

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie  
Studijní obor: Geografie a kartografie



**ŽELEZNÁ OPONA A JEJÍ DĚDICTVÍ V KONTEXTU  
PROMĚN POHRANIČÍ ČESKA V 2. POLOVINĚ  
20. STOLETÍ**

THE IRON CURTAIN AND ITS HERITAGE IN THE  
CONTEXT OF TRANSFORMATIONS OF THE  
BORDERLAND OF CZECHIA IN THE SECOND HALF OF  
THE 20<sup>th</sup> CENTURY

*Bakalářská práce*

**Pavel Chloupek**

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Zdeněk Kučera, Ph.D.

*Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením školitele RNDr. Zdeňka Kučery, Ph.D., a že jsem uvedl všechny použité zdroje. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.*

*V Praze dne 20. 8. 2014*

.....

*Děkuji vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Zdeňku Kučerovi, Ph.D. za vedení této práce, za jeho připomínky a rady. Dále také děkuji zejména své rodině za podporu během celého studia a psaní této práce.*

## **Abstrakt**

### **Železná opona a její dědictví v kontextu proměn pohraničí Česka v 2. polovině 20. století**

Bakalářská práce se zabývá železnou oponou a jejím dědictvím, což souvisí s tím, jak je nám dnes železná opona připomínána, a jak se můžeme dívat na minulost českého pohraničí ovlivněného touto bývalou bariérou. V práci je nejprve představen fenomén železné opony a problém vymezení pohraničí. Pak je zde formou diskuse s literaturou probíráno, jak se české pohraničí měnilo vlivem železné opony a jejího pozdějšího pádu, a co bylo v těchto souvislostech zkoumáno a zjišťováno. Dále je probíráno, co dědictví železné opony přineslo, a jeho možné využití. Vlastním výzkumem je zde nejprve zjišťováno, kde se dnes nachází připomínky železné opony, a co nám tyto připomínky mohou říci. Další část výzkumu je zaměřena na to, co na prezentaci minulosti železné opony říkají sami lidé, v tomto případě návštěvníci muzea železné opony. Různými typy rozhovorů jsou zde zjištěny další zajímavé zjištěné informace o pohraničí a vlivu železné opony. Z výzkumu plyne, že železná opona je připomínána sice zdařile, ale neškodilo by kdyby byla připomínána více, aby se již nikdy takováto historie neopakovala.

#### **Klíčová slova:**

železná opona; pohraničí; proměny krajiny; dědictví; Česko

## **Abstract**

### **The Iron Curtain and Its Heritage in the Context of Transformations of the Borderland of Czechia in the Second Half of the 20<sup>th</sup> Century**

This bachelor thesis deals with the Iron Curtain and its heritage, which is related how the Iron Curtain is commemorated to us today, and how we can look at the history of the Czech borderland affected by this former barrier. The thesis first introduced the phenomenon of the Iron Curtain and the problem of defining the borders. Then there is the form of discussion with the literature discussed how the Czech borderland changed by the Iron Curtain and its subsequent fall, and what was in this context of the research. It is discussed what is heritage of the Iron Curtain, and its possible use. Own research here is established at first, which is the comments of the Iron Curtain today, and what we can say these comments. Another part of the thesis is focused about the presentation the past of the Iron Curtain, and what people, visitors to the Museum of the Iron Curtain perceive about it. Different types of interviews are detected another interesting finding information on the borderland and the influence of the Iron Curtain. The research suggests that the Iron Curtain is remembered while successfully, but it would not mind if it was remembered more, to never more repeat this history.

#### **Key words:**

Iron Curtain; borderland; landscape transformations; heritage; Czechia

# Obsah

Seznam obrázků.....	8
1. Úvod.....	9
1.1 Cíle práce.....	10
1.2 Struktura práce.....	10
2. Téma železné opony a souvislosti.....	12
2.1 Základní pojmy a představení železné opony.....	12
2.1.1 Geografické vymezení.....	14
2.1.2 Charakteristika území.....	17
2.2 Dědictví.....	17
2.3 Rozvoj železné opony a její proměny v čase.....	20
2.3.1 Železná opona z vojenského pohledu.....	20
2.3.2 Proměny krajiny.....	21
2.3.3 Železná opona jako zelený pás.....	22
2.4 Proměna pohraničí po pádu železné opony.....	25
2.4.1 Potenciál využití dědictví železné opony.....	27
3. Metodika výzkumu.....	29
4. Interpretace a prezentace železné opony v dnešní době.....	32
4.1 Jak je interpretována a připomínána železná opona.....	32
4.2 Muzea železné opony.....	33
4.2.1 Muzeum Valtice.....	34
4.2.2 Muzeum Rozvadov.....	35
4.2.3 Nerealizované muzeum na Kvildě.....	36
4.2.4 Bývalé muzeum ve Vyšším Brodě.....	37
4.2.5 Skanzen železné opony v Borovanech.....	37
4.3 Ostatní připomínky železné opony.....	38

4.4 Shrnutí.....	39
5. Výsledky šetření.....	40
5.1 Nejdůležitější poznatky.....	40
5.2 Pohledy z jiné strany.....	41
6. Závěr.....	43
Seznam literatury.....	46
Internetové zdroje.....	48
Seznam příloh.....	51

## Seznam obrázků

Obr. č. 1: Ukázka, kudy probíhal zátaras, který ohraničoval zakázané pásmo.....	13
Obr. č. 2: Schéma hraničního pásma v okolí Valtic.....	14
Obr. č. 3: Zelený pás napříč Evropou.....	22
Obr. č. 4: Srovnání vývoje počtu obyvatel v okresech na česko-bavorské hranici.....	25
Obr. č. 5: Srovnání vývoje nezaměstnanosti v okresech na česko-bavorské hranici.....	26
Obr. č. 6: Cyklostezka železné opony podél českých hranic.....	27
Obr. č. 7: Vybudované připomínky železné opony v Česku.....	33



# 1. ÚVOD

Téma této bakalářské práce je železná oponou a její dědictví v kontextu proměn pohraničí Česka v 2. polovině 20. století. Toto téma jsem si zvolil proto, že mě velmi zajímá historická geografie, a železná opona je zvláštním a zajímavým fenoménem minulosti. Fenoménem, který velmi změnil a ovlivnil život mnoha obyvatel Česka, a krajinu v pohraničí. I po téměř čtvrt století po jejím pádu se tak stále potýkáme s následky a dědictvím její minulosti. I z tohoto důvodu je zajímavé zjišťovat, kde a jak, případně kým a proč je nám připomínána, a také jak lze naložit s jejím dědictvím. Je také důležité diskutovat, psát a udržovat historickou paměť míst a událostí, a zejména zkoumat, jak je toto interpretováno a vnímáno. To může být dalším z mnoha důvodů zabývání se tímto tématem. Území podél bývalé železné opony je i z hlediska přírodního a kulturního dědictví svým způsobem jedinečné a unikátní. Železná opona více než 40 let rozdělovala Evropu a představovala politickou, ideologickou a zároveň i fyzickou bariéru. Po jejím pádu roku 1989 hranice přestala být neprodyšnou bariérou, čímž změnila vliv na přírodní a socioekonomické prostředí pochopitelně nejen v nejbližších příhraničních oblastech. Práce by měla nejprve představit téma železné opony a pohraničí, kdo se zabýval tématy související s proměnami pohraničí, a co bylo v těchto souvislostech zjišťováno. Poté je představena metodika vlastního výzkumu a shrnutí a zjištěných výsledků. Železná opona je taktéž zajímavou, a pro někoho i kontroverzní součástí historie naší země, a proto se práce zaměří i na to, jak, kde, kým a proč je železná opona dnes veřejnosti prezentována, a jak se na ni lidé dnes dívají. V práci bude také pohlédnuto na možné využití minulosti železné opony pro pohraniční regiony.

Postupné uzavírání hranic, které vyvrcholilo spuštěním železné opony, započalo v tehdejší Československu s nástupem komunistického režimu. Termín železná opona se stal nejen symbolem, ale i faktickou bariérou, která přes 40 let rozdělovala Evropu. Postupem času byla různě vylepšována, o čemž může svědčit i její posunutí více do vnitrozemí na několika místech. Kolem této bariéry navíc bylo zřízeno veřejnosti nepřístupné hraniční pásmo, o kterém můžeme říci, že si žilo svým vlastním životem oproti ostatním částem republiky.

## **1.1 Cíle práce**

Základními cíli této práce, jak bylo naznačeno v úvodu, jsou představit, co znamenala železná opona, jaké byly příčiny a důsledky vzniku, jak se projevilo její vybudování v krajině pohraničí, co přinesl její pozdější pád, to jak dnes vnímáme minulost železné opony, a také to, jak je nám připomínána. Práce také shrnuje, co z geografického hlediska již bylo v souvislosti s železnou oponou zkoumáno a vyhodnocováno. V práci bude také shrnuto, jaké je možné využití dědictví železné opony a jeho možný potenciál.

V této práci budeme hledat odpovědi především na následující výzkumné otázky, které bychom formulovali takto: Jakou roli měla železná opona v proměnách pohraničí Česka v 2. polovině 20. století? Jak se dnes díváme na bývalou železnou oponu, jak je nám připomínána a jak vnímáme její minulost?

## **1.2 Struktura práce**

První část bakalářské práce se zabývá teoreticko-metodologickým zarámováním problematiky, zasvěcením do tématu, uvedením některých faktů, diskuzí používaných pojmů a jejich následným uvedením do širších souvislostí. Je zde diskutováno, co je dědictví, představení fenoménu železné opony a kulturní krajiny v českém pohraničí. Jsou zde formulovány různé výzkumy, které měly souvislost s železnou oponou. Pochopitelně je uvažováno nad tím, co vůbec je pohraničí je a jak různě ho můžeme vymezit a problematika hranic. Informace byly nejvíce čerpány z prací geografů, kteří se zabývali výzkumem v česko-bavorském či česko-rakouském pohraničí a publikací věnovaných tématu železné opony a pohraničí.

Druhá část práce řeší především to, co se dalo dohledat a zjistit o tom, kde a jak je nám železná opona připomínána. Tyto informace byly nejvíce čerpány z internetových zdrojů a zpravodajských portálů, které informovaly, co se o železné oponě píše či psalo. Také k tomu částečně přispěly mé vlastní zkušenosti s občasnými návštěvami pohraničí z minulých let.

V další části je pak nejprve zhodnocena metodika řešení vlastního výzkumu, a pak interpretace výsledků. Toto by se dalo nastínit jako to, jak je minulost železné opony vnímána samotnými lidmi, což je provedeno návštěvou muzea železné opony, a následným dotazníkem. To je podrobněji rozebráno v kapitole 3 v metodice výzkumu.

## 2. TÉMA ŽELEZNÉ OPONY A SOUVISLOSTI

### 2.1 Základní pojmy a představení železné opony

Dnes již bývalá železná opona je stále fenoménem nejen českého pohraničí u hranic s někdejšími západními Německem a Rakouskem, ale samozřejmě i v dalších částech Evropy. Jednalo se o označení neprostupných hranic východní části Evropy, která byla po druhé světové válce přiřazena do sféry vlivu tehdejšího SSSR. Železná opona rozdělovala v době studené války Evropu nejen politicky, symbolicky a ideologicky, ale představovala i významnou fyzickou bariéru (Bartoš et al. 2006).

Termín železná opona nejvíce vstoupil do podvědomí veřejnosti v roce 1946, kdy ho v projevu v americkém městě Foulton použil Winston Churchill (Jílek 2010, s. 7) kdy prohlásil, že: „Od Štětína na Baltu po Terst na Jadranu byla napříč celým kontinentem spuštěna železná opona. Za touto hranicí ve sféře, kterou musím nazvat sovětskou, leží všechna starobylá města střední a východní Evropy a všechna podléhají v té či oné formě nejenom sovětskému vlivu, ale i velice tuhému a v mnoha případech rostoucímu poručnickovému Moskvě“ (Churchill 1946, cit. in Navara 2004, s. 11). Jinak však tento pojem v tomto smyslu byl poprvé použit už v roce 1917 v Rusku (Muzeum železné opony Valtice 2011).

Okolí železné opony na českém území bylo veřejnosti nepřístupné, a je specifické také tím, že z českého pohraničí bylo po druhé světové válce z velké části vysídleno původní německé obyvatelstvo. Zejména část sousedící s Bavorskem nebyla příliš dosídlena, a pokud ano, jednalo se většinou jen o krátkodobou epizodu. Zejména Ukrajinci, Romové, reemigranti z Ukrajiny a Rumunska, především volyňští Češi a rumunští Slováci byli lákáni do pohraničí bezpracně nabytým majetkem, a po krátkém čase kraj opět opustili (Jílek, 2010, s. 15). Neprodyšným uzavřením hranic se oblast Českého lesa a Šumavy stala ještě více periferní, jednalo se o výše položené a hospodářsky slabé a problémové regiony (Chromý 2000). Západní hranice se v tehdejší Československu začala stávat neprostupnou po roce 1948, kdy započala snaha střežit hranice a vzniklo zakázané pásmo u hranic. V roce 1951 začal

komunistický režim na hranici budovat neprostupnou hráz, byl vytyčen průsek a byly budovány ploty. Tímto byla hranice fyzicky uzavřena dráty, což bylo zdůvodněno jako ochrana proti narušitelům ze západu, ve skutečnosti to však byla reakce na stále časté nelegální útoky přes hranice čímž byla železná opona de facto namířena proti všem občanům Československa (Mašková, Morbacher 2011).

