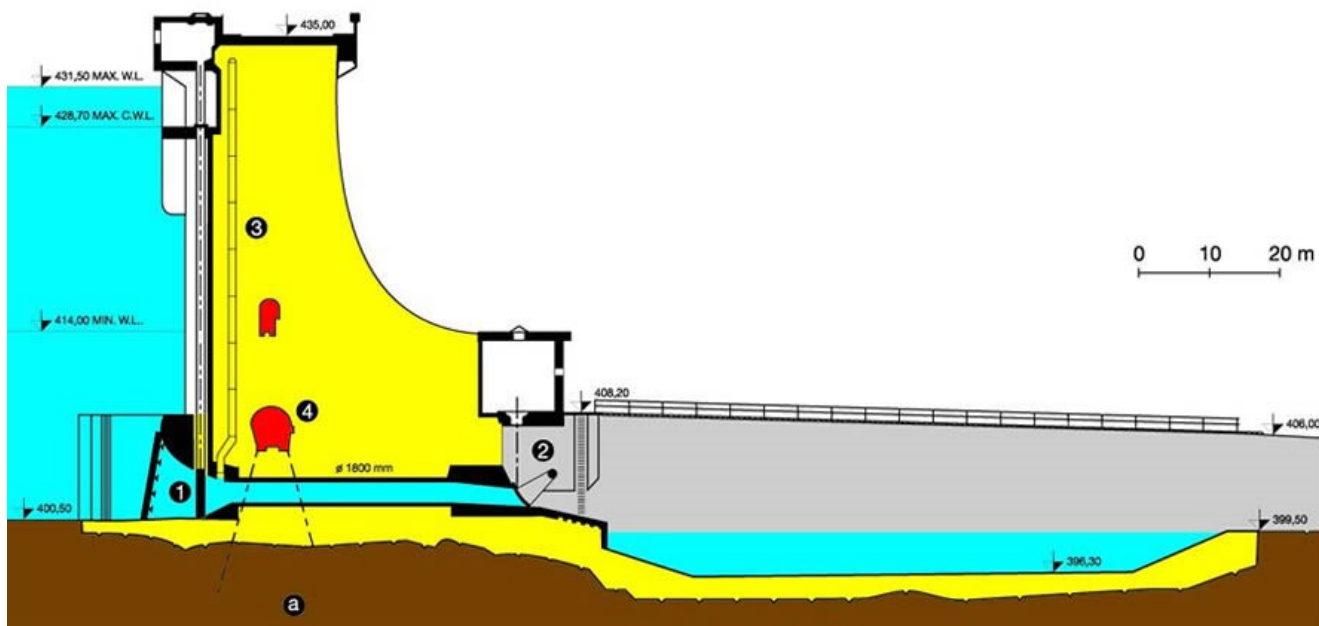


ČZ 150 v závodní úpravě



Totéž JAWA 250

Stavba betonové přehradní hráze Kružberk objemu 93.000 m³ je zakotvená do skalního podloží. Stavět se začalo v roce 1948 a roku 1955 bylo hotovo. V přehradě se nesmí koupat, podobně jako na Víru. Hladinu chrání několik pásem hygienické ochrany, protože dílo slouží jako zdroj pitné vody pro Ostravu a okolí. Přívod vody do Ostravy je 40 km dlouhý. Začíná 13km dlouhým tunelem, který dvakrát podchází pod dnem řeky Moravice. Do úpravní vody v Podhradí vede tlakový přivaděč v délce 6,6km o průměru 2,4m. Na konci přivaděče postavili elektrárnu s instalovaným výkonem 7 MW.



Příčný profil přehradní hrází nádrže Kružberk

V zaplaveném pravostranném údolí potoka Lobník je v přehradě uložena sypaná hráz vysoká 19,6metrů, zajímavý detail. Má zabránit vniknutí naplavenin do recipientu přehrady. Pamětníci možná vzpomenou na seriál Velké sedlo z roku roce 1987. Autorem devítidílného seriálu byl Jaroslav Dietl. Natáčelo se právě tady.



