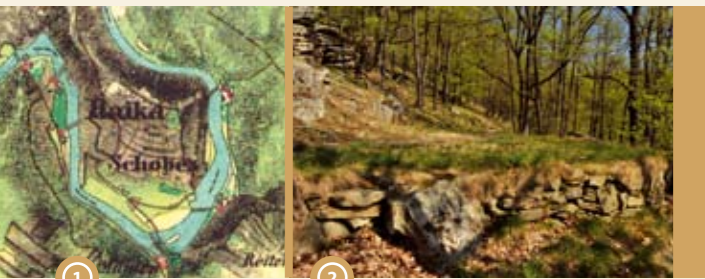


Národní park Podyjí je navštěvován zejména kvůli jeho přírodním hodnotám a kráse krajiny. Ještě v nedávné minulosti však i do této krajiny přicházeli lidé za živobytím, zanechávající za sebou viditelné stopy v pozoruhodných technických dílech. Souhra přírodních podmínek i historických událostí způsobila, že se v Podyjí vlivy člověka projeví v daleko menší míře než v okolní kulturní krajině a dnes většinu těchto civilizizačních stop pomalu smývá čas. Přesto i dnes zde pozorný poutník nachází nejrůznější pozůstatky dávných aktivit člověka. Jsou natolik zajímavé, že stojí za trochu pozornosti.



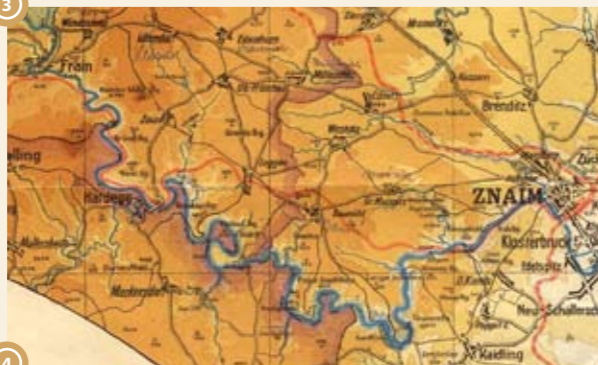
Cesty

Prvními stopami člověka v krajině jsou vždy cesty. Lidé procházeli Podyjím již ve starší době kamenné – nálezy ze známé lokality Šobes napovídají, že právě tudy překračovala řeku brodem jedna z důležitých cest křižujících na příhodném místě jinde strmé srázy kaňonu Dyje. Hluboký úvoz pod šobeskou vinicí, kterým cesta klesá svahem a u Devíti mlýnů pak brodem překonává řeku, patří k nejstarším viditelným stopám člověka v Podyjí.

Strmé svahy kaňonu Dyje nebylo nikdy jednoduché zdolat. Přesto, když sedláci chtěli z náhorní plošiny nad kaňonem dojet pro seno dolů na své louky, dopravit obilí do mlýna a přivést mouku z mlýna, museli si poradit. Do svahů údolí zařízené serpentiny cest zpevněných nasucho vyskládanými opěrnými zídkami z plochých kamenů jsou pěkným dokladem tehdejšího cestářského umění. Dnes nám už pouze naše fantazie umožní spatřit obraz volského potahu s fúrou sena stoupajícího příkrou strání vzhůru. Funění tažných zvířat, práskání bičem, skřípot loukotí a klení kočího se odráží ozvěnou od skal ...



3



4

Největší stavbou tohoto typu na území národního parku je silnice do Vranova nad Dyjí. Původní středověká příkrá stezka přestala na konci 19. stol. vyhovovat zvýšeným dopravním nárokům, a tak v roce 1893 bylo vystavěno pozoruhodné technické dílo – tzv. Vranovské serpentiny – silnice, z jejichž zákrut se návštěvníkovi otevírají krásné výhledy na vranovský zámek.

Silniční stavby v Podyjí však měly být zastíněny velkolepou stavbou železniční. V roce 1907 vypracovaný projekt Podyjské elektrické dráhy však zhatila I. světová válka a rozpad Rakousko – Uherska. A tak pouze z archivních dokumentů a ze staré mapy dnes můžeme vyčíst podrobnosti o plánované trati ze Znojma přes Vranov do Raabsu, která se u Podmolí a Hardeggu tunely a galeriemi prokousávala divokou krajinou Podyjí.