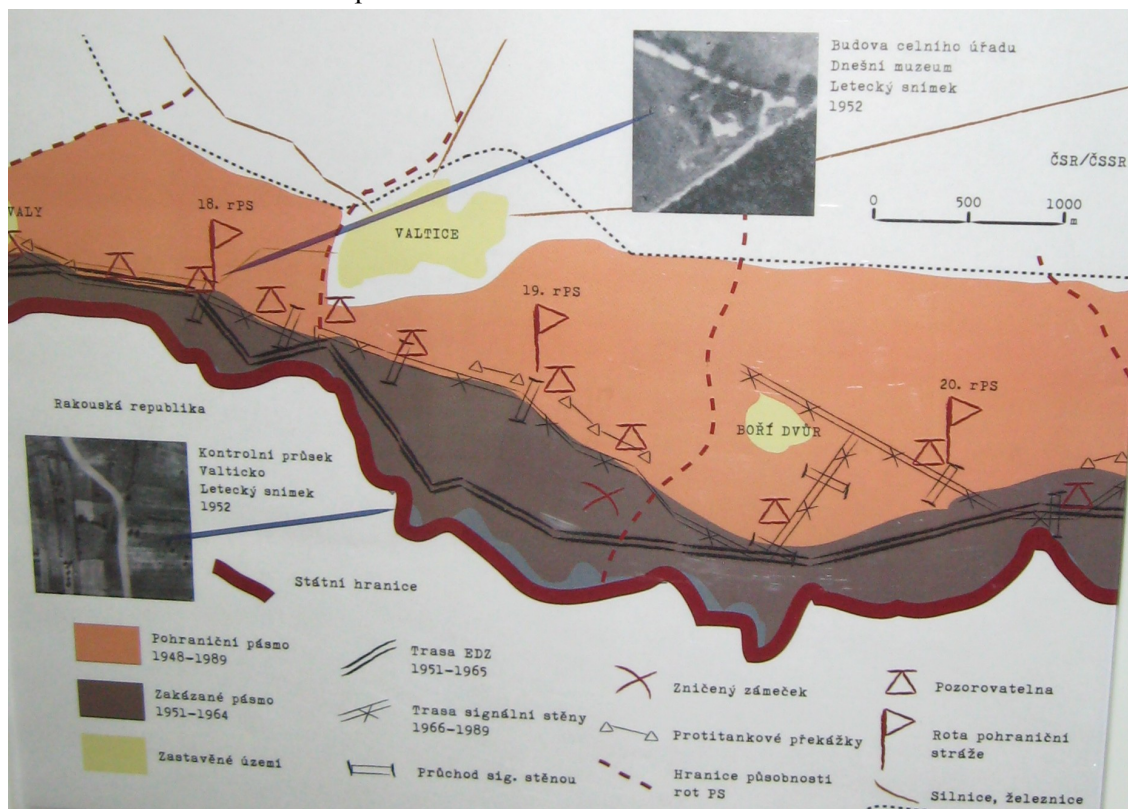
V roce 1951 byla také vládou zřízena dvě speciální pásma: hraniční a zakázané, čímž vznikla dosud nevídaná situace, že nemalá část část státního území byla pro obyvatele státu nepřístupná (Navara 2004, s. 15). Hraniční pásmo mělo hloubku dva až šest kilometrů, výjimečně i dvanáct, kolmo od hraniční linie. Vstup byl povolen jen na povolení (Mašková, Morbacher 2011). Na toto území navazovalo zakázané pásmo, které bylo ohraničeno z jedné strany ženijně-technickými zátarasy (viz obr. č. 1), a končilo státní hranicí. Tato část země už byla přístupná pouze pro pečlivě prověřené osoby v doprovodu pohraniční stráže (Mašková, Morbacher 2011). Jak moc hraniční pásmo mohlo obklopovat obec můžeme vidět na obr. č. 2. V roce 1964 bylo zakázané pásmo formálně zrušeno, ale jelikož bylo za linií drátů, bylo pro normálního člověka téměř nemožné se do něj dostat.

Obr. č. 1: Ukázka, kudy probíhal zátaras, který ohraničoval zakázané pásmo



Zdroj: Ústav pro studium totalitních režimů 2014.

Obr. č. 2: Schéma hraničního pásma v okolí Valtic



Zdroj: Vlastní foto, Muzeum železné opony Valtice 2014.

### 2.1.1 Geografické vymezení

Samotná hranice a vymezení pohraničí je velmi zajímavá a nejednoznačná záležitost. Nejprve je nutno podat všeobecný a základní přehled o různých definicích hranic a jejich charakterů, typologiích a způsobech jejich vymezení (Chromý 2000). Stejně tak je nutné si říci co to vlastně je pohraničí a jak ho můžeme definovat, a které oblasti můžeme za pohraniční považovat.

Teorii hranic a pohraničí se zabýval například Jeřábek v Geografické analýze pohraničí České republiky, kde je pojednáno nejen o tom jaké existuje množství pohledů na fenomén hranice, a jak se od sebe více či méně odlišují (Podhola 2010). Obecně nejvýstižněji však pojem hranice vysvětluje Johnson (1994), který tvrdí, že: „Hranice je dělicí čára mezi jednou prostorovou jednotkou nebo skupinou a druhou“ (Jeřábek 1999, s. 17).

Další z hledisek může představovat hmatatelnost hranice, tedy zda lze hranici detekovat v krajině (Podhola 2010). Z tohoto hlediska můžeme železnou oponu nazvat hranicí, neboť fyzicky oddělovala část našeho území, a i dnes je stále možné tuto linii v přírodě vysledovat. Dnes železná opona přetrvává v podobě reliktní hranice (Bičík, Štěpánek 1994 cit. in Jeřábek 1999). Dokoupil (2004) tuto hranici uvádí i jako příklad historickogeografické hranice. Železnou oponu jako hranici bychom tedy mohli charakterizovat, že šlo o hranici uměle vytvořenou a dnes jde o hranici reliktní.

Dle Hampla (2000) každá hranice vytváří kolem sebe zónu tlaku, která je patrná v příhraničním regionu (Dokoupil, Kopp 2011). Uzavřená hranice měla efekt areálový, který znamená odlišný vývoj sociálně-ekonomických systémů. Hranice ovlivňuje přiléhající území, z čehož vychází koncept pohraničí. Modely situací a hranici a hraniční efekty v zásadě kombinují postavení hranice na dvou škálách – od bariéry ke kontaktnímu území a od exponovanosti k perifernosti (Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol. 2004). Ukazují tak vliv podoby a fungování hranice na jak na její bezprostřední, tak i širší okolí.

Diskuze teorií hranic (např. Dokoupil 2000), polarizace prostoru (Hampl 2000, Havlíček, Chromý 2001, Jeřábek 2000) dokumentují, že každá událost, která se týká pohraničí a co se v něm odehrává je výsledkem přirozených procesů (Jeřábek 2004). Dějiny pohraničí však nelze vnímat jako pouhé prvky mozaiky ilustrující dějiny vyšších územních celků (Bůžek 2000 cit. in Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol. 2004, s. 33).

Více než hranice je třeba si vyjasnit termín *pohraničí*. Obecně je problém vymezení pohraničí velmi rozdílný podle různých hledisek, čímž se zabýval např. Chromý (2000), pojednává o alternativních možnostech vymezení pohraničních území v Česku z historickogeografických a kulturněgeografických hledisek.

Obecný pohled na pohraničí bývá takový, že je pojímáno jako kontaktní zóna mezi dvěma různými regiony (Kučera 2012). Pohraničí Česka je však v tomto oproti jiným zemím specifické v tom, že je jím obvykle myšlena oblast, kde převažovala v 30. letech 20. století německá národnost. Dle Kastnera (Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol. 2004) je dnes tedy vymezeno na základě této dnes již reliktní jazykové hranice. Toto území občas bývá též nazýváno jako *Sudety*, což ovšem geograficky přesně

nesouhlasí s tím, co bylo tímto pojmem nazýváno v 18. a 19. století. Sudetami byly dříve považovány pohoří oddělující Slezsko od Čech a Moravy, tedy přibližně pohoří mezi Libercem a Ostravou (Antikomplex 2006, s. 10). V průběhu 20. století však tento termín nabyl i dalšího významu, který částečně zastínil ten původní. Když se dnes řekne Sudety, může tím obvykle být myšlena oblast odstoupená nacistickému Německu v roce 1938 (vlastní názor), což nemusí např. s jihomoravskými pohraničními oblastmi z historického hlediska úplně souhlasit.

Naopak např. Hampl definuje pohraničí jako soubor okresů při státní hranici ČR. To se však v některých případech příliš neshoduje s oněmi zmíněnými Sudetami. Vždyť v jednom případě bychom nemohli například Domažlice považovat za pohraničí, a v druhém případě by do něj musel být zahrnut i Týn nad Vltavou. Z toho lze usoudit, jak může být vymezení pohraničí podle různých způsobů nejednoznačné. Teorií vymezení pohraničí se více do hloubky zabýval např. Havlíček (2004). Byly zkoušeny i netradiční metody jako vymezení pohraničí podle toho, jak hluboko do vnitrozemí proniká hraniční efekt podél komunikací. Zde platilo, že čím významnější silnice, tím hlouběji pohraničí zasahovalo (Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol. 2004).

Výzkumem, jak je tedy subjektivně vnímáno pohraničí se v roce 2008 pro socioweb zabývali Čermák a Stachová na základě otázky, zda respondent bydlí v pohraničí či vnitrozemí. Výsledky ukázaly, že si nelze nevšimnout shody s územím dříve obývané obyvateli německé národnosti, a to zejména v oblasti severozápadních Čech. Autoři došli k závěru, že „vymezení pohraničí v rámci administrativních územních jednotek je problematické, a jako nejvhodnější se jeví již zmíněné příhraniční okresy. To je i zdůvodněno tím, že za ně máme celou řadu datových zdrojů, a také tím, že mají pevně dané hranice.“

Pro účely této práce (pokud nebude uvedeno jinak) budeme tedy slovem pohraničí rozumět oblast území dnešního Česka v blízkosti hranic s tehdejší Německou spolkovou republikou (česko-bavorská hranice) a Rakouskem, což jsou tedy oblasti ovlivněné nejvíce železnou oponou. Pokud bychom však toto území potřebovali přesně vymezení, jeví se výše zmíněná Hamplova metoda jako nejvhodnější. V tomto případě bychom za pohraničí tedy považovali okresy přiléhající k hranici s Bavorskem a Rakouskem.



### **2.1.2 Charakteristika území podél železné opony**

Na českém území železná opona začínala, resp. navazovala na železnou oponu oddělující tehdejší dva německé státy v místě zvaném trojmezí v Ašském výběžku. Pak hranice prochází hradbou pohraničních pohoří, od Smrčín přes Český les, kde se dnes nachází CHKO rozdělená dálnicí D5 na dvě části. Po Všerubské vrchovině následuje Šumava, kde je opět CHKO, na kterou plynule navazuje tamější národní park. Státní hranice se mezitím změní z česko-německé na česko-rakouskou. Poté národní park přechází zpět v CHKO Šumava, a hranice vede stále hornatým, zalesněným terénem Šumavy, a následně přes Novohradské hory, kde prochází pro změnu přírodním parkem. Až poté krajina mění ráz z hornatého na pahorkatinný, následuje další CHKO, Třeboňsko. Za Českou Kanadou pak začne znatelně úbývat lesních porostů. Pak následuje Národní park Podyjí a jeho velmi členitý terén, kde železná opona musela překonávat řeku Dyji. Zde také můžeme nalézt poslední původní dochovaný zbytek železné opony. Dále pak koridor pokračuje bezlesou, velmi úrodnou nížinnou oblastí Dyjsko-svrateckého úvalu, kde se nachází významné vinice. Mezitím ještě koridor prochází CHKO Pálava, a také Lednicko-Valtickým areálem. Pak krátce zalesněnou oblastí podél Dyje až po soutok s Moravou, kde české území dříve lemované železnou oponou končí.

Koridor tedy procházel rozmanitým územím, od nejvyšších míst Šumavy až po nížinné oblasti jižní Moravy. Celkově většina koridoru prochází některým z chráněných území. Např. pouhých 6 % území hranice s Bavorskem nespadá pod žádné chráněné území (Dokoupil, Kopp 2011).

## **2.2 Dědictví**

Krajině se dnes stále více přikládá význam dědictví (Kučera 2009, s. 163), a to na několika úrovních. Krajina jako dědictví obsahuje řadu hodnot (Alumaě, Printsman, Palang 2003 cit. in Kučera 2009). Má hodnoty přírodní, estetické, jako zdroj identity

kulturněhistorické a rekreační. Nejčastěji však dědictví bývá vnímáno jako součást dvou samostatných a odlišných dědictví, kulturního a přírodního (Kučera 2009). Na dědictví můžeme nahlížet různými způsoby. Dle Kučery (2009) geografové pohlížejí na dědictví jako na koncept odkazující ke způsobům, jakými se vybrané materiální pozůstatky minulosti, krajiny, mýty, paměti a tradice interpretují v přítomnosti, z jakých důvodů a za jakým účelem tomu tak je.

Dědictví lze klasifikovat podle různých charakteristik. Je to velmi široký koncept. Howardova poměrně vlivná práce *Heritage. Management, Interpretation, Identity* (1997) definuje dědictví jako „vše co lidé chtějí zachovat, včetně hmotné kultury a přírody. Je všeprostupující a týká se každého.“ Dědictví můžeme nadále dělit podle významu, původu, způsobu vlastnictví, preferencí, povahy a doby trvání (Kučera 2009). Vždy však bude záležet na našich vlastních hodnotách jak se rozhodneme, co z minulosti zachovat a co nechat zaniknout. Na příkladu železné opony bychom tedy mohli zvážit, co z toho co bylo kvůli ní vybudováno má být nadále chráněno a zachováno. V souvislosti s železnou oponou spadá mnoho území kudy dříve probíhala, pod určitý druh některého z chráněných přírodních území, jak již bylo zmíněno v podkapitole 2.1.2. Zcela jedinečná je z pohledu dědictví v tomto případě krajina Lednicko-Valtického areálu, který je zapsán na seznamu světového dědictví UNESCO.

Železná opona postupně procházela změnami, stejně tak její okolí. Krajina bývá obvykle chápána jako něco, je velmi těžké jasně vymezit (Kučera 2009, s. 156), ale vždy si pod tím něco konkrétního představíme a máme k tomu určitý postoj. Stejně tak nemůže existovat přesná definice krajiny, ale vždy bude definice krajiny ovlivněná nějakým účelem.