Letecký pohled na přehradu Kružberk

Hráz má na délku 280m, výšku 34,5 m a celkový objem nádrže je až 35,5 milionů m³ vody. Retenční prostor poskytuje 6,9milionů m³ pro jarní povodně. Délka zaplaveného údolí je 9 km s maximální hloubkou vody v zátopě do 31 m. Zatopená plocha čítá 280 ha. Moravice pod přehradou pak zaručuje odtok 1,5 m³/s. Další voda je odváděna přivaděčem na úpravnu vody v

Cestování s motoklubem

Podhradí, výkon úpravní je uváděn ke 2,2 m³/s . Električka se vyrábí jen doplňkově, pod hrází jsou instalovány dvě turbíny 2×100kW. Dvojice přehrad Slezská Harta–Kružberk účinně brání povodním.



Stavba hráze přehrady Kružberk



Duší a stavitelem vodního díla byl Ing. Jan Čermák. Vyžádal si z internačního tábora pro Němce Ing. Kappela, znamenitého vodohospodáře a vedoucího mnoha vodohospodářských prací ve Slezsku. Projekt i stavbu si vzal za svoje. Po skončení projekčních prací se odstěhoval na přehradu jako stavbyvedoucí a investor. Bydlel nad přehradou ve vile s výhledem na staveniště. Překonal všemožné peripetie. Oblast byla odlehlá od civilizace, železnice, komunikací a průmyslu. Místní lidé jsou však houževnatí, se vším si poradili. Přes všechno dílo dokončil. Více o této postavě si povíme na vyjíždce.



Ing. Jan Čermák



Stavba hráze

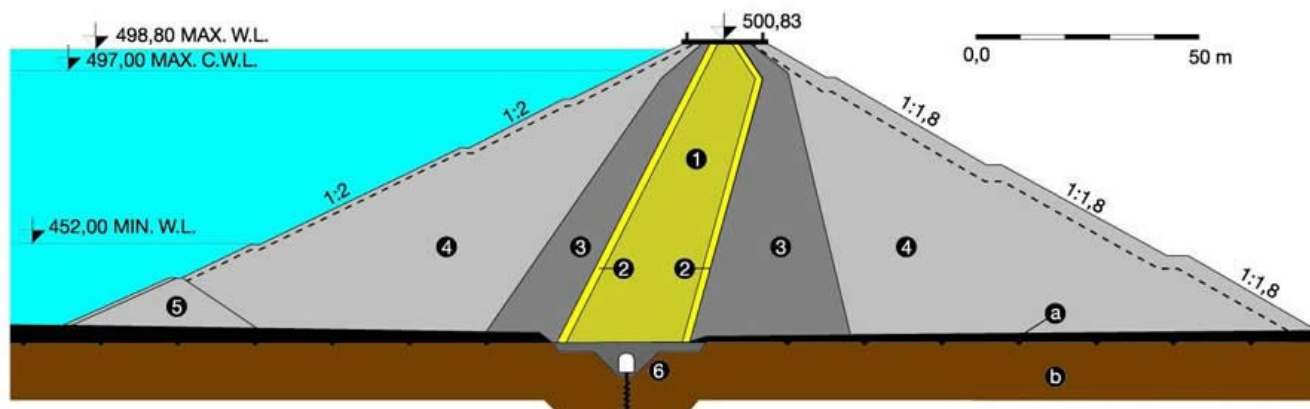


Sypaná hráz v údolí Lobníka je vidět nahoře

Nádrž Slezská Harta je výš proti proudu Moravice. Spolu s Kružberkem fungují v kaskádě. Snižují stoletý povodňový průtok z 258m³/s na 50m³/s pod Kružberkem. Nebo nadlepšují průtok na 4,55m³/s když je sucho. Přepouštěním vody Harty z různých výškových (teplotních) horizontů ovlivňuje teplotu vody v Kružberku. Tím zlepšují parametry vody k vodárenskému zpracování. Stavbu Slezské Harty plánovali od poloviny osmdesátých let. Stavět se začalo až v roce 1987. Změny v roce 1989 do osudu přehrady významně zasáhly. Ceny rostly, státní financování vysychalo. Cena vody rostla, lidi s ní šetřili, spotřeba se snižovala a už to vypadalo, že přehradu

Cestování s motoklubem

snad nedostaví. Zachránilo ji to, že bylo levnější ji dostavět, než území uvést do původního stavu. Vláda v lednu 1996 uvolnila peníze, v listopadu 1997 přehradu dokončili. Dílo přišlo na 2,5 miliardy korun, dalších 745 milionů korun pak stál vodovodní přivaděč. Sypaná hráz je 540 metrů dlouhá a 65 metrů vysoká. Na její výstavbu se spotřebovalo dva a půl milionu metrů krychlových kamení, šterku a hlíny.