Těsně za hranicí národního parku však přece jen jeden pozůstatek po železniční trati nalezneme. V údolí Štitarského potoka je dosud dobře patrný násep úzkorozchodné drážky, která v letech 1930–1936 sloužila k dovozu materiálu z nádraží v Šumné na staveniště Vranovské přehrady.

- 3 Dobová pohlednice vranovských serpentín
- 4 Na mapě z roku 1912 je červenou čarou zachyceno trasování projektované Podyjské elektrické dráhy mezi Znojmem a Vranovem



5

6

Mosty

Řeka Dyje není tak hluboká, aby po většinu roku nemohla být na vhodných místech překonávána brody. Přesto i zde, na místech s větší dopravní frekvencí, byly již ve středověku brody nahrazovány mosty. Jednalo se o dřevěné trámové konstrukce s piloty kotvenými do kamenných základů (Vranov) nebo s kamennými pilíři (Hardegg). Dřevěná konstrukce měla výhodu snadné obnovy, neboť mosty byly často poškozovány ledovými krami. Stavebně pozoruhodný byl dnes již neexistující most u Trauznitzského mlýna se šikmými vzpěrami.

Zbytky pilotů dřevěných mostů lze spatřit v korytě řeky Dyje nad Hardeggem a pod Novým Hrádkem. Pravděpodobně se jednalo pouze o bytelnější peší lávky usnadňující přechod řeky, zatímco povozy jely nedalekým brodem. Zarostlý násep na levém břehu pod Šobesem napovídá, že i zde býval kdysi most.

Roku 1874 postavila v Hardeggu vídeňská firma Ignatze Gridla most s příhradovou konstrukcí o čtyřech polích se spodní mostovkou. Dnes je tento most nejstarším dochovaným železným mostem na Znojmsku. Během II. světové války, kdy oba břehy byly součástí Německé říše, byla přes most vedena autobusová linka Hardegg – Znojmo. V roce 1951 čs. pohraničníci vytrhali mostovku a poničený most takto přežil čtyřicet let. Po obnově v květnu 1990 se stal symbolem svobody a spolupráce lidí žijících na obou březích Dyje.



7

- 5 Bývalý most pod Trauznitzským mlýnem na dobové fotografii
- 6 Most pod Novým Hrádkem připomíná několik dubových kůlů
- 7 Nýtovaný příhradový most v Hardeggu



8

Rakouská severozápadní dráha z Vídně do Děčína překlenula v roce 1871 údolí Dyje monumentální stavbou železničního viaduktu. Příhradová přímopásová konstrukce ze svářkové oceli s vrchní mostovkou o délce 220 metrů byla položena na 46 metrů vysoké kamenné pilíře a stala se tak největší mostní stavbou na této dráze. Tělo mostu poškozené korozí dosloužilo v roce 1992, kdy bylo nahrazeno provizoriem typizovaným pro ženíjní vojsko. Uběhlo však dalších 17 let, než byla rekonstrukce mostu v souvislosti s elektrifikací trati Znojmo – Retz dokončena. Moderní svařovaný nosník alespoň částečně ctí lehkost původní nýtované konstrukce.

Přímo pod znojemským hradem převádí cestu přes Dyji na Kraví horu dnes nepříliš vzhledný most. Jeho původní ocelový oblouk byl zničen během bojů v roce 1945. Provizorní, dosud stojící mostovka, vybudovaná z ženíjních skladů v rámci povalečné obnovy, mu dala lidové jméno – „most Unrra“.