Interpretace dědictví může být různá, obvyklé jsou přístupy, že dědictví je koncept, který se stále vyvíjí a v některých případech je nevhodně definovaný a často nedostatečně chápáný (Cummins 2005 cit. in Janeček 2006). Howard (2003) se snaží k dědictví přistupovat jako ke zkoumání hloubky množství vazeb mezi dvěma nejistými a mnohoznačnými koncepty, které jsou ale zároveň významné - dědictví a identita. Identitou jsou myšleny zejména způsoby, jak může být dědictví minulosti využíváno. Schein (2009) pohlíží na dědictví jako na něco z minulosti, jak se tato minulost mísí se současností, a to oboje při pohledu do budoucnosti. Dle Kučery (2009, s.180) se stále

více objevují názory upozorňující na potřebu ochrany, managementu a plánování. Další z Howardových definic ohledně dědictví je: „Za dědictví může být považováno cokoli, co někdo touží zachovat či sbírat a předat to následujícím generacím“ (Howard 1997, s. 7). U takto definovaného dědictví je dle Howarda důležité, aby nebylo primárně motivováno finančními pohnutkami (Janeček 2006), o čemž mohou svědčit i některé skanzeny železné opony, které jsou probírány v kapitole 4.

Železnou oponu bychom mohli zahrnout jak do dědictví kulturního, tak i do přírodního, neboť se jedná o něco, co bylo v přírodě uměle vytvořeno člověkem, po jejím zrušení však v přírodě zůstaly, a na dlouhou dobu ještě zůstanou její nesmazatelné stopy. Ať už se jedná o zarůstající bývalý koridor drátů či zděděnou unikátnost území, které bylo za minulého režimu málo ovlivněno neustálým působením člověka, čímž si vytvořilo svoji přírodní jedinečnost.

Bylo zde diskutováno dědictví z pohledu geografů. Vlastní výzkum se pak zde zaměří na to jak je dědictví, v tomto případě tedy konkrétně minulost železné opony a její interpretace v přítomnosti chápáno veřejností.

## **2.3 Rozvoj železné opony a její proměny v čase**

### **2.3.1 Železná opona z vojenského pohledu**

I z vojenského pohledu může být železná opona specifická, vždyť kromě ženíjně-technického zátarasu bylo postaveno množství dalších staveb, které však na rozdíl od železné opony ve většině případů po roce 1989 zlikvidovány nebyly. Dnes jsou velmi často ponechány svému osudu. Nejčastěji se jedná o tzv. roty, neboli budovy pohraniční stráže, které patřily armádě, a po pádu komunistického režimu se pro většinu z nich nenašlo smysluplné využití. Tyto chátrající objekty jsou dnes velmi často v dezolátním stavu. Většina těchto objektů jistě doplatila i na svou geografickou polohu, daleko od civilizace či na okraji malých obcí by velmi těžko mohly získat smysluplné využití. Můžeme nalézt i výjimky, jako je např. budova PS Českých Žlebech na Šumavě, která slouží jako vzdělávací školící středisko a ubytovna pro lyžaře. Kromě těchto budov bývalých rot můžeme zejména u česko-bavorské hranice vidět typické sledovací vojenské věže, jako např. Čerchov, Poledník, Velký Zvon a další. Informace

o různých objektech pohraniční stráže velmi dobře mapuje server vojensko.cz, kde můžeme najít o jednotlivých objektech podrobnější informace, dobové i současné fotografie, a velké množství komentářů. Můžeme spekulovat, zda tyto budovy jsou dědictvím spíše nechtěným, nebo zda je vidíme rádi jako připomínku železné opony, což není úplně v souladu s Howardovou teorií ohledně dědictví, jelikož není jasné, zda toto chceme i nadále zachovat.

Kromě budov bylo také v krajině postaveno množství asfaltových silnic, často lemujících bývalý koridor železné opony, známých též jako tzv. signálky. Tyto typické asfaltky, které často kopírují hranici jsou velmi dobře viditelné z leteckých snímků, a i v turistických mapách je bezpečně můžeme poznat. Tyto cesty bývají hojně využívány cyklisty, čemuž nahrává i budování stezek železné opony.

### **2.3.2 Proměny krajiny**

Kromě proměnlivosti významu hranic Česka (Jeřábek 1999), došlo logicky i k proměnám krajiny v pohraničí. Důležitým pojmem je kulturní krajina, kterým se zabývali Heřmanová a Chromý. Předmětem studia kulturních geografů je především hodnocení změn funkcí území (Heřmanová, Chromý, 2009, s. 14).

Významným výzkumem v souvislosti s železnou oponou bylo sledování změn krajinného pokryvu podél bývalé železné opony, kterým se zabývali Kupková, Bičík a Najman (2013). Autoři vyhodnocovali hlavní změny, které zde proběhly. Zkoumali krajinu na obou stranách hranice, když si vytyčili 15 km široké pásmo od hraniční linie, ve kterém tedy byly změny sledovány. Šlo o zhodnocení výchozího stavu krajinného pokryvu v roce 1990 a změn v letech 2000–2006.

V souvislosti s politickými změnami se transformovala zejména zemědělská krajina. Původně byla v pohraničních oblastech orná půda, která neměla v horských oblastech ideální podmínky, a byla přeměněna v krajinu využívanou více extenzivně, změnila se na trvale zatravněné plochy (Kupková, Bičík, Najman 2013). V oblasti jižní Moravy byla část orné půdy přeměněna na stálé kultury a sady. Důležitou rolí a příčinou těchto změn byla i změna vlastnické struktury půdy v pohraničí.

Autoři o výsledcích této studie (2013) tvrdí, že „výsledky potvrdily rozdílné zastoupení jednotlivých kategorií land cover v roce 1990 v území na východ a na západ od železné opony, i jejich rozdílné změny v období 1990–2006. Zatímco centrálně řízená ekonomika a dotační systém před rokem 1989 vytvořily tlak využívat na východ od železné opony půdu pro zemědělství i v nepříznivých podmínkách, na západ od železné opony se uplatnila tržní politika. Intenzivní zemědělství zde bylo i přes vysoké dotace neudržitelné, krajinný pokryv byl rozmanitější a využití krajiny více odpovídalo přírodním podmínkám. Analýza také potvrdila rozdílnou intenzitu změn v jednotlivých sledovaných hraničních úsecích a intenzivnější změny land cover po roce 1990 na východ od železné opony.“ Nejrozsáhlejší změny byly zaznamenány v českých hraničních úsecích, kde došlo k velmi rozsáhlým procesům extenzifikace a zalesnění, a v letech 1990–2000 ke změnám na více než 8 % sledovaného území (Kupková, Bičík, Najman 2013).

Studii na téma změn krajinného pokryvu v pohraničí, které souvisejí s dálkovým průzkumem země bylo více. Můžeme jmenovat, že například Novotná, Najman, Bičík (2011) sledovali změny ve využívání území na česko-bavorské hranici. Autoři poukazují na rozdílnost v jednotlivých oblastech, jelikož v oblasti Šumavy se do popředí dostala ochrana přírody. O tom může svědčit vznik šumavského Národního parku. Naopak např. Chebsko či Tachovsko předpokládá spíše všestranný rozvoj infrastruktury. Najman (2008) se zabýval přímo vlivem železné opony na změny krajiny s využitím dat CORINE land cover (Dokoupil, Kopp 2011).

### **2.3.3 Železná opona jako zelený pás a jeho využití**

Významným dědictvím železné opony je tzv. zelený pás. Jedná se o území okolo tehdejší bariéry, oblast která byla po nuceném vysídlení nepřístupná a nevyužívaná. Výjimečností tohoto území se zabývali Bartoš, Zemek, Kušová a Těšitel (2006), kde mapují a vyhodnocují přírodní bohatství v zázemí železné opony (Bartoš et al. 2006 cit. in Dokoupil, Kopp 2011 s. 27). Dnes je z tohoto území zelený pás, ochrana a zhodnocení nejdelšího systému biotopů v Evropě. Jeho posláním je ochrana a udržitelný rozvoj nejdelšího systému biotopů v Evropě, a citlivé zhodnocení jeho přírodního a kulturního dědictví, což je i cílem projektu INTERREG III

(Bartoš et al. 2006). Tyto biokoridory nemusí pro organismy umožňovat trvalou existenci, umožňují zejména jejich migraci mezi jednotlivými biocentry, čímž vytvářejí z biocenter sít' (Bouwma et al. 2002 cit. in Dokoupil, Kopp 2011, s. 47).

Obr. č. 3: Zelený pás napříč Evropou



Zdroj: Zelený pás – Greenbelt. <http://www.greenbelt.oziveni.cz> (staženo 17. 5. 2014)

Od roku 2006 se problémem na využití a zachování tohoto jedinečného přírodního pásu zabývá projekt Green Belt – Nejdelší systém biotopů v Evropě. Jeho hlavním heslem je „Hranice rozdělují, příroda spojuje“ (Hermová 2008). Tento zelený pás se táhne napříč Evropou (obr. č. 3), od Pobaltí skrz Německo, Česko, Rakousko, Slovensko, Maďarsko a dále. Projekt tohoto zeleného pásu vznikl kvůli ochraně a zhodnocení nejdelšího systému biotopů v Evropě. Tento projekt o sobě dále tvrdí (<http://greenbelt.oziveni.cz/cz>), že „je zaměřen na přeměnu bývalého pásu smrti tvořeného železnou oponou na zelenou hranici života. Jeho cílem je zároveň napomoci rozvoji přeshraniční spolupráce mezi lidmi, které donedávna železná opona rozdělovala. Dalším posláním projektu je prezentace myšlenky, že ochrana přírody je součástí udržitelného rozvoje regionů.“ Myšlenka utvoření zeleného pásu, neosidlovat ho vznikla krátce po pádu železné opony v Německu, kde se jednotlivé spolkové země dohodly, že bývalou „zemi nikoho“ budou chránit ponechají ji přírodě (Bartoš et al. 2006). Například v Německu podél bývalé železné opony vzniklo 150 chráněných

území a plánuje se 40 dalších (Hermová 2008). Iniciátorem této myšlenky byla IUCN, Mezinárodní unie pro ochranu přírody a přírodních zdrojů.

O důležitosti projektu pro region Podýjí se zmínila i správa národního parku Podýjí: „V roce 2004 odstartoval Světový svaz ochrany přírody (IUCN) iniciativu Zelený pás, která se snaží motivovat partnery k zahajování a koordinování projektů v oblastech bývalé železné opony. Ta neúmyslně přispěla k zachování důležitých ekosystémů a cenných přirozených prostředí. Dle vizí iniciativy by se Zelený pás od Barentsova po Černé moře mohl stát páteří ekologické sítě, která by byla symbolem spolupráce sousedících států v záležitostech zachování přírody a udržitelného rozvoje – a turismus může rozhodně v tomto procesu hrát důležitou roli“ (NP Podýjí 2005). Řada ochranářů by však toto pásmo uzavřela, čímž se z železné opony stává tzv. *zelená opona* (Hermová 2008). Na projektu zeleného pásu se v Česku podílí Ústav systémové biologie a ekologie AV ČR, Občanské sdružení Oživení, a Hnutí Duha. Dnes je tento pás narušován nákupními, zábavními a obslužnými centry podél hlavních dopravních tahů (Bartoš et al. 2006). Bartoš dále tvrdí, že vznikl na mnoha místech uměle, a neleží v trasách dálkové migrace živočichů. Je proto zaměřen spíše turisticky – měl by nabídnout putování podél železné opony v území, kam dříve obyčejní lidé nesměli (Hermová 2008).

Na území České republiky bylo pásmo okolo železné opony přibližně 800 km dlouhé. Z toho 380 km (což je téměř polovina) ho prochází národními parky (NP Šumava a NP Podýjí) nebo chráněnými krajinnými oblastmi (Český les, Šumava, Třeboňsko, Pálava), dalších 171 km spadá do přírodních parků. Podél bývalé železné opony se dochovaly jedinečné přírodní a kulturní krajiny (Bartoš et al. 2006), vzácné druhy rostlin a živočichů, které již z intenzivně využívané krajiny obvykle vymizely.

Co se týká fauny, která byla nejvíce ovlivněna železnou oponou, určitě stojí za zmínku jeleni na Šumavě. Jejich výzkumem se zabýval Šustr v letech 2005–2011. Rozsáhlý a mnohaletý projekt, který na Šumavě trval v tomto časovém rozmezí, se zabýval studiem pohybu, aktivity a chování jelenovitých žijících na území Národního parku Šumava (Šustr 2013). Tento výzkum prokázal zvláštnost v tom, že jeleni na české straně nepřekračují linii bývalé železné opony, a stejně tak ti z Německa (Šustr 2013), jako kdyby železná opona v těchto místech stále stála, což je jistě zajímavé, a možná i nečekané přírodní dědictví železné opony. Výzkum přinesl i celou řadu zajímavostí

a nových vědeckých poznatků, které jsou významné i v evropském měřítku. Příroda v Národním parku Šumava je pro takovéto vědecké výzkumy přímo předurčená, jelikož je zde prostor pro velká zvířata, zejména savce, kterých v Evropě ubývá (Šustr 2013).