Řez tělesem hráze Slezská Harta

Nad hladinou se tyčí věž pro odběr vody, Vpusti jsou ve čtyřech různých hloubkách. Pod přelivem stojí vodní elektrárna osazená dvojicí Francisových turbín o výkonu 0,39 a 2,75 MW. Přehradu měli napouštět 15 let, jak to spočítali. Avšak povodně v letech 1996 a 1997 nádrž zaplnily ze sedmdesáti procent.



Pohled na hráz Slezská Harta

V přehradě na rozdíl od Kružberku slouží k rekreaci, rybolovu, plachtění a potápění. V hloubce cca 60m stojí nad zatopeným korytem Moravice betonový most Rudolfa Selinger (průmyslník v bývalém zatopeném území). Most je často vyhledávaný potápěči.

Natáčelo se i tady. Nedaleko vesnice Mezina točili americký velkofilm Johanka z Arku. Kulisy vodního hradu stály neuvěřitelných 50 mil. dolarů a filmaři po natáčení místo zase uvedli do původní podoby.

Cestování s motoklubem



Záběr z filmu Johanka z Arku



Takto vypadá místo ve skutečnosti

Město Libavá: Vojenské území kolem Města Libavá vzniklo za Gottwalda. Strana a vláda se dne 17. září 1946 rozhodla o zřízení vojenského tábora Město Libavá. V prostoru uvázlo víc jak 20 vesnic. Většinou prázdných po poválečném odsunu Němců.



9K76 Temp-S na podvozku MAZ-543

Na Libavě rusáci nechali vybudovat raketová "sila pro ruskou raketovou jednotku s balistickými raketami středního doletu 9K76 Temp-S" (v kódovém označení NATO se jim říkalo SS-12 Scaleboard). Místům kde byly jejich úkryty se dodnes říká "točka sever, jih a západ". Do Československa raketovou jednotku převedeli z Ukrajiny. Byla to reakce na rozmístění raket Pershing2 v Německu. Velitelskou základnu měla 122. raketová brigáda v Hranicích na Moravě. Ve výzbroji měli 39 operačně taktických raket 9M76 a 24 odpalovacích zařízení 9P120 na autech MAZ-543. Jednotka z Libavé rychle zmizela na jaře 1988. Byl to důsledek rusko-americké dohody o likvidaci raket středního doletu. SS-12 mohly nést jaderné hlavice ale o jejich přítomnosti na území bývalé ČSSR nikdo nic neví.



Silo pro 9K76 Temp-S (SS-12) v prostoru Libavá



Havarijní stav mlýna na Libavé



Armáda dala mlýn do pořádku

Doba založení Siedlerova větrného mlýna ve Městě Libavá není známá. Poprvé se o něm píše až roku 1875, ale to už byl v provozu delší čas. Po druhé světové válce byl již ve špatném stavu, navíc se ocitnul ve vojenském újezdě. Přesto přečkal a v roce 1996 mu udělali generálku. Dostal novou břidlicovou střechu a malé lopatky (jsou nefunkční). Stavba má v přízemí průměr 9m a výšku 12,5m, v současnosti patří armádě ČR.

Šternberk: Hrad postavil někdy v 13.století Zdeslav ze Šternberka a rod jej držel do husické doby. Pak střídal majitele a roku 1945 ho zestátnili. Prohlídka hradu a města je na samostatnou výpravu.