Vyprávění o mostech v Podyjí by nebylo úplné bez zmínky o převozníkovi, který převážel pocestné mezi Šobesem a Devíti mlýny. Pamětník Bruno Kaukal vypráví: „Na louce pod Šobesem stávala hospoda Krieg. Na zápraží sedával převozník, který popíjel víno a čekal na zavolání. V kymácející se pramici bývalo často veselo, neboť bylo nutno stát a vzájemně se přidržovat. A tak se třeba i náhodní společníci chtěli rychle seznámovali.“



9

10

- 8 Pohled na znojemský viadukt z roku 2009 zachycuje způsob výměny vojenského provizoria za svařovaný nosník
- 9 Most Unrra slouží již více než 60 let
- 10 Převozník přiváží hosty od Devíti mlýnů do hospody Krieg



11



12

13

Mlýny

Vodní mlýny zaujímají v historii středního Podyjí zcela specifické místo, neboť v krátkém úseku řeky mezi Vranovem a Znojmem je historicky doloženo dvacet mlýnů. Voda roztáčela mlýnské kameny, soustrojí hamrů, pily a v pozdější době i turbíny. Některé z mlýnů zanikly již na počátku novověku a zůstaly po nich jen názvy, či nezřetelné zmínky v archivech, jiné jejich majitelé podle nových podmínek přestavěli na elektrárnu, papírnu, vodárnu, nebo rekreační objekt.

Údálosti po II. světové válce však byly pohromou, ze které se už dyjské mlýny nevzpamatovaly. Vytvoření hraničního pásma v roce 1951 znamenalo, že všechny objekty při hranici s Rakouskem byly strženy a obyvatelé vystěhováni. Absurditu té doby dokresluje pohnutý osud Faltýskova mlýna, jehož jez je dodnes dobře vidět z vyhlídky na Novém Hrádku. Poslední mlynář Faltisek společně s dosazeným národním správcem, který se mu stal přítelem, do poslední chvíle věřili, že se jim podaří moderní mlýn vybavený turbínou zachránit. Mlýn mlel na plný výkon až do roku 1951, kdy ze dne na den přišel příkaz k jeho opuštění. Vystěhovaným bylo slíbeno, že se jedná jen o dočasné opatření, ale do dvou let byl mlýn srovnán se zemí. Oba přátelé krátce nato zemřeli – pryč se žalem utrápili.

Novohrádecký mlýn měl v době svého největšího rozkvětu v roce 1936 devět samostatných stavení obývaných širokou mlynářskou rodinou a penzion, který byl pronajímán na léto turistům.

- 11 Faltýskův mlýn dnes připomíná jen kamenný jez a zničené soustrojí turbíny rozpadávající se v zavaleném náhonu
- 12, 13 Novohrádecký mlýn před II světovou válkou a dnes



14

Příhodný spád řeky umožnil v lokalitě Devět mlýnů vystavět mlýny těsně za sebou – na dvou kilometrech řeky se jich směstnalo šest a další tři stávaly kdysi níž po proudu řeky.

Nejvýše položený, zvaný Zemský, byl po první světové válce již opuštěný a využívaný jako turistická základna německé mládeže. Druhý v pořadí Wefthoferův, zvaný též Pekárna, byl vyhlášený pro dobrý chleba, který se v něm pekli. Další dva mlýny vlastnila rodina Gruberova – horní sloužil jako moderní mlýn vybavený parními stroji, dolní byl přestavěn na vyhlášené výletní místo – Hotel Gruber s restaurací doplněnou v roce 1936 o venkovní bazén.

Na místě pátého, Judexova mlýna, je dnes nevzhledná čerpací stanice, která napájí zavlažovací systém v okolí Hnanic. Šestý, Lauerův mlýn, zvaný též Papírna, přežil jako jediný padesátá léta, než byl také zbořen. Za války se v něm vyráběl zatemňovací papír a až do konce 60. let pak kartón na krabice.

Trauznitzský mlýn, přestavěný v roce 1932 na elektrárnu zásobující Znojmo, je dnes zatopen vodami znojemské přehrady. Při nižším stavu vody se objeví to málo, co z mohutného mlýna zbylo – betonové základy elektrárny. A šumící řeka opět teče přes jez jako za starých časů.

Kromě vodních mlýnů se na více místech Podyjí stavěly i mlýny větrné. Zachovaná vnější stavba mlýnu holandského typu (ovšem bez vnitřního soustrojí) je provozována jako restaurace v obci Lesná.