#### **2.4 Proměna pohraničí po pádu železné opony**

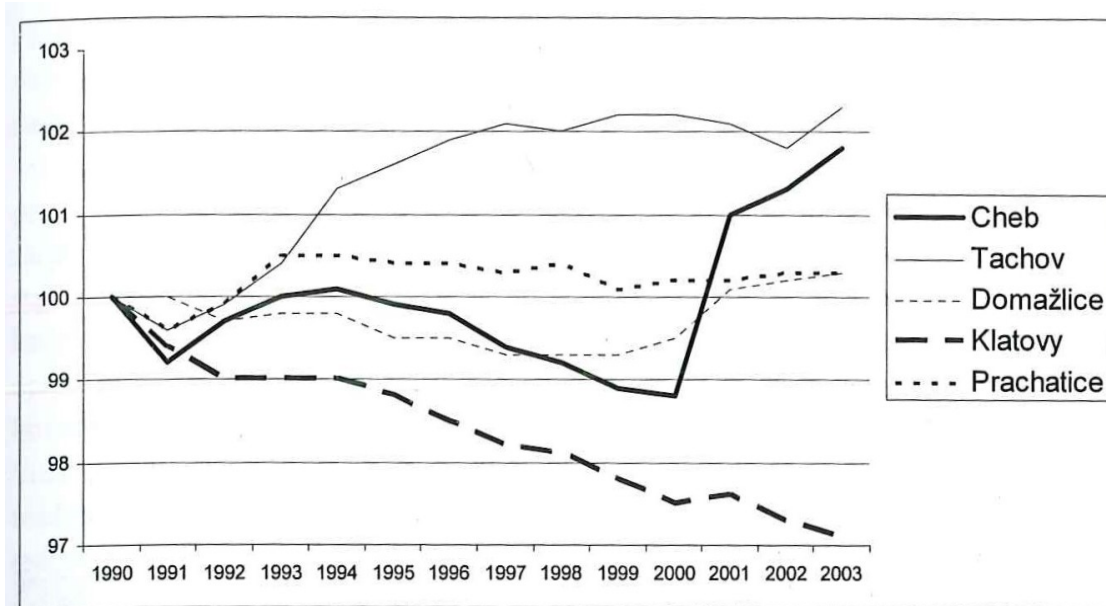
Význam a funkce hranic jsou dějinně proměnlivé veličiny (Jeřábek 1999, s. 20), čehož jsou česko-bavorské a česko-rakouské hranice jasným důkazem. Po pádu železné opony a zpřístupnění do té doby uzavřeného hraničního pásma získaly rozsáhlé prostory, obce a města při hranici se Západem nový impuls pro možný rozvoj. V mnoha vědních oborech, zejména v geografii, sociologii a regionální politice došlo ke zvýšenému zájmu o problematiku pohraničí (Jeřábek et al. 2004, s. 29). To, jak jednotlivě, tak i komplexně - kvůli odlišnosti od zbytku Česka, a kvůli jeho vnitřní diferenciaci (Podhola 2010). Na konci 80. let 20. století zde panovala hluboká stagnace (Jeřábek 1999, s.23). Po 40 let nepropustná bariéra se stala opět propustnou, hranice zde ovšem zůstala, ale po vstupu České republiky do Schengenského prostoru je i tato hranice propustnější než v 90. letech. Jak uvádějí Dokoupil a Kopp (2011), tak česko-bavorské pohraničí je již ve svém třetím režimu fungování ve velmi krátké době. To samé můžeme říci i o pohraničí česko-rakouském. Lze hovořit o přechodu pohraničí z bariérového typu přes kontaktní typ až po typ integrační (Dokoupil, Kopp 2011), který vznikl po vstupu České republiky do Evropské unie, resp. do Schengenského prostoru. Změny v pohraničí však probíhají nerovnoměrně, a vedou k posílení územní diferenciaci (Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol. 2004).

Dlouhodobými výzkumy česko-bavorského pohraničí se zabývali Dokoupil a Kopp (2011). Jejich cílem bylo ukázat změny, které proběhly v důsledku změny funkčnosti hranice od uzavřené, až po současnou intergrační v období 1990-2008, jak již bylo zmíněno v kap. 2.4. Autoři sledovali, jaký vliv mělo otevření hranice na přírodní a socioekonomické systémy, které vývoj v posledních letech na obou stranách hranice přibližuje (Dokoupil 2011). Výzkumy potvrzují, že otevření hranice mění její efekt z areálového efektu v efekt kontinua. Dokoupil (2011) dále poukazyval na to, jaký vliv mělo otevření hranic ve vývoji počtu obyvatel a nezaměstnanosti v okresech sousedících s Bavorskem. Zatímco u vývoje počtu obyvatel (obr. č. 4) byl



ve všech okresech velmi rozdílný a žádný jednoznačný trend zde nedominoje, tak u nezaměstnanosti (obr. č. 5) byla vysledována ve zkoumaných okresech podobnost, že v počátku nezaměstnanost mírně klesala, pak výrazněji stoupala a v tomto pojetí se celkový trend opakuje, dlouhodobě však stále trend nezaměstnanosti roste.

Obr. č. 4: Srovnání vývoje počtu obyvatel v okresech na česko-bavorské hranici

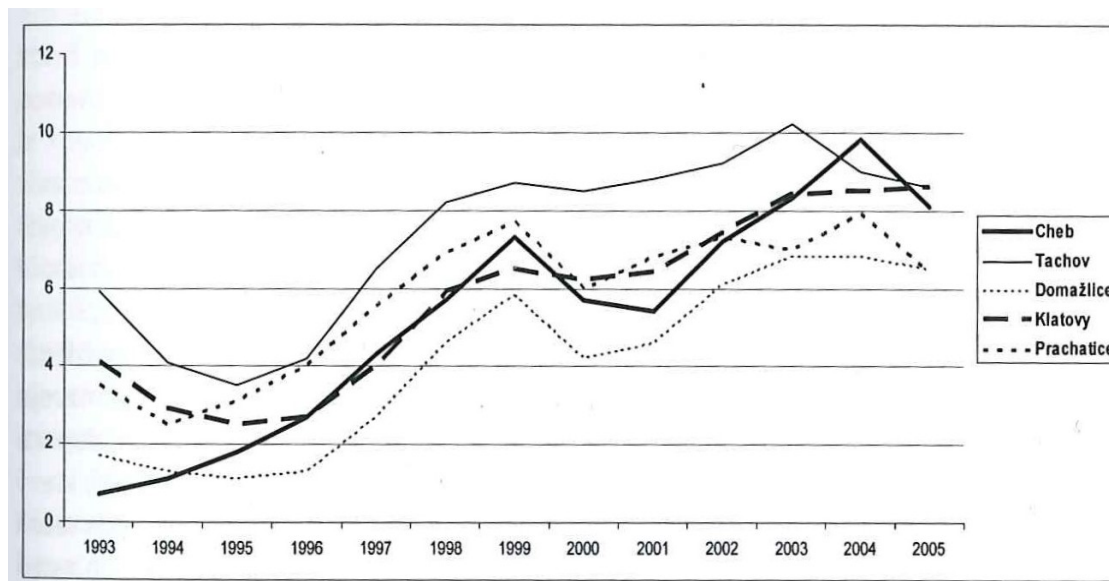


Zdroj: Dokoupil, Kopp (2011), s. 11

V pohraničí česko-rakouském je dle Jeřábka (1999) situace v mnohém obdobná tomu v česko-německém, nemá však tak jednoznačně definované příznaky, a tato hranice je nejen v tomto ohledu mnohem méně prozkoumána (Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol. 2004).

Po roce 1990 vzniklo několik článků a studií, zabývajících se železnou oponou a jejím odstraněním z různých hledisek (Novotná, Najman, Bičík 2011). Často se jednalo o ekonomická témata, které spíše řešily dopad na pracovní trh. Některé publikace mapovaly, jak dochází ke změnám v tomto území (Jílek, Jílková a kol. 2006, Němeček 2006 cit. in Dokoupil, Kopp 2011 s. 27). Tyto studie mohou vysvětlit zásadní změny ve využívání příhraničních regionů.

Obr. č. 5: Srovnání vývoje nezaměstnanosti v okresech na česko-bavorské hranici



Zdroj: Dokoupil, Kopp (2011), s. 11

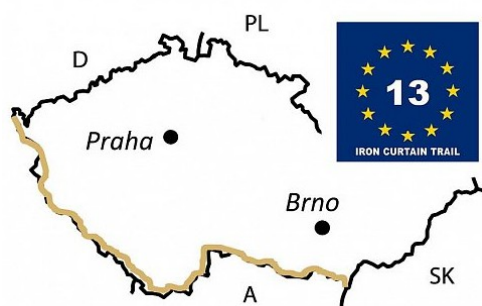
Existují však i názory, že pád železné opony nějaké výrazné zlepšení nepřinesl, spíše naopak. Jak uvádějí Perzi a Zajíčková (1999), že „Deset let poté, co pád železné opony vyvolal všeobecnou radost, je nálada v pohraničí mnohem střízlivější. První vlna nadšení brzy opadla, a v posledních letech stále sílí hlasy těch, kteří na otevřených hranicích nevidí nic dobrého. Např. v Rakousku již bývá slyšet, že by se železná opona měla postavit znovu, tentokrát z druhé strany. Desítky let se vina za relativní hospodářské zaostávání severního rakouského pohraničí svalovala na nepropustné hranice, teď se zase vina svaluje na fakt, že hranice jsou otevřené. Ani na české straně není situace lepší. Češi vnímají Rakušany čím dál kritičtěji, zlatý Západ ztratil mnohé z původního lesku. Vztahy obou zemí jsou stále propletené se závistí, záští a spoustou starých předsudků“ (Perzi, Zajíčková 1999, cit. in Jeřábek 1999, s. 24). Obdobně je tomu dle Jeřábka (1999) i při hranici s Německem.

#### 2.4.3 Potenciál využití dědictví železné opony

Dědictví železné opony v sobě jistě skrývá velký potenciál možného využití. Velmi oblíbené možnosti jsou různé naučné stezky či v Evropě stále více populární cyklotrasy podél železné opony, známé též jako *stezky železné opony*. Tyto trasy

se mohou jevit jako ideální pro poznávání míst, kudy dříve železná opona procházela (obr. č. 6). V Česku prochází zejména územím nedotčené přírody. Stezka železné opony je součástí sítě cyklotras EuroVelo. Průkopníkem této myšlenky je europoslanec Michael Cramer, velký příznivec cykloturistiky, který se zasadil o to, aby stezka vedla místy spojovanými s železnou oponou. Cramer se v tomto ohledu vyjádřil,<sup>1</sup> že vidí velkou výhodou využití cykloturistiky v tom, že cyklisté utratí více peněz denně než turisté cestující auty. Z toho může být evidentní, že cykloturistika je nesmírně důležitá i z ekonomických důvodů, zejména pak pro místní podnikatele. Stezky železné opony však nejsou vždy tím hlavním lákadlem. Podle Bartoše (Hermová 2008) „Na Šumavu lidé nejezdí kvůli bývalé železné oponě, ale kvůli přírodě.“ V jiných oblastech zeleného pásu už by ale bývalé přísně střežené území mohlo v kombinaci s jinými místními zajímavostmi stát turistickým lákadlem (Hermová 2008).

Obr. č. 6: Cyklostezka železné opony podél českých hranic



Zdroj: Iron curtain trail. <http://www.ironcurtaintrail.eu> (staženo 20.7.2014)

V současnosti se všech 16 evropských států podél bývalé linie železné opony podílí na budování této jedinečné trasy pro cyklisty i pěší. Tímto by měla vzniknout cyklotrasa evropského významu, která by se táhla podél bývalé železné opony v délce 6 800 km od Černého moře, kolem Baltu až k Barentsovu moři (Bartoš et al. 2006). Tato vize spolupracuje s projektem Green Belt, zmíněného v podkapitole 2.3.3. Cyklostezka by měla fungovat jako živé muzeum a memento připomínající železnou oponu kolem hranic. Podél této stezky by v budoucnu mohlo vzniknout i další z muzeí železné opony. To by mělo být podobné těm, které byly otevřeny v Rozvadově nebo

<sup>1</sup> Iron curtain trail. URL: [<http://www.ironcurtaintrail.eu/en/show/6617292.html>]

ve Valticích (Smolík, Mourek 2012). Domáci i zahraniční turisté pak budou mít možnost dozvědět se mnohem více informací o životě za železnou oponou, či o dobových souvislostech. Rovněž je tato stezka jednou z tzv. Greenways<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Greenways - trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. V Česku se tímto více zabývá např. Nadace partnerství

### 3. METODIKA VÝZKUMU

Metodika spočívá ve volbě metod výzkumu. Prvním cílem výzkumu byla potřeba zjistit jak, kde a proč je nám železná opona připomínána. Především otázka kde, je z geografického pohledu nejpodstatnější. Pro první část výzkumu byla zvolena metoda *analýzy dokumentů*, která nám nejlépe umožní zjistit, kde a proč tyto připomínky jsou, a co je o nich možné zjistit. Bylo vycházeno z toho, že nejprve bylo nutno vyhledat informace o tom, kde všude můžeme narazit na připomínky železné opony. Tyto informace byly nejvíce čerpány z internetových zdrojů věnujících se tématu železné opony a pohraničí, a informačních serverů, kde bylo možné zjistit, co se o železné oponě a souvisejícími tématy píše či psalo. Informace o muzeích byly rovněž čerpány z internetových informačních zdrojů. Jedná se tedy o virtuální data a výstupy masových médií (Hendl 2008). Ze zjištěných informací poté byly vyvozeny závěry.

V další části výzkumu je cílem zjistit názory respondentů. V tomto byl výběr zaměřený na návštěvníky muzea železné opony, abychom zjistili, jaké jsou jejich konkrétní pohledy a názory na železnou oponu a její interpretaci, připomínky a minulost. Na základě odpovědí pak analyzovat výsledky. Cílem tohoto výzkumu je zjistit a interpretovat názory lidí. Existuje více možných metod kvalitativního výzkumu, pro zjišťování jednotlivých názorů se však jako nejlepší možnost zdá být metoda rozhovorů. Tyto Rozhovory nemusí být vždy nutně provedeny s jednotlivcem, mohou zde být i skupinové diskuze, kdy se lépe uvolňují psychické zábrany, a diskutující snadněji odhalí své postoje a způsoby jednání, myšlení a pocity (Hendl 2008). Tyto skupinové rozhovory tak mohou problematiku obohatit o další poznatky.

Metoda byla provedena formou rozhovorů, což je metoda která je otevřena různým typům odpovědí, aby bylo možné získat různé pohledy a názory na otázky (viz příloha). V tomto případě se respondentem rozumí osoba, která v den výzkumu navštívila Muzeum železné opony ve Valticích, byla starší 15 let, a bylo-li z pozice výzkumníka možné tuto osobu zde po návštěvě muzea zdržet na dobu nezbytně nutnou k provedení výzkumného rozhovoru. Výzkumný vzorek byl vybrán kombinací náhodného a dostupnostního výběru. Byl zde i pokus o totální výběr respondentů, neboli rozhovor s každým návštěvníkem v době provádění výzkumu. Tento výběr

se provádí, pokud je počet respondentů malý (Hendl 2008). To ovšem z pozice výzkumníka nebylo možné vždy zcela dodržet. Rozhovory měly předem formulované otázky, jejich znění nalezneme v příloze této práce. Dle Hendla (2008), ovšem neexistuje žádný jasný předpis pro vedení efektivního rozhovoru. Záznam odpovědí byl prováděn formou poznámek. Ty pak byly následně interpretovány (viz příloha).

Jedná se tedy o druh kvalitativního výzkumu bez předem možných typů odpovědí, čímž mohou být během šetření získány nové podněty pro výzkum. V tomto případě není hodnocena objektivní realita, ale subjektivní zkušenost a představy jednotlivých respondentů. Cílem je získat příběh, zkušenost respondenta a jeho názor. Zkoumanou realitu je třeba spíše interpretovat než objevovat, realitu zde nepovažujeme za statickou. Je třeba mít na paměti, že zkoumaný problém si při výzkumu stále vyjasňujeme a není tedy zcela ohraničený.