Hrad a město Šternberk určitě navštívte v samostatné výpravě

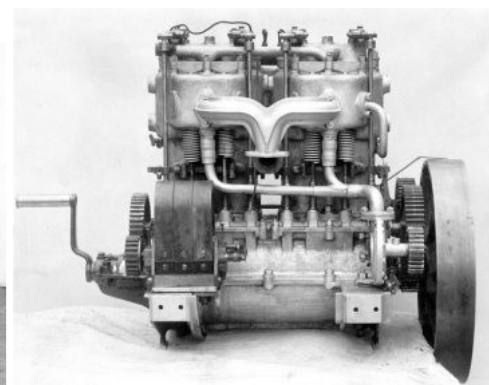
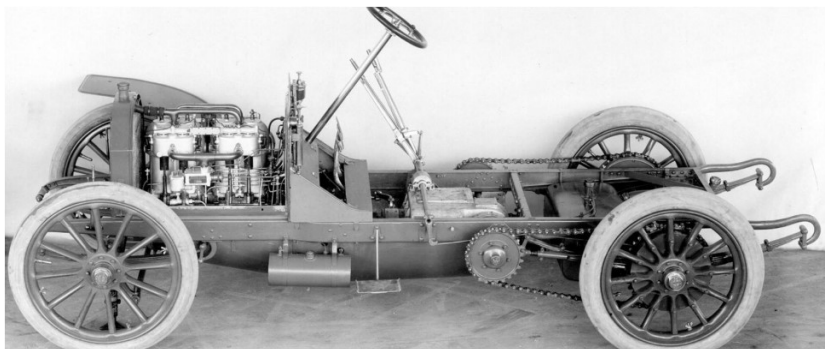
Kopec nad městem je známý zatáčkovitou silnicí, na které se jezdí automobilové závody do vrchu Ecce Homo. Trať měří asi 7800 metrů a má výškový rozdíl 307m, je velice hezká a už se těším, jak si ji párkrát projedeme. Závodí se tu už od roku 1905, v současnosti se tu jezdí Mistrovství Evropy, taky veteráni a podobně.

Mimochodem první ročník, v roce 1905, se jel 18.května. Vítězem byl Arnold Hildesheimer na Mercedesu Simplex 60 HP, dosáhl času 4minuty 57sekund. Tak jsem zvědavý jestli ten jeho čas dáme taky (???).

Cestování s motoklubem



Cestování s motoklubem



Mercedes Simplex 60 HP

Mercedes Simplex 60 HP výroba 1902-1909

Výrobce

Daimler Motoren Gesellschaft

Motor

5315 cm³ / 9236 cm³ (1902 až 1909) řadový čtyřválec
41,7 koní při 1050 ot / min (1902)

Převodovka

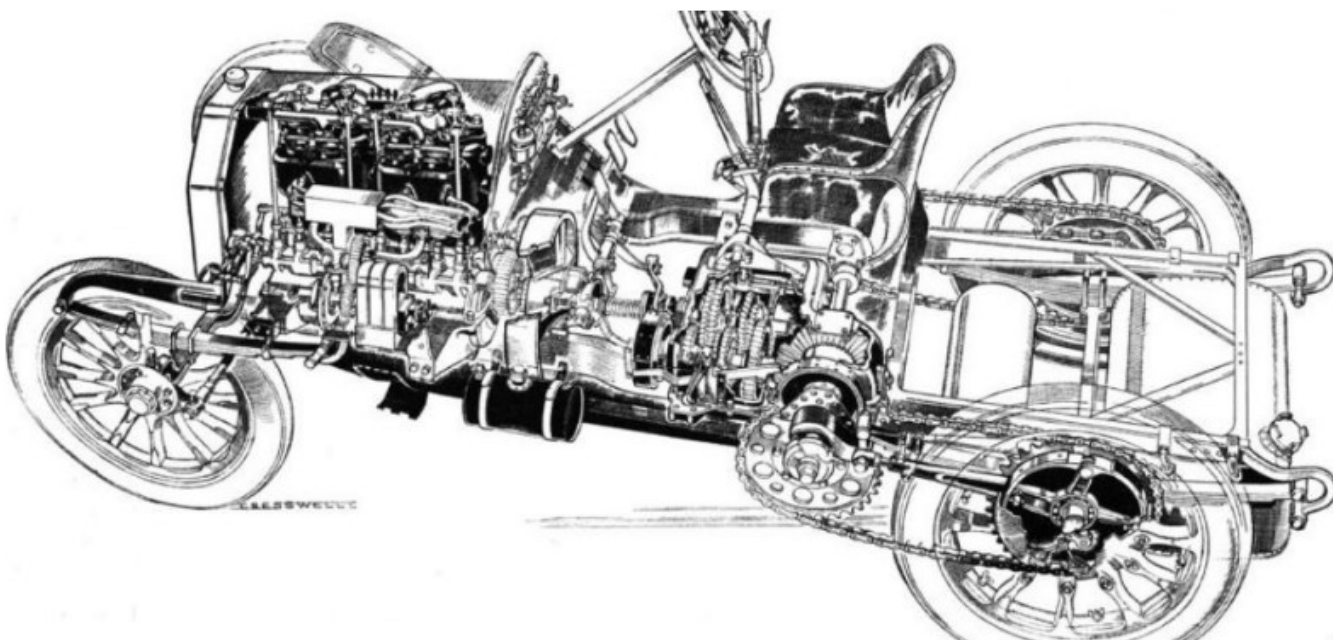
4 rychlosti dopředu / 1 vzad

Rozvor

3,540 mm (139 in)