15

16

- 14 Idylická krajina Devíti mlýnů na kolorované pohlednici z konce 19. století
- 15 Pohlednice s Trauznitzským mlýnem před II. světovou válkou
- 16 Větrný mlýn v Lesné je dodnes pozoruhodnou dominantou

- 1 Mapa II. vojenského mapování v roce 1842 zachycuje historickou cestu přes Šobes k brodu u Devíti mlýnů
- 2 Stará kočárová cesta směřuje k Obelisku na Ledových slujích
- < Titulní strana: Jez Gruberova mlýna



17

Prehřady

První plány na výstavbu kaskády velkých přehrad na středním toku Dyje se objevily již v roce 1908. Jako protipovodňová ochrana a zdroj elektrické energie mělo být postupně vybudováno pět hrází, které by zatopily celé údolí od Znojma až po Bítov. V důsledku událostí 20. století se z tohoto projektu podařilo realizovat pouze dvě vodní díla a část údolí Dyje v délce 38 km tak zůstala zachována.

Vranovská přehrada, postavená v letech 1930–1934 jako gravitační betonová hráz s výškou koruny 48 m, slouží k výrobě elektřiny, zásobování vodou a ochraně před povodněmi. Pod tělesem hráze je umístěna elektrárna se třemi Franciovými turbínami o celkovém výkonu 18,9 MW. Elektrárna pracuje v tzv. špičkovém režimu – voda roztáčí turbíny pouze několik hodin denně v čase zvýšené spotřeby elektřiny. Kolísání průtoku vody pod přehradou způsobené tímto režimem se negativně podepisuje na říčním ekosystému Dyje v Národním parku Podyjí.



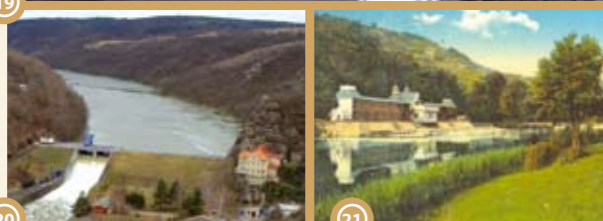
18

17 Stavba vranovské přehřady byla v roce 1932 největší stavbou svého druhu ve střední Evropě
18 V roce 2006 čelila vranovská přehrada povodni z tajícího sněhu a enormních srážek

7 8



19



20



21

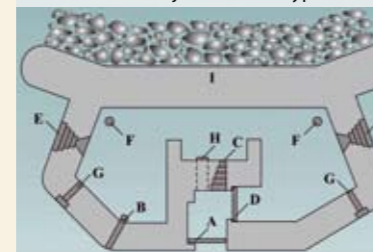
Znojenská přehrada, postavená v letech 1962–1966 jako zemní sypaná hráz, slouží k vyrovnávání nepravidelných špičkových odtoků z Vranovské přehřady a jako zdroj pitné vody. V tělese hráze je zabudována vodní elektrárna se dvěma Kaplanovými turbínami o celkovém výkonu 1,5 MW.

Zatopení údolí v bezprostřední blízkosti města bylo kontroverzním počinem, neboť občané Znojma tak přišli o jedinečné rekreační území s plovárnami a výletní restaurací.

Bunkry

Na obranu Československa před hitlerovským Německem byly i při hranici s Rakouskem v letech 1936–1938 budovány objekty lehkého opevnění tzv. řopíky. V Podyjí lze spatřit oba základní typy – starší (vzor 36), používaný pro vedení dálkové čelní palby a modernější (vzor 37) pro boční přehradnou palbu.

Náčrt lehkého objektu vzor 37 typ A-160



LEGENDA

- A mříž
- B granátový skluz
- C střílna pro pistoli
- D pancéřové dveře
- E střílny pro boční palbu
- F periskopy
- G odvětrávání zplodin
- H ventilační systém
- I čelní stěna krytá kamennou rovnatinou

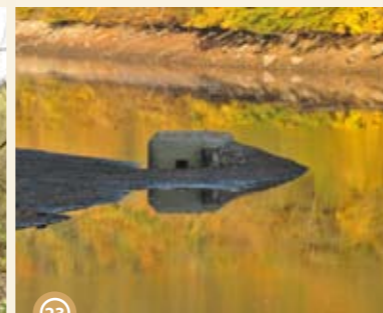
Zejména druhý typ byl budován v mnoha variantách s různými úhly střílen a bunkry byly v terénu umístěny tak, aby se palbou vzájemně kryly. Speciální pevnostní beton byl schopen odolat přímému zásahu dělem ráže až 10,5 cm.