V průběhu šetření se vyvíjí jak výzkumník, tak i účastníci výzkumu a situace, což může dát prostor k novým, neobvyklým situacím a možnostem. Toto zde během výzkumu v některých případech vyústilo v narativní až fenomenologický rozhovor, aby došlo k volnému vyprávění (Hendl 2008), kde orální historii získáváme respondentův příběh. Jedním z důležitých typů těchto narátorů měla být i osoba, která v blízké lokalitě žila v době budování železné opony, a žije zde i po jejím pádu a může tak podat informace, jak se zdejší pohraniční oblast vlivem železné opony a jejím pozdějším pádem postupně měnila z pohledu jedince. Získané poznatky byly zaznamenávány formou poznámek. Ty jsou následně citovány v kapitole 5.

Protože kromě názorů návštěvníků muzea by bylo pro výzkum zajímavé zjistit i několik názorů z druhé strany hranice, tak byli na otázky ohledně železné opony dotazováni i někteří Rakušané. Kvůli malému počtu těchto respondentů, zde muselo být upuštěno od kritéria, že respondent musí být návštěvníkem muzea. V tomto případě šlo o neformální rozhovory bez předem připravených otázek. Kvalita těchto rozhovorů však byla částečně znehodnocena vzájemnými komunikačními problémy obou zúčastněných stran. Výzkumný soubor byl vybrán kombinací náhodného a dostupnostního výběru, jeho rozsah nebyl předem definován. Zjištěné názory byly taktéž zaznamenány formou poznámek a uvedeny ve výsledcích výzkumu.

Mezi výhody metody lze zařadit navázání osobního kontaktu, či možnost téma prozkoumat více do hloubky. Nevýhodou této metody však může být časová náročnost

výzkumu, neochota respondentů více hovořit o tématu či riziko silné osobnosti, která původně širší téma zaměří jen na úzkou problematiku. Další problémy může způsobit i následná interpretace, jelikož může být složité tyto jednotlivé odpovědi vyjádřit jinak než textovou formou. Během terénního šetření se také ukázalo, jak náročná může tato metoda být i na sběr informací.

Další část šetření je provedena formou dotazníku, kde zkoumaný dotazovaný jev je rozložen na stupnici mezi hodnoty 1 až 5 podle toho, jak je jednotlivým respondentem vnímán. V tomto případě bylo cílem např. zjistit, jak moc je dle názoru respondentů ovlivněno pohraničí železnou oponou, nebo jak moc či málo je připomínána. Protože respondenty byly stejné osoby, výběr byl tedy stejný jako v předešlém případě. Mohli bychom tedy říci, že šlo o smíšený výzkum, kde se kvalitativní a kvantitativní přístupy mohou doplňovat (Hendl 2008). Takovéto doplnění může přinést pohledy opomíjené při použití jedné metody, a může odpovědět na širší výzkumné otázky (Hendl 2008). V této kvantitativní části však kvůli celkově nízkému počtu respondentů nemůžeme zjištěné výsledky považovat za dostatečně reprezentativní. Orientačně však z toho mohou být vyvozeny určité závěry. Otázky výzkumu a výsledky jsou rovněž uvedeny v příloze.

Cílem terénního šetření není hodnocení správnosti či přesnosti historických faktů, ale způsob jejich prezentace. Cílem šetření je tedy získat příběh, zkušenost respondenta, názor, informace o postojích, vnímání jednotlivců. Výsledky zde nezobecnujeme směrem k populaci, ale naopak k teorii (Hendl 2008, s. 149).

Dalším cílem je zhodnocení mediální prezentace muzea, pozorování při návštěvě muzea – jak je historie předkládána návštěvníkům. To je provedenou metodou pozorování. Zde je však tato metoda pouze doplňkovou formou výzkumu.

## 4. PŘIPOMÍNKY ŽELEZNÉ OPONY V DNEŠNÍ DOBĚ

### 4.1 Jak a kde je interpretována a prezentována železná opona

Tato část práce by měla odpovědět na to, jak a kde, případně kým a proč je prezentována, interpretována či jinak připomínána železná opona, ať už se jedná přímo o muzea či pouze dochované reliкty. Tyto zjištěná fakta jsou zde poté zhodnocena.

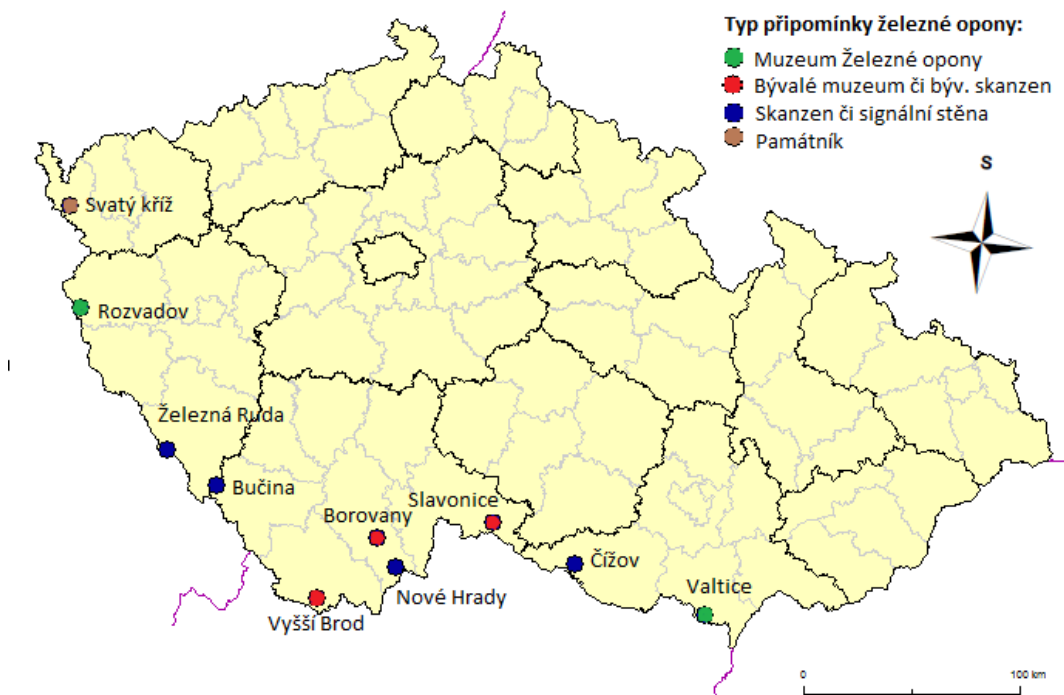
Jako připomínky železné opony bychom kromě muzeí a památníků považovali ještě signální stěny, ať již původní či znovu postavené. Pokud jsou tyto připomínky doplněny tabulemi s vhodnými informacemi, tím lépe nám mohou něco o sobě či o železné oponě říci. V přírodě existuje celá řada dalších propriet, ať už budov, pozorovaten, mostků a dalších technických náležitostí, táhnoucích se podél linie železné opony. Pokud bychom chtěli vyjmenovat a zmapovat opravdu jakýkoli pozůstatek, byla by z toho jistě zajímavá, ale dlouhá a náročná studie. Ovšem například podle Bartoše není jasné jestli si lidé vůbec chtějí fenomén železné opony připomínat (Hermová 2008).

Dnes již existují různá muzea, další reliкty a jiné připomínky železné opony. Nejvíce nám o minulosti železné opony řeknou muzea. V České republice v současné době funguje muzeum v Rozvadově a ve Valticích, dříve údajně bývalo i ve Vyšším Brodě. Skanzen železné opony, který byl dříve v Borovanech, byl přesunut do Nových Hradů.

Vůbec největší muzeum železné opony, které mělo mít téměř světový význam, mělo vzniknout na Kvildě, ale tyto plány se nakonec neuskutečnily. Nejen o tom bude více pojednáno v následujících podkapitolách.



Obr. č. 7: Vybudované připomínky železné opony v Česku



Zdroj: vlastní tvorba 2014

## 4.2 Muzea železné opony

Muzeum představuje instituci, jež v obecné rovině zpřístupňuje určitý úsek dějin svým návštěvníkům, ať už chronologicky či tematicky. Tím formuje a spoluvytváří jejich představu o minulosti. Železná opona se svými sounáležitostmi bezpochyby představuje kontroverzní téma českých poválečných dějin. Právě i proto může být zajímavé sledovat, jak je historie ochrany státních hranic předkládána návštěvníkům. Muzea železné opony nám tedy nejlépe přiblíží to, jak to na hranicích dříve vypadalo. Zejména i proto, že zde kromě ostnatých drátů a zátarasů najdeme i informace a ukázky toho, jak probíhala tehdejší ostraha západních hranic. V posledních letech se podařilo otevřít muzeum v jihomoravských Valticích a západočeském Rozvadově, shodou

okolností téměř současně. Naopak muzeum, které mělo mít téměř světový význam, mělo vzniknout na Kvildě, ale tyto plány se nakonec nepodařilo realizovat.

#### 4.2.1 Muzeum Železné opony Valtice

Muzeum železné opony ve Valticích bylo otevřeno 30. dubna 2011 jako vůbec první muzeum tohoto druhu v Česku, nachází se v objektu bývalé celnice hraničního přechodu Valtice/Schrattenberg. Toto muzeum o sobě uvádí, že: „prezentuje mnohaletou historii služby na státní hranici se zvláštním důrazem na období mezi léty 1951 až 1989, kdy zde službu vykonávala pohraniční stráž, a kdy byla vynakládána snaha o absolutní neprostupnost státní hranice dovedena za využití ženině-technických zařízení, tedy takzvané železné opony, téměř k dokonalosti.“<sup>3</sup> Cílem je muzea je dle jeho autorů „co nejautentičtější prezentace situace na státní hranici ve 20. století, bez zbytečných ideologických nánosů.“ Valtické muzeum je také členem Asociace muzeí a galerií ČR.

Muzeum je rozřazeno do několika tematických místností, které jsou řazeny chronologicky za sebou od dob 1. republiky až do současnosti. Můžeme zde vidět množství uniforem, zbraní a výstroje i velký počet fotografií a dokumentů přibližujících prezentované pohnuté časy na hranicích. Zajímavostí určitě je i rekonstrukce železné opony, která zde stojí stejně tak jako před lety na hranicích. Také je zde skutečná cela, stanoviště dozorců či služebna pohraniční stráže. Muzeum je výjimečné i formou uspořádání expozic. Hlavním cílem muzea je návštěvníka zaujmout bez ohledu na věk, proto je většina exponátů volně ložených, návštěvník si je může vzít do rukou, případně za asistence průvodce vyzkoušet.

V jedné z místností jsou vypsána jména všech lidí, kteří na hranicích v době socialismu zahynuli. Jsou mezi nimi nejen lidé, kteří se pokusili o útěk, ale i padlí pohraničníci. V muzeu se také stále něco děje, neustále je někde něco představováno, zlepšováno či doplňováno.

Toto muzeum má i své vlastní webové stránky, kde se o něm můžeme dovědět vše podstatné. Mimo obvyklostí muzeum nabízí i jednou týdně otevírací dobu v pozdních večerních hodinách za svitu luceren, což může dodat návštěvě unikátní

---

<sup>3</sup> Muzeum ve Valticích uvádí na svých webových stránkách. URL: [<http://www.muzeumopony.cz/>]

atmosféru. Během roku je zde pořádáno i několik dalších již tradičních akcí. Muzeum je provozováno společností Český fortel, agenturou zabývající se reklamou a PR, pořádáním konferencí, kongresů, svateb, svatebních hostin, workshopů, organizací teambuildingových akcí, výstav, koncertů a zábavných a folklorních akcí.

Z vlastního pohledu při návštěvě muzea lze konstatovat, že toto muzeum opravdu velmi dobře funguje podle předchozích zjištěných předpokladů, a snaží se o co nejautentičtější prezentaci železné opony podle historických faktů.

#### **4.2.2 Muzeum železné opony v Rozvadově**

Dalším významné muzeum železné opony se nachází v západočeském Rozvadově. Rozvadov je naším nejznámějším a nejdůležitějším hraničním přechodem, kde ostnaté dráty oddělovaly východní blok od svobodného západu. Železná opona byla na konci roku 1989 tehdejšími ministry zahraničí Československa a Německé spolkové republiky symbolicky přestřižena právě zde, konkrétně v části Nové Domky, nacházející se 2 km severně od Rozvadova. Tam se nachází také pomník připomínající toto symbolické přestřižení železné opony. Muzeum může být také turistickým tahákem pro ne příliš zalidněný pohraniční region.

Toto muzeum bylo otevřeno 24. května 2011 (tedy velmi krátce po otevření Valtického muzea) nadací Železná opona. Vzniklo jako náhradní a skromnější řešení po neúspěchu vybudovat světově významné muzeum na Kvildě, o němž bude pojednáno níže. Nachází se v místě starého hraničního přechodu v suterénu budovy bývalé celnice na ploše 300 m<sup>2</sup> pouhých 50 m od hraničního potoka. Nad otevřením tohoto muzea přijal záštitu předseda Evropského parlamentu Jerzy Buzek (LN 2011).