Pohotovostní hmotnost

1250/1400 kg (1902-1909)



Mercedes Simplex 60 HP průhledová kresba

Cestování s motoklubem

Litovel: je známá jako Hanácké Benátky. Městem protéká jedno z ramen řeky Moravy přímo pod náměstím. Říkají mu Nečíz. Jméno má asi podle od staroslovanského nečeti – téci. Celý střed města tak můžete podjet na kánoí nebo raftu.



Přístup k Nečízu na náměstí



Nečíz protéká pod středem Litovle

Za Litovlí se před řídítky objeví dlouhé protahováky Zábřežské vrchoviny. Silnice skoro prázdné a asfalt nemá chybu.



HO, ho, hóó, pojďme hoši, pojďme do tohóó

Cestování s motoklubem

Konice: MODĚVA Konice je krejčovská firma s tradicí od roku 1931. Kdo jste na klasiku, nebo potřebujete seriózní oblek, který něco vydrží, jste tu na správné adrese. Značky jako Hedva, Kras nebo OP Prostějov už provozuje někdo jiný a jinde. Však víte jak to dopadlo s „rodinným stříbrem“ této republiky“. V Moděvě se drží klasiky, šijí společenské oděvy z klasických materiálů, obleky pro businessmany a letecké společnosti. Žádná „čina“ z pomalovaného plastu.



MODĚVA
oděvní družstvo Konice

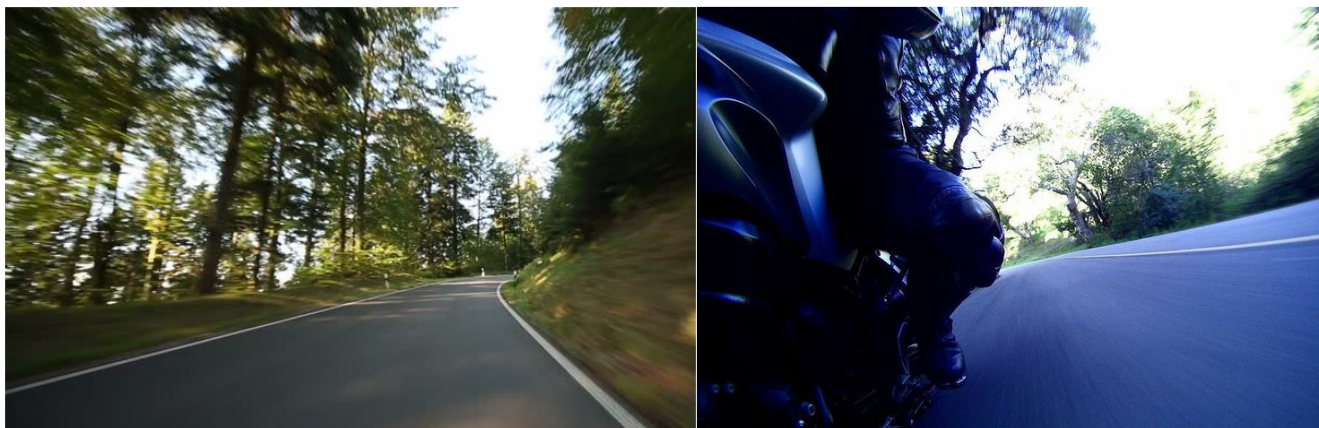


Za Konicemi stoupáme z údolí řeky Romže na Dražanskou vysočinu. Protahováky vystřídají zavřené zatáčky a vracáky. Je potřeba bodnout koně do slabín. Jen kolem Hrochova pozor, asfalt je tu horší kvality a do zatáček není vidět



Buková: v obci odbočíme doleva na Protivanov, Nivu, Studnici, Vyškov do Slavkova. V okolí vesnice je několik chráněných území (Bučina u Suché louky, Pod Liščím kupem, Prameniště Hamerského potoka U velké jedle a Rašeliště v Kložovci) s chráněnými rostlinami.