Důležitým úkolem obrany jižní hranice bylo ochránit hráz Vranovské přehřady, která ovlivňovala množství vody v řece a tím tvořila důležitý obranný prvek na spodním toku Dyje. Díky složité konfiguraci terénu zde můžeme nalézt atypické a v jiných úsecích málo používané varianty základního typu (lomené, patrové, částečně zesílené či zeslabené). Jeden z patrových objektů je přímo pod jihozápadní hradbou vranovského zámku. Kousek nad zámek, při silnici na Podmyče, lze spatřit vzorně udržovaný objekt vzor 37EN uvedený do původního stavu. Patří k sezónně otevřenému Pevnostnímu muzeu Vranov, jehož průvodci na několika rekonstruovaných pevnůstkách vranovského oblouku ukazují návštěvníkům jejich podobu v různých historických obdobích.

Samotný kaňon řeky Dyje byl chráněn pouze v ústí bočních údolí a obrana zde byla zdvojnásobena výstavbou druhého sledu v linii Čížov – Mašovice. V první zóně Národního parku Podyjí se nachází rarita – jedna z pěti pevnůstek C-180, vybudovaných pouze na jižní Moravě. Je zajímavé, že u tohoto typu není jisté, zda byl stavěn pouze jako pozorovatelna, nebo se s ním počítalo i v přímém boji, neboť jeho osádka byla příliš širokou střílnou nedostatečně chráněna.



22



23

Podyjí je jedno z mála míst, kde se objekty lehkého opevnění přece jen dostaly do bojové akce. Šrámy na střílně pevnůstky chránící hardeggskou celnici jsou svědkem provokačních akcí jednotek Freikorpsu, které zde, stejně jako u Hnanic, pronikaly v posledním zářijovém týdnu roku 1938 na naše území.

22 Unikátní typ bunkru typu C-180
23 Po snížení hladiny Znojenská přehrada je možno spatřit několik zatopených bunkrů. Tento chránil ústí Trauznitzského údolí

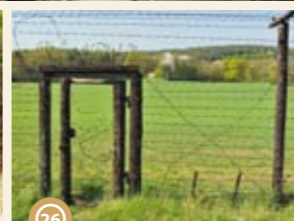
9 10



24



25



26

Železná opona

Téměř dvě třetiny rozlohy dnešního Národního parku Podyjí byly v letech 1951–1989 součástí pohraničního pásma. 1–4 km široký pás území při hranici s Rakouskem a Západním Německem byl tzv. ženijně – technickými zátarasů odělen od vnitrozemí, obyvatelé byly vysídleni, jejich domy zbourány a území obsadila vojska Pohraniční stráže.

Linie zátarasů, zpočátku tvořena jednoduchým drátěným plotem, se postupně posouvala do vnitrozemí. Zdokonalovala se zavedením dvojitého plotu, který byl doplněn oraným pásem pro zachycení stop narušitele. V 50. letech bylo dokonce do tohoto plotu zavedeno vysoké napětí. Pro důmyslný systém drátěných překážek, signálních zařízení a strážních věží se vžil na Západě termín „železná opona“, u nás se říkalo prostě „dráty“.

Na kraji obce Čížov zůstal zachován 200 m dlouhý úsek vnějšího plotu – tzv. signální stěny, na které je zachováno množství originálních technických detailů. Je to jediný (i když ne zcela kompletní) úsek železné opony na území ČR, který po domluvě nechali pohraničníci při likvidaci železné opony v roce 1990 stát. Prostoru vévodí hlídková věž (slangově zvaná „špačkárna“) jménem Alena. Pro rychlou orientaci v hlášení pohraničníků totiž každá věž měla své krycí jméno – zde údajně podle manželek velitelů. O zachovaný úsek u Čížova pečuje Správa Národního parku Podyjí jako o památník těm, kteří zahynuli na této nesmyslné bariéře.