Prezident Nadace železné opony Václav Vítovec, který vznik tohoto muzea realizoval, pro LN<sup>4</sup> (2011) prohlásil, že „V muzeu lidé uvidí mimo jiné 550 exponátů, například dobových zbraní či spojovacích prostředků. K tomu unikátní kolekci 880 fotografií“. Expozice je rozdělena do několika částí v závislosti na průběhu dějin. První část je věnována první světové válce, která je zde prezentována jako prvotní příčina rozdělení Evropy. V další části jsou vystaveny předměty z druhé světové války. Expozice o období komunismu, kdy zde byla železná opona, je rozdělena

---

<sup>4</sup> Muzeum železné opony otevřeli v Rozvadově. Lidové noviny. URL: [http://www.lidovky.cz/muzeum-zelezne-opony-otevřeli-v-rozvadove-fke-/zpravy-domov.aspx?jc=A110514\_075938\_ln\_domov\_ape.]

po desetiletích. Nesnaží se pouze dokumentovat život v příhraničním pásmu, ale i život obyčejných lidí v republice a světové události spjaté s tehdejší dobou. Z této doby je zde například spojovací technika, zbraně, cedule z pohraničního pásma, kusy ostnatého drátu či knihovna se socialistickou literaturou. K vidění je zde i unikátní telefon, který zajišťoval přímé spojení prezidenta Gustáva Husáka s Moskvou. Snahou muzea je získávání dalších exponátů, mimo jiné i nůžek, kterými zde byla železná opona symbolicky přestřižnuta. Dle Vítovce (LN 2011), chce muzeum být ryze apolitické a expozice postavená na faktech a nikoliv na komentářích nebo výkladu událostí během studené války. Muzeum chce ukázat, že železná opona nebyly jen ostnaté dráty, ale celkový pohled na tehdejší systém, a ukázat nefunkčnost či nesmyslnost celého socialistického systému. Stejně tak jsou zde i připomínány další místa, kde jsou lidé oddělení bariérami. Cílem muzea je přiblížit návštěvníkům část historie, jež by se neměla nikdy opakovat (LN 2011). Idea muzea je soukromou iniciativou, bez jakýchkoli dotací.

#### **4.2.3 Nikdy nezrealizované muzeum na Kvildě**

Vůbec největší muzeum železné opony mělo vzniknout v srdci Šumavy na Kvildě. V roce 2002 zde Nadace Železná opona dokonce položila základní kámen muzea, kterým se stal betonový díl Berlínské zdi. Po šesti letech příprav se nakonec ukázalo, že na Kvildě žádné muzeum nevznikne. Dle Vítovce<sup>5</sup> (Parlamentní listy 2011) však „Projekt zkrachoval na tom, že ministerstvo životního prostředí zablokovalo převod pozemku, protože to nebylo ve veřejném zájmu.“ Za tuto ostudu tedy mohou obstrukce ze strany regionálních a místních politiků.

Plánovaný vznik muzea, které mělo mít světový význam, podpořil například i bývalý generální tajemník OSN Kofi Annan a další významné osobnosti z řad politiků (LN 2011). Muzeum mělo vzniknout v místě bývalé roty a přilehlého pozemku pohraniční stráže. Po neúspěchu vybudovat muzeum bylo plánováno, že stále chátrající objekt roty bude přestavěn na školící středisko pro studenty, kteří pozorují proměnu

---

<sup>5</sup> Na starém přechodu v rozvadově vzniklo muzeum železné opony. Parlamentní listy. 18. 5. 2011 (cit. 20. 7. 2014)  
URL: [<http://www.parlamentnilisty.cz/kraje/plzensky/Na-starem-prechodu-v-Rozvadove-vzniklo-Muzeum-zelezne-opony-197513>]

horského lesa. Ani k tomuto plánu však nikdy nedošlo, a budova roty v dezolátním stavu byla v roce 2013 definitivně zbourána.

#### **4.2.4 Bývalé muzeum ve Vyšším Brodě**

Dříve bývalo muzeum železné opony ve Vyšším Brodě (MF Dnes 2009)<sup>6</sup>, v objektu bývalé roty Mnichovice. Tento objekt byl pronajatý od obce Loučovice. Rota neleží přímo v obci či její bezprostřední blízkosti, ale 3 km jihovýchodním směrem od Vyššího Brodu v lesích mimo osídlenou oblast, což může být i jedna z příčin, proč již toto muzeum neexistuje. Toto muzeum prý fungovalo jen v letních měsících. Dle webových stránek <http://www.geosumava.cz>, je toto muzeum od roku 2010 uzavřeno.

#### **4.2.5 Skanzen železné opony v Borovanech**

V Borovanech na Českobudějovicku již v roce 1992 otevřel Radomil Marek bez jakékoliv politické podpory na svém pozemku s pomocí svých přátel podobně zaměřenou expozici s názvem Soukromý pohraniční skanzen. Původní inspirací bylo cestování podél české státní hranice, především pak po cestách, které lemovaly bývalé drátěné zátarasy, z čehož se zrodil nápad vytvořit muzeum, které by získané poznatky přiblížilo široké veřejnosti. Nejprve zde byl postaven originální drátěný zátaras, doplněný zoraným pásem a signální stěnou. Expozice pak byla doplněna hraničními mezníky, strážní věží a protitankovými zátarasy (Jílek 2010). Ve bylo možné nalézt i menší muzejní expozice jimiž je dokumentována služba na státní hranici. V areálu byly také názorné tabule obsahující náčrty a fotografie popisující střežení státní hranice mezi roky 1918–1990. Podle dalších zjištěných informací skanzen fungoval do roku 2007, a dnes již v Borovanech neexistuje. V roce 2013 bylo v jednání o přesunu do nedalekých Nových Hradů, kde na bývalém hraničním přechodě dnes tvoří základ tamního skanzenu (<http://www.pametnimista.usd.cas.cz/>).

---

<sup>6</sup> Peklo na šumavské čáře aneb v Muzeu železné opony dýchá smrt. MF Dnes. 28. 8. 2009 (cit. 20.7. 2014). URL: [[http://cestovani.idnes.cz/peklo-na-sumavske-care-aneb-v-muzeu-zelezne-opony-dycha-smrt-pl5-/tipy-na-vylet.aspx?c=A090827\\_165911\\_igcechy\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/peklo-na-sumavske-care-aneb-v-muzeu-zelezne-opony-dycha-smrt-pl5-/tipy-na-vylet.aspx?c=A090827_165911_igcechy_tom)]

### 4.3 Další připomínky železné opony

Kromě muzeí existuje celá řada dalších jiných připomínek železné opony. K těm nejnámějším určitě patří přibližně 350m zbytek železné opony u Čížova v Podyjí. Toto místo je rovněž jedním z lákadel proč navštívit tento Národní park. Jedná se o jedinou stále dochovanou původní část železné opony na našem území. Kromě několikaset metrů ostnatého drátu je zde branka v plotě, pás rozorané země, a strážní věž. Kromě toho zde můžeme vidět ještě několik betonových jehlanů a informační panely. Nevýhodou této památky však je, že se o ni nikdo příliš nestará, jelikož nespadá pod některou soukromou instituci jako zmiňovaná muzea, čímž pomalu chátrá.

Ne příliš obvyklý osud potkal památník ve Slavonicích na Jindřichohradecku. Místní parta nadšenců historie v čele s Jiřím Duchoněm zde v roce 2011 vybudovala signální stěnu ostnatého drátu, jako tomu bylo zde dříve. Důvod byl ten, že prý je škoda, že se po revoluci nějaká část železné opony nedochovala, a tak se rozhodli, že si ji sami postaví. Bez jakékoliv finanční pomoci bez účelu zisku. Byla budována podle fotek i podle vzpomínek pohraničnicků. Postupně zde měly být či byly vybudovány i informační panely připomínající osudy lidí, strážní věž, branka na průchod, několikametrové pískové pásmo a sloupy spojařů s mikrotelefonem. Ředitel Muzea Jindřichohradecka Jaroslav Pikal se pro MF Dnes<sup>7</sup> (2011) vyjádřil, že: „Takový pomník na Jindřichohradecko určitě patří. Železnou oponu bychom si měli připomínat. Několik lidí tu bylo zastřeleno.“

Památník měl být dle slov autorů varováním před dobou totality. Po několika měsících se ovšem zjistilo, že kopie železné opony je z části postavena na soukromém pozemku, a tak více než polovina ji musela být odstraněna. Jeden z majitelů pozemku neměl pro památník pochopení s tím, že si na svém pozemku nepřeje pomník oslavující železnou oponu, protože nemá rád komunisty. Dle Duchoně si nenechal vymluvit, že jejich cílem je přesný opak, tedy vytvořit památník, který je varováním před totalitou (MF Dnes 2011). Na tomto příkladu je tedy možné vidět, že každý jedinec k těmto památníkům může mít rozdílný pohled na věc. Zbývající třetina opony musela být odstraněna z důvodu, že město Slavonice potřebovalo mít volnou cestu do lesa

---

<sup>7</sup> U slavonic bude znovu stát funkční železná opona. MF Dnes. 29. 5. 2011 (cit. 5. 7. 2014) URL: [http://budejovice.idnes.cz/funkcni-zelezna-opona-bude-znovu-stat-u-slavonic-fbg-/budejovice-zpravy.aspx?c=A110525\_1591235\_budejovice-zpravy\_kol]

a nemohlo tam jezdit přes vedlejší soukromý pozemek. Nepříliš šťastně tak skončila snaha o vybudování zátarasu a památníku partou nadšenců.

Další torzo železné opony se nachází na šumavské Bučině, kde můžeme vidět signální stěnu a zátarasy. Zde se, na rozdíl od Čížova ovšem nejedná o původní část opony, nýbrž o znovu postavenou repliku, která byla v roce 2008 zhotovena na stejném místě, kudy dříve železná opona procházela. Zátaras byl vybudován jako připomínka, jak vypadala skutečná železná opona ([www.vojensko.cz](http://www.vojensko.cz)). I zde najdeme turistickou informační tabuli pojednávající o železné oponě.

Nejen na Šumavě je pak mnoho dalších míst připomínající železnou oponu. Jedno takové místo je na Poledníku v místě bývalé vojenské pozorovací věže, kde vzniklo malé muzeum týkající se Šumavy. Jedno z pater je zasvěceno tehejší ostraze hranic a všemu s tím souvisejícím. Další památník věnovaný tentokrát obětem železné opony můžeme vidět u hraničního přechodu Svatý Kříž na Chebsku. Další místo, kde by měla vzniknout malá připomínka železné opony mělo být i v Železné Rudě.

#### **4.4 Shrnutí**

Celkově bychom tedy mohli shrnout, že muzea železné opony se snaží v první řadě informovat o tom, co železná opona byla, jak vypadala a jak probíhala ostraha hranic. Protože se ovšem jedná o kontroverzi součást historie, muzea se snaží interpretovat fakta, bez nějakého politického zaměření. Valtické muzeum je provozováno soukromou agenturou, a je velmi zdařile propagováno, i díky povedeným webovým stránkám a dalšími zajímavými akcemi. Rozvadovské muzeum je náhražkou za neúspěch vybudovat významné muzeum na Kvildě. Je provozováno Nadací Železná opona. Nevýhodou jsou chybějící vlastní webové stránky.

## 5. VÝSLEDKY ŠETŘENÍ

Výsledky šetření ukázaly jak silné stránky metody kvalitativního výzkumu, mezi které patří zejména možnost interpretovat jednotlivé názory, tak i slabiny této metody. Jednotlivé rozhovory částečně probíhaly i jako skupinové diskuze, neboť pokud byl respondent tázán, do rozhovoru se obvykle zapojovali se svými postřehy i kolegové či kolegyně dotazovaného.

Jak bylo popsáno v metodice, během rozhovorů se vyvíjí jak pozice výzkumníka, tak i dané téma. V několika případech se respondent dokázal více rozpovídat, čímž rozhovor získal neformální, narativní či fenomenologickou formu, a tím byly získány zajímavé příběhy, zkušenosti a vnímání jednotlivců.

### 5.1 Nejdůležitější poznatky

Nejzajímavější zjištěné postřehy a informace byly získány rozhovorem s břeclavským sedmdesátiletým rodákem, kterého se tehdejší režim velmi dotkl, stejně jako jeho blízkých. Formou volného vyprávění neboli orální historie (Hendl 2008), tak bylo zjišťováno, jaký měla železná opona vliv na proměny místního regionu. Tento rozhovor se záhy změnil v narativní až fenomenologický typ rozhovoru, a některé původní otázky ani nebyly položeny. Z doby železné opony bylo zmíněno, že: „Hned na okraji Břeclavi byly cedule, nikam se nemohlo, pouze k cedulím. Už to bylo pro nás velké omezení. V Břeclavi fungovala pomocná stráž VB, což mohl být i váš soused. Něco jako udavači, když se tady objevil někdo trošku podezřelý.“ Dále bylo řečeno, že zde byl v roce 1956 zbourán zámeček Katzelsdorf, což je zdejší zapomenutá památka. Byly diskutovány i útky, o které se zde lidé občas pokoušeli, zejména přes Dyji. Občas se prý i stalo, že pohraničníci zastřelili rybáře.

Ohledně pádu železné opony bylo zmíněno, že pro zdejší oblast přinesl hlavně pozitiva. Na otázku, jaké přinesla změna režimu nevýhody, bylo odpovězeno, že: „Rakušané se mají lépe, stačí se podívat na platy. Přitom dříve nebyl takový rozdíl. Jeden můj známý, kuchař, jezdí za prací 100 km do Vídně, a i s tou cestou se mu to však bohatě vyplatí. Ovšem Rakušané si práci chrání pro sebe, nechtějí tam



nechat pracovat každého“. Další zmíněnou výhodou byly opravené zámečky, které dříve byly uzavřeny a chátraly. Dalšími změnami v této oblasti byl výrazný rozmach vinařství a několikanásobné zvýšení cestovního ruchu, zejména kolem zdejších zámků. Z dob železné opony v přírodě prý dodnes zůstaly budky po pohraničnících.

Ostatní informace získané informace z rozhovorů (viz přílohy) nám ukázaly, že podle názorů respondentů je většinou železná opona připomínána málo, a zasloužila by si více pozornosti, či prezentace v médiích, zejména pro mladší generaci, která by tuto dobu měla díky tomu lépe pochopit. Z rozhovorů bylo zjištěno, že železná opona bývá vnímána jako součást špatné doby, která by se neměla nikdy vrátit a zejména proto by měla být připomínána, aby lidé nezapomněli. Časté byly i názory na postavení krátkých úseků plotů s ostnatým drátem na více míst, kudy železná opona dříve procházela, aby takovýchto připomínek bylo více. Na to, jaká je interpretace muzea či jiných památek převládaly názory, že je to vcelku dobře udělané. Na stezky železné opony panoval téměř jednoznačný názor že je to dobrá věc a zajímavá myšlenka. Na otázku, zda je pohraničí kvůli minulosti železné opony atraktivnější pro cestovní ruch, bylo povětšinou sděleno že je to zajímavé zpestření, ale není to hlavní důvod, což přibližně koresponduje s Bartošovým tvrzením v kapitole 2.