Cestování s motoklubem



Dražanské vrchovina

Kraji vévodí nejvyšší vrchol Dražanské vrchoviny Skalky (735mnm). Na hoře stojí meteorologický radar a zaznamenává srážky nad Moravou a Slezskem. Na příjezdu do Bukové ze směru od Lipové uvidíme po levé straně zdejší památnou lípu malolistou, obvod kmene měří 407cm a věk se odhaduje na 300 let.

Usedlost č. p. 79 v Bukové je zapsaná kulturní památka lidové architektury. Jde o typické obydlí domkaře na Hané z poloviny 19. Století s obytnou částí a hospodářským křídlem ve dvoře.



Usedlost č. p. 79 je památka lidové architektury

V pátek 14.10.1988 v 07H45 se zřítil nedaleko Bukové do lesa MIG-21U trupového čísla 2418. Oba členové posádky, velitel pplk Jiří Pohnán a letovod mjr. Attila Szabó se zabili. Byli to zkušení piloti a ráno dělali tzv. „zálet“ počasí. Párkrát to otočili nízko nad Přerovem, potom nastoupali do 2,5km a letěli prověřit počasí nad prostorem Konice.

Cestování s motoklubem

Z radiolokátoru zmizeli v 7H45 a spojení posádky s řídicím stanovištěm se přerušilo. Podle posledních záznamů letadlo přešlo do ostré levé zatáčky a začalo velmi rychle klesat. Nad poslední známou polohu vyslali Delfína L-29, který objevil místo dopadu. Na místo nehody hned odletěl vrtulník Mi-17 a vysadil tam záchranáře. Ohlásili, že posádka nepřežila. Stíhačka vlítla do lesa pod mírným úhlem rychlostí přes 900km/h. Vysekala v lese 400m dlouhý průsek a o stromy se úplně roztříštila. Příčinu nehody se nepodařilo objasnit. Pilot pplk. Jiří Pohnán zvratem přešel do klesavého letu. Asi se chtěl razantní a efektní změnou trajektorie letu dostat z hladiny 2500m do přízemní výšky. Možná v mlžném oparu neviděl zřetelně terén, neodhadl správně profil letu a manévry nevybral. Byl to rebel, už v minulosti ho několikrát "řešili" za leteckou nekázeň. Nehodu uzavřeli s tím, že na vině byl pilot. Tak se to tehdy uzavíralo vždycky, když se posádka zabila. Stroj MIG-21U byl přece dokonalý a ostatní složky zabezpečení letového provozu taky...



Stíhačka MIG-21U trupového čísla 2418



... a průsek, který způsobila v lese



Pamětní deska na místě havárie



a trosky MIGu-21U trupového čísla 2418

Poznámka: Tento rok uplynulo rovných 60 let od smrti Petra Bezruče (zemřel 17. února 1958). Vlastně Vladimíra Vaška, jak se správně jmenoval. Básník působil jako poštovní úředník na Místecké poště a později i v Brně. Přes Frýdek-Místek sice trasa vyjížděky nevede, ale krajem se budeme pohybovat, tak jsem si řekl, že výročí připomenou. Básníkovo nejznámější dílo Slezské písně je Frýdkem-Místkem spojeno. Dojem trochu kazí, že pomník básníkovo dílu, kulturní památka, dílo sochaře Vladimíra Brázdila z roku 1937 rozebrali kvůli přeložce sítí někdy v roce 2016. Pokud vím, ještě na podzim minulého roku byl pomník rozebraný a jednotlivé díly složeny na hromadu.



Pomník dílu Petra Bezruče ve Frýdku- Místku

Nové sestavení pomníku se „nedaří“ zrealizovat. Z pomníku je hromada kamení dva roky, ale vždy se najdou objektivní potíže, proč nejde uvést pomník do pořádku. Jistě víte, že Bezručovo autorství Slezských písní je už poněkolkáté zpochybněno. Od roku 1899 posílal Petr Bezruč do Prahy, do redakce časopisu ČAS, Janu Herbenovi básně, jejichž celek je známý pod názvem Slezské písně. Spisovatel Jan Drozd a také Jaromír Nohavica patří k lidem, kteří autorství zpochybňují. Prý je napsal Bezručův kamarád. Protistrana argumentuje svědectvím básníkovy sekretářky a soudním. Zajímavý spor nemá jednoznačné řešení. Sami si na internetu dohledejte argumenty protistran. Stejně to na významu básní nic nezmění.



Budova Staré pošty v Místku, kde Vladimír Vašek pracoval v letech 1891-1893