24 Lipinská lávka v roce 1990 po odstranění drátěného plotu
25 Lávka pod Braitavou dosloužila spolu se železnou oponou
26 Brankami v signální stěně vybalili pohraničníci při poplachu do střeženého pásma



27

V Podyjí se linie „drátů“ posouvaly do vnitrozemí celkem třikrát. Vydáme-li se z Čížova po silničky na Hardeg, na rozcestí „Na Keplech“ křížíme linii ze 60. let, u odbočky na Hardeggskou vyhlídku pak můžeme nejstarší linii z roku 1951. Stopy v terénu a dráty zarostlé do kmenů stromů jsou u obou linií dodnes patrné.

K železným oponám na Dyji neodmyslitelně patří visuté lávky. Z šesti původních lávek pohraničníků byly po povodni v roce 2002 obnoveny na turistických cestách tři (jedna pod Vranovem a dvě u Devíti mlýnů), pozůstatky ostatních, již léta nepoužívaných lávek v kaňonu pod Pašeráckou stezkou, byly odstraněny.

Správa Národního parku Podyjí

Na Vyhlídce 5, 669 01 Znojmo
tel.: +420 515 226 722, e-mail: info@nppodyji.cz
www.nppodyji.cz

Nationalpark Thayatal

Nationalparkhaus, 2082 Hardeg
tel.: +43 2949 / 7005, e-mail: office@np-thayatal.at
www.np-thayatal.at

Autor textu: Martin Kouřil; Autoři fotografií: Petr Lazárek, Josef Vlasák, Archiv Správy Národního parku Podyjí; Vydává: Správa Národního parku Podyjí; Grafická úprava a sazba: SCHNEIDER CZ graphic&design, s.r.o.; Tisk: Tiskárna Kuchařovice



Canon

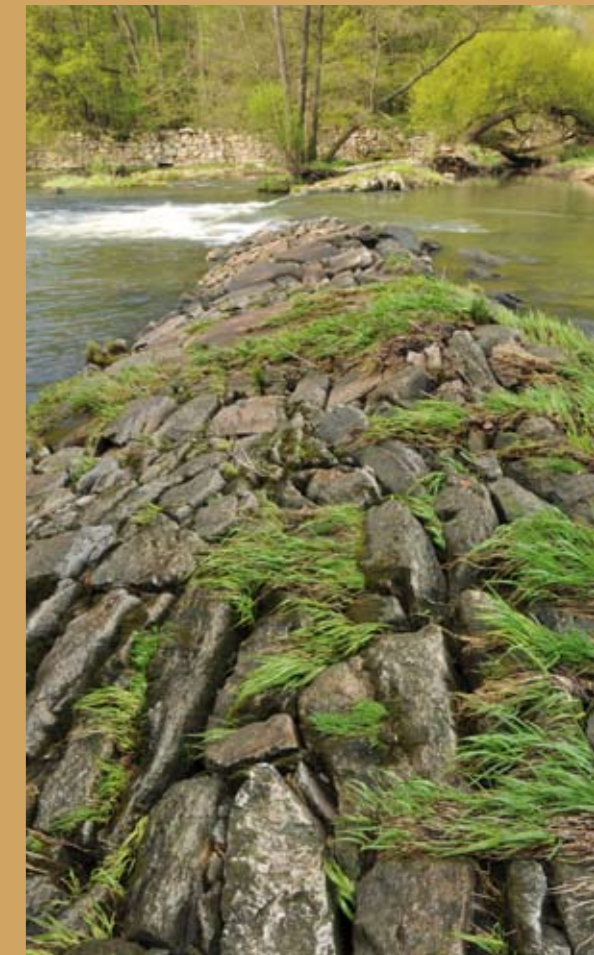
27 Z původní soustavy ženijně technických zátarasů zůstala na Čížově stát hlídková věž, asfaltová komunikace a signální stěna

11



TECHNICKÉ PAMĚTIHODNOSTI

V REGIONU NÁRODNÍHO PARKU PODYJÍ/THAYATAL



cesty, mosty
mlýny, přehřady
bunkry, železná opona