## **5.2 Pohledy z jiné strany**

V rámci šetření byli dotázováni i některé osoby z Rakouska, a to i přesto, že se muzeum rozhodli nenavštívit. Toto bylo provedeno zejména proto, abychom mohli získat i názory z druhé strany tehdejší bariéry, což by mohlo výzkum doplnit o zajímavé informace a postřehy, i přes horší komunikační dovednosti obou stran. Mladík žijící v rakouském pohraničí (22 let) odpověděl: „Vím co železná opona byla, ale nezažil jsem ji ani se nikdy neseťkal s ničím co by ji nějak připomínalo.“ To naopak 12-letá dívka taktéž z pohraničí sdělila, že vůbec neví, co železná opona byla, a s tímto termínem se nikdy neseťkala. Dvaapadesátiletý muž z Vídně měl názory, že železnou oponu nikdy více neopakovat, její pád prý Rakousku i jemu samotnému přinesl určité zlepšení. Na druhou stranu prý kvůli tomu v Rakousku velmi výrazně vzrostla

kriminalita, zejména „kvůli Rumunům a Bulharům.“ Další skupinka Rakušanů ve věku kolem 35 let, rovněž konstatovala, že pád železné opony zvýšil kriminalitu v jejich zemi. Přesto otevření hranic berou jako rozhodně dobrou věc, a železnou oponu by již nikdy nechtěli neopakovat. S památníky či připomínkami železné opony se prý zatím nesešli, a celkově je podle nich železná opona málo prezentována.

Jedním z dotazovaných návštěvníků muzea byl i bývalý francouzský zpravodajský agent, který v době komunismu působil v NDR. Na dotaz, co železná opona pro něj znamená řekl: „To znamená, spoustu věcí, protože během studené války jsem byl zpravodajský agent (něco jako špion), a často přecházel železnou oponu.“ Na to, jak působí prezentace opony konstatoval, že v Česku je málo připomínána, pouze zde a v Rozvadově, ale je dobře, že informace jsou i v jiných jazycích, ale pouze u informačních tabulí u jednotlivých sekcí. Jelikož se dotazovaný Francouz se o takovou historii zajímá, mohl srovnávat s tím co viděl i jinde. Ve srovnání s tím, v jaké míře je toto prezentováno v Německu, byla prý prezentace v Česku mnohem méně kvalitní.

## 6. ZÁVĚR

Práce se věnuje dědictví železné opony, tedy tomu co nám tuto náležitost v dnešních dnech může připomenout, a jak a kde tomu tak je, proč tomu tak je, a jak je na to nahlíženo. Železná opona byla odstraněna na sklonku roku 1989, ale její stopy jsou a dlouho ještě budou přetrvávat nejen v pohraničí. Téma železné opony může být zkoumáno v několika vědních oborech, a to nejen v geografii. Celkově téma dědictví železné opony není pouze záležitost Česka, ale je řešeno v rámci celé Evropy, o čemž může svědčit např. projekt Green Belt (Bartoš et al. 2006).

V této práci byla nejprve krátce představena železná opona jako taková, a uvedení do širších souvislostí. Pak zde byla uvedena problematika vymezení pohraničí, které může být různě definováno. Další částí byla diskuze literatury týkající se pohraničí či železné opony, jaké byly výzkumy související s proměnami pohraničí v důsledku dědictví železné opony.

Dále bylo uvedeno, jak je možné dědictví železné opony využít. Mezi přírodní dědictví patří unikátní zelený pás napříč Evropou, který by měl být i nadále zachován pro svoji jedinečnost. Jak bylo konstatováno, v Česku naprostá většina tohoto pásu prochází některou z chráněných oblastí. Mohou být se různé možnosti, jak toto území využít. Naskytá se zejména otázka, zda ho více zpřístupnit lidem na úkor přírody či naopak ho více chránit, čímž by vznikla tzv. zelená opona (Hermová 2008). Území podél železné opony může být i z hlediska cestovního ruchu atraktivní kvůli velmi populárním cyklotrasám železné opony, které se budují podél této někdejší bariéry po celé Evropě ([www.greenways.cz](http://www.greenways.cz))<sup>8</sup>, čímž mají být připomínkou dědictví minulosti. Ale jak již bylo zmíněno, není to ten hlavní důvod pro případnou návštěvu pohraničí. To ostatně potvrdily i některé názory respondentů, že minulost železné opony je jen zpestřením pohraničních oblastí.

Dalším cílem bylo zjistit, a charakterizovat dědictví železné opony, kde všude je nám železná opona připomínána a interpretována, kým je to provozováno, proč a za jakým účelem. Toto bylo řešeno formou analýzy dokumentů neboli vyhledáváním informací o muzeích a skanzenech železné opony. Pak zde byly tyto muzea a památky

<sup>8</sup> EuroVelo 13 / Stezka železné opony. Greenways - Nadace partnerství. (cit. 14. 8. 2014) URL: [<http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-13.aspx>]

krátce charakterizovány, stejně jako zjištěné a nalezené informace o nich. Zjistili jsme tedy, že Valtické muzeum je provozováno soukromou agenturou, za tím rozvadovským stojí nadace Železná opona. Muzea nejsou provozována pro komerční účely. Účelem muzeí je snaha interpretovat minulost co nejautentičtěji. V jiných případech (např. skanzeny v Borovanech či Slavonicích) za těmito projekty stála skupina nadšenců, jejichž cílem bylo, aby železná opona byla více připomínána.

Dalším cílem bylo zjistit, jak je železná opona prezentována, jak na lidi působí její interpretace, a co na minulost železné opony říkají sami lidé. Na zjištění byly použity metody rozhovorů. V praxi se zde ukázalo, jaké může mít tato metoda rozhovorů výhody i nevýhody, které byly uvedeny v metodice. Nabízí se otázka, zda by nebylo vhodnější použití jiné metody, nebo doplnit výzkum dalšími metodami. Pokud se respondent dokáže o tématu vhodně rozprávět, rozhovor přejde v narativní, či volné vyprávění. Z takového rozhovoru byly zaznamenány a citovány nejdůležitější postřehy. V našem případě takovýto rozhovor s místním sedmdesátiletým rodákem nám pomohl získat velmi cenné informace, jaký vliv měla železná opona v daném regionu, v našem případě v lokalitě Břeclavska.

Z ostatních odpovědí a rozhovorů na téma jak se dnes díváme na dědictví železné opony, a jak vnímáme její minulost bychom mohli říci, že se tyto odpovědi přibližně shodují v tom, že železná opona by mohla být více připomínána. Například tím, že by bylo dobré na více místech kde dříve stávala, postavit krátký úsek plotu s ostnatým drátem jako připomínku. Na její minulost je nahlíženo jako na součást historie, na kterou sice nejsme pyšní, ale neměla by být zapomenuta. I kvůli tomu, aby se něco podobného už nikdy neopakovalo. Časté zjištění také bylo, že u respondentů panuje názor, že dnešní mladší generace by o tomto tématu měla více vědět. Během tvorby práce bylo také zjištěno, že ne každý má pro budování památníku pochopení, jak se ukázalo ve Slavonicích.

Pokud bychom si chtěli odpovědět na otázku, jakou roli měla železná opona na proměny pohraničí, tak i z odpovědí respondentů bychom mohli shrnout, že v minulosti určitě velmi významou. V budoucnu by tato míra ovlivnění pohraničí touto bariérou měla stále klesat. Dle zjištěných názorů se pohraničí s touto minulostí již spíše srovnalo. Terénní výzkum však má omezenou vypovídací schopnost,

a pochopitelně se naskýtá otázka do diskuze, zda by toto mělo být provedeno buď ve větší míře, či jinými metodami výzkumu.

O vlivech železné opony by se určitě mohlo zjišťovat mnoho dalších faktorů, ať už v přírodních či sociálních vědách. Např. jaký má dnes její minulost vliv v určitých dalších konkrétních oblastech, či jak se jednotlivé oblasti pohraničí vyrovnávaly či stále vyrovnávají s minulostí železné opony. Zaměřit se můžeme jak na krajinu samotnou, tak i na obyvatelstvo. Témat kolem železné opony je velmi mnoho, což by se mohlo zkoumat z mnoha pohledů, ať už z pohledu fyzické geografie, historie, krajinné ekologie či regionálního rozvoje a dalších.

## SEZNAM LITERATURY

- ANTIKOMPLEX et al. (2006): Proměny sudetské krajiny. 1. vydání. Nakladatelství Českého lesa, Domažlice, 240 s.
- BARTOŠ, M., KUŠOVÁ, D., ZEMEK, F., TĚŠITEL, J. (2006): Green Belt – nejdelší systém biotopů Evropy. Životní prostředí, 40, č. 5, s. 238–242. Dostupné z: <http://greenbelt.oziveni.cz/documents/bartos-zp-article.pdf> (cit. 17. 05. 2014).
- DOKOUPIL, J., KOPP, J. a kol. (2011): Vliv hranice na přírodní a socioekonomické prostředí česko-bavorského pohraničí. 1. vydání. Západočeská univerzita v Plzni, Plzeň, 162 s.
- HAMPL, M. (2000): Pohraniční regiony České republiky: současné tendence rozvojové diferenciacce. Geografie, 105, č. 1, s. 241–252.
- HENDL, J. (2008): Kvalitativní výzkum. Základní teorie, metody a aplikace. 3. vydání. Portál, Praha, 408 s.
- HERMOVÁ, H. (2008): Zelený pás. Ekolist. 01/08, s. 6–7. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/zeleny-pas-dedictvi-zelezne-opony> (cit. 17. 05. 2014).
- HEŘMANOVÁ, E., CHROMÝ, P. a kol. (2009): Kulturní regiony a geografie kultury. 1. vydání. ASPI, a. s., Praha, 348 s.
- HOWARD, P. (2003): Heritage: Management, Interpretation, Identity. Continuum, London, 278 s.
- CHROMÝ, P. (2000): Historickogeografické aspekty vymezení pohraničí a jeho geografické analýzy. Geografie, 105, č. 1, s. 63–76
- JANEČEK, P. (2006): Problematika konceptu nehmotného kulturního dědictví. Centrum pro prezentaci kulturního dědictví. [online]. 17.7.2014 [cit. 2014-07-17]. Dostupné z: <http://www.emuzeum.cz/muzeologie-a-metodika/teoreticke-texty/problematika-konceptu-nehmotneho-kulturniho-dedictvi.html>
- JEŘÁBEK, M. a kol. (1999): Geografická analýza pohraničí české republiky. 1. vydání. Sociologický ústav akademie věd České republiky, Praha, 183 s.
- JEŘÁBEK, M., DOKOUPIL, J., HAVLÍČEK, T. a kol. (2004): České pohraničí bariéra nebo prostor zprostředkování? Academia, Praha, 296 s.
- JÍLEK, T. (2010): Na hranici dvou světů: česko-bavorská hranice 1948–1989. 1. vydání. Západočeská univerzita, Plzeň, 47 s.

JÍLEK, T., JÍLKOVÁ, A. (2002): Železná opona: česko-bavorská hranice 1948–1989. 1. vydání. Západočeská univerzita, Plzeň, 48 s.

JÍLEK, T., JÍLKOVÁ, A. (2006): Železná opona: československá státní hranice od Jáchymova po Bratislavu 1948–1989. 1. vydání. Baset, Praha, 161 s.

KUČERA, Z. (2009): Krajina jako dědictví. In: Heřmanová, E., Chromý, P. (eds.): inedited. ASPI, Praha, s. 165–180.

KUPKOVÁ, L., BIČÍK, I., NAJMAN, J. (2013): Land Cover Changes along the Iron Curtain 1990–2006. *Geografie*, 118, No. 2, pp. 95–115. Dostupné z: [http://geography.cz/sbornik/wpcontent/uploads/downloads/2013/06/kupkova\\_bici\\_k\\_najman.pdf](http://geography.cz/sbornik/wpcontent/uploads/downloads/2013/06/kupkova_bici_k_najman.pdf) (cit. 17. 05. 2014).

MAŠKOVÁ, T., MORBACHER, L. (2011): Železná opona v Československu. *Paměť a dějiny*, 2011, č. 3, s. 119–120. Dostupné z: <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/hranice/studie.pdf> (cit. 01. 08. 2014).

PODHOLA, M. (2010): Reliktní česko-německá etnická hranice jako socio-kulturní předěl v území. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 131 s.

NAVARA, L. (2004): Příběhy železné opony. 1. vydání. Host - vydavatelství, s. r. o., Brno, 204 s.

NOVOTNÁ, M., NAJMAN, J., BIČÍK, I. (2011): Vliv hranice na socioekonomické prostředí. In: Dokoupil, J., Kopp, J. a kol. (eds.): inedited. Západočeská univerzita v Plzni, Plzeň, s. 23–46.

SMOLÍK, J., MOUREK, D. a kol. (2012): Tam, kde byla železná opona: stezky napříč historií a přírodou Evropy: Stezka železné opony, Zelený pás Greenbelt, EuroVelo 13, cyklotrasa železnou oponou. 1. vydání. NP, Brno, 38 s.

SCHEIN, R. S. (2009): A methodological framework for interpreting ordinary landscapes: Lexington, Kentucky's Courthouse Square. *Geographical Review* 99, č. 3, s. 377–402.

ŠUSTR, P. (2013): Jelenovití na Šumavě. 1. vydání. Správa Národního parku a chráněné krajinné oblasti Šumava, Vimperk, 163 s.

## INTERNETOVÉ ZDROJE

EuroVelo 13 / Stezka železné opony. Greenways – Nadace partnerství. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-13.aspx>

Iron curtain trail – The official iron curtain trail brochure. [online]. 20. 7. 2014 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.ironcurtaintrail.eu/en/publikationen/broschuere/index.html>

Jak dnes vypadá bývalá železná opona. Nakole.cz.[online]. 17. 11. 2009 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://www.nakole.cz/clanky/604-jak-dnes-vypada-byvala-zelezna-opona.html>

Kopie železné opony měla u Slavonic ctít oběti totality. Teď musí pryč. MF Dnes. [online]. 5. 8. 2011 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: [http://zpravy.idnes.cz/kopie-zelezne-opony-mela-u-slavonic-ctit-obeti-totality-ted-musi-pryc-1k7-/domaci.aspx?c=A110805\\_1629836\\_budejovice-zpravy\\_mav](http://zpravy.idnes.cz/kopie-zelezne-opony-mela-u-slavonic-ctit-obeti-totality-ted-musi-pryc-1k7-/domaci.aspx?c=A110805_1629836_budejovice-zpravy_mav)

Kulturní dědictví. Národní park Šumava. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: [http://www.cittadella.cz/europarc/index.php?p=dedictvi&site=NP\\_sumava\\_cz](http://www.cittadella.cz/europarc/index.php?p=dedictvi&site=NP_sumava_cz)

Mezinárodní cyklojízda Týden na kole otevřela Stezku železné opony. Nadace partnerství. [online]. 24 .6. 2014 [cit. 2014-07-17]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/Setrna-turistika-a-cykloturistika/Greenways>

Muzeum Železné opony – Rozvadov. Taggmanager.cz. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://m.taggmanager.cz/3222>

Muzeum železné opony otevřeli v rozvadově. Moderní dějiny.[online]. 20. 6. 2011 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.moderni-dejiny.cz/clanek/muzeum-zelezne-opony-otevrel-v-rozvadove/>

Muzeum železné opon otevřeli v rozvadově. Lidové noviny.[online]. 14. 5. 2011 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: [http://www.lidovky.cz/muzeum-zelezne-opony-otevrel-v-rozvadove-fke-/zpravy-domov.aspxc=A110514\\_075938\\_ln\\_domov\\_ape](http://www.lidovky.cz/muzeum-zelezne-opony-otevrel-v-rozvadove-fke-/zpravy-domov.aspxc=A110514_075938_ln_domov_ape)

Muzeum železné opony Valtice. [online]. 20. 7. 2014 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.muzeumopony.cz/>

Na starém přechodu v Rozvadově vzniklo Muzeum železné opony. Parlamentní listy. [online]. 18. 5. 2011 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/kraje/plzensky/Na-starem-prechodu-v-Rozvadove-vzniklo-Muzeum-zelezne-opony-197513>



Poslední místo v Česku, kde uvidíte železnou oponu. MF Dnes.[online]. 3. 10. 2008 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: [http://cestovani.idnes.cz/posledni-misto-v-cesku-kde-uvidite-zeleznou-oponu-fsb-/tipy-na-vylet.aspx?c=A081002\\_115646\\_igcechy\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/posledni-misto-v-cesku-kde-uvidite-zeleznou-oponu-fsb-/tipy-na-vylet.aspx?c=A081002_115646_igcechy_tom)

Pamětní místa na komunistický režim. [online]. 19. 6. 2014 [cit. 2014-06-19]. Dostupné z: <http://www.pametnimista.usd.cas.cz/>

Peklo na šumavské čáře aneb v Muzeu železné opony dýchá smrt. MF Dnes. [online]. 28. 8. 2009 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: [http://cestovani.idnes.cz/peklo-na-sumavske-care-aneb-v-muzeu-zelezne-opony-dycha-smrt-pl5-/tipy-na-vylet.aspx?c=A090827\\_165911\\_igcechy\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/peklo-na-sumavske-care-aneb-v-muzeu-zelezne-opony-dycha-smrt-pl5-/tipy-na-vylet.aspx?c=A090827_165911_igcechy_tom)

Projedte se kolem Železné opony, první kilometry celoevropské trasy jsou vyznačeny v Podyjí. Správa NP Podyjí. [online]. 10. 5. 2012 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://www.nppodyji.cz/projedte-se-kolem-zelezne-opony-prvni-kilometry-celoevropske>

Skanzen ochrany státní hranice a železné opony Nové Hrady. Kudyznudy.cz. [online]. 20. 7. 2014 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Skanzen-zelezne-opony-u-Borovan.aspx>

Subjektivní vnímání pohraničí. Socioweb.cz [online]. 10. 2. 2008 [cit. 2014-05-07]. Dostupné z: <http://www.socioweb.cz/index.php?disp=teorie&shw=425&lst=117>

U slavonic bude znovu stát funkční železná opona. MF Dnes. [online]. 29. 5. 2011 [cit. 2014-05-07]. Dostupné z: [http://budejovice.idnes.cz/funkcni-zelezna-opona-bude-znovu-stat-u-slavonic-fbg-/budejovice-zpravy.aspx?c=A110525\\_1591235\\_budejovice-zpravy\\_kol](http://budejovice.idnes.cz/funkcni-zelezna-opona-bude-znovu-stat-u-slavonic-fbg-/budejovice-zpravy.aspx?c=A110525_1591235_budejovice-zpravy_kol)

Ústav pro studium totalitních režimů. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://www.ustrcr.cz/>

Šumava geographic.[online]. 22. 5. 2014 [cit. 2014-05-22]. Dostupné z: [http://www.geosumava.cz/web/index.php?web\\_show=home](http://www.geosumava.cz/web/index.php?web_show=home)

Vojensko.cz. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://www.vojensko.cz/>

Zelený pás – dědictví železné opony. Ekolist.cz. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/zeleny-pas-dedictvi-zelezne-opony>

Zelený pás – Greenbelt. European Greenbelt. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://greenbelt.oziveni.cz/cz/>

Železná opona. Opona.lahvista.cz. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://opona.lahvista.cz/>

Železná opona. Železná opona.com. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://gdriv.es/zeleznaopona>

Železná opona Bučina. Itras.cz. [online]. 17. 5. 2014 [cit. 2014-05-17]. Dostupné z: <http://itras.cz/zelezna-opona-bucina/>

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Rozhovory

**Příloha B** Dotazník

## **Příloha A: Rozhovory**

V této příloze jsou citovány zaznamenané úryvky z jednotlivých strukturovaných rozhovorů, odpovědi respondentů z Valtického muzea. Nutno zmínit že v některých případech se rozhovor přenesl i do neformální podoby. Je zde uvedeno pohlaví a věk respondenta (např. M, 36).

### **1)Co říkáte na prezentaci železné opony?**

**M, 36:** Dobré pro děti, pro další generace

**Ž, 34:** Celkem špatně

**M, 69:** Je slabá

**Ž, 40:** Není moc prezentována

**M, 42:** Neměla chybu

**Ž, 52:** Dobře, že to vzniká, ať mladí vidí

**M, 36:** Je to málo připomínáno

**M+Ž, 35:** Naše první zkušenosti s něčím takovým, je to dobré

**M+Ž, 41:** Není až tak dobré mohlo by toho být víc

**M, 28+Ž, 26:** Prezentuje to negativní minulost

### **2)Co se vám vybaví když se řekne železná opona?**

**M, 36:** Knight rider, batman (z rakouské TV)

**Ž, 34:** Že nic nebylo, nic se nesmělo, nikam se nemohlo, prostě demence tato doba

**M, 69:** Hruža, běs, střelení

**Ž, 40:** Neprodyšné hranice

**M, 42:** Ostrnatý drát, hlídaná hranice, pohraniční stráž, psi

**Ž, 52:** Ostrnaté dráty

**M, 36:** Hranice, čára

**M+Ž, 35:** Mrtvoly na drátech, pohraničníci

**M+Ž, 41:** Ostrnaté dráty, rozdělení Západ–Východ

**M, 28+Ž, 26:** Hranice s ostrnatými dráty

### **3)Jak se vám líbí prezentace železné opony?**

**M, 36:** Toto muzeum je dobré, jinak nic moc

**Ž, 39:** Zintenzivnit to

**M, 69:** Celkem bída, jinak není nic

**Ž, 40:** Muzeum se mi líbí

**M, 42:** Ano líbila

**Ž, 52:** Mohlo by toho být víc

**M, 36:** dobré, luxus

**M+Ž, 35:** pěkné

**M+Ž, 41:** Super, povedené

**M, 28+Ž, 26:** Poměrně dobře

**4) Jak osobně vnímáte železnou oponu?**

**M, 36:** Špatně, rozdělení světa

**Ž, 34:** Špatné období, doba temna

**M, 69:** Ubíjení svobody

**Ž, 40:** Moc to neřeším

**M, 42:** Dřívě jsem nevěděl, až po jejím pádu jsem si uvědomil co to bylo

**Ž, 52:** Dobu, kdy člověk neměl všechno, různá omezení

**M, 36:** Doba komunismu

**M+Ž, 35:** Příkazy, zákazy, špatná doba

**M+Ž, 41:** bylo to špatné

**M, 28+Ž, 26:** Něco, co se stalo v historii

**5) Jaké je podle vás účel muzea železné opony ?**

**M, 36:** Předání zkušenosti dalším

**Ž, 34:** Připomenout dobu lidem

**M, 69:** Připomenout historii

**Ž, 40:** Připomenout dobu

**M, 42:** Připomenout dobu

**Ž, 42:** Připomenout dobu

**M, 36:** Připomínat dobu

**M+Ž, 35:** Aby se nezapomnělo

**M+Ž, 41:** Aby lidi nezapomněl, a ti co to nezažili aby viděli

**M, 28+Ž, 26:** Vydělat peníze, připomenout ukázat lidem

**6) Jak změnila návštěva muzea váš předchozí názor na železnou oponu?**

**M, 36:** Nijak

**Ž, 34:** Nijak

**M, 69:** Potvrdila moje názory

**Ž, 40:** upevnila moje názory

**M, 42:** Ne

**Ž, 52:** Asi ne

**M, 36:** Ne

**M+Ž, 35:** Nijak

**M+Ž, 41:** Nezměnila, toto nás více dostalo do reálu, co to bylo

**M, 28+Ž, 26:** Ne

**7) Co vás vedlo k návštěvě muzea?**

**M, 36:** Blízkost

**Ž, 34:** Vyhledává historie, zájem

**M, 69:** Náhoda, jinak bych nepřišel

**Ž, 40:** Víme, že to tady je

**M, 42:** Náhoda, během hledání parkoviště

**Ž, 52:** Věděli jsme že to tu je

**M, 36:** Turistika po památkách

M+Ž, 35: Zvědavost  
M+Ž, 41: To, že jedeme kolem  
M, 28+Ž, 26: Byli jsme poblíž, v rámci výletu

**8) Máte nějakou osobní zkušenost s železnou oponou?**

M, 36: Strýc utekl  
Ž, 34: Ne  
M, 69: Strach z kontroly na hranicích za minulého režimu  
Ž, 40: Ne  
M, 42: Ne  
Ž, 42: Žádosti o povolení vyjet  
M, 36: Ano, jednou jsem byl sebrán za vkročení do pásma  
M+Ž, 35: Známe z vyprávění, známí sloužili na hranicích  
M+Ž, 41: Ne  
M, 28+Ž, 26: Ne

**9) Znáte některé další připomínky železné opony? (Muzea, skanzeny atd.)**

M, 36: plot v Čížově  
Ž, 34: u Znojma  
M, 69: Ne  
Ž, 40: Ne  
M, 42: v Podyjí, možná ještě někde  
Ž, 52: Podyjí  
M, 36: Ne  
M+Ž, 35: Ne  
M+Ž, 41: Ne  
M, 28+Ž, 26: Slavonice, Čížov

**10) Co z dědictví železné opony by zasloužilo zachovat a chránit, a co naopak ne?**

M, 36: Všechno  
Ž, 34: Veškeré informace zachovat  
M, 69: Všechno zachovat  
Ž, 40: Nechat věže atd.  
M, 42: Zachovat stávající torza  
Ž, 52: Nechat hlásky, věže atd.  
M, 36: Všechno  
M+Ž, 35: Zachovat technické věci  
M+Ž, 41: Určitě zachovat muzea, využít budovy  
M, 28+Ž, 26: Vybavení, zbraně, technika, to rozhodně ano

**11) Co by se na prezentaci železné opony mělo vylepšit či změnit?**

M, 36: Rozšířit více do pohraničí, více propagovat  
Ž, 34: Prosadit to do výuky, na pochopení  
M, 69: Maximálně zachovat autentičnost, nechat ploty  
Ž, 40: Více do médií, do škol  
M, 42: Nechat takto, dobré by byly ukázky jak někoho chytli  
Ž, 52: Osvěta pro mladé

**M, 36:** Ukazovat to víc kompletně  
**M+Ž, 35:** Dát více drátů, aby to bylo více autentické  
**M+Ž, 41:** Víc a častěji, víc propagovat  
**M, 28+Ž, 26:** větší rozsah expozice

**12) Co vás na interpretaci železné opony nejvíce zaujalo?**

**M, 36:** Zavřená figurína ženy v cele muzea  
**Ž, 34:** Nepříjemná houkačka  
**M, 69:** Zaujalo jako celek, silný dojem  
**Ž, 40:** Dispozice místností, původní vzhled  
**M, 42:** Zbraně, připomenutí něčeho co jsme zažili v dětství  
**Ž, 52:** Nic  
**M, 36:** že je zde výstroj, výzbroj, povídání, seznamy lidí  
**M+Ž, 35:** Mrtvola za dráty, cela  
**M+Ž, 41:** Počty mrtvých lidí, kteří se pokoušeli utéct i tak i vojáků  
**M, 28+Ž, 26:** Kousavé kabáty, kulomet, dráty pod napětím, siréna

**13) Co vás naopak příliš nezaujalo / zklamalo?**

**M, 36:** Nic  
**Ž, 34:** Obývací nahoře (promítací místnost – pozn. výzkum.)  
**M, 69:** Kinosál  
**Ž, 40:** Asi nic  
**M, 42:** Nic  
**Ž, 52:** Film nahoře  
**M, 36:** Nic  
**M+Ž, 35:** Mělo by toho být víc, minimálně dráty venku  
**M+Ž, 41:** Nic  
**M, 28+Ž, 26:** Nic

**14) Je železná opona něco co by mělo být připomínáno, či spíše zapomenuto jako nechtěné dědictví, něco čím se není třeba příliš chlubit?**

**M, 36:** Je to připomínka, ať se vyvarujem. Měla by být připomínána  
**Ž, 34:** bylo to tak, bohužel. Na chlubení to není, mělo by být připomínáno  
**M69:** Bylo to tak, je to potřeba připomínat  
**Ž, 40:** Není se třeba chlubit, ale je nutné připomínat  
**M, 42:** Určitě připomínat  
**Ž, 52:** Zapomenout ne, připomínat  
**M, 36:** Připomínat  
**M+Ž, 35:** Musí se připomínat, víc  
**M+Ž, 41:** Ne se tím chlubit, ale připomínat to, lidi si to dnes neuvědomují  
**M, 28+Ž, 26:** K úctě lidem připomenout, je to součást historie, co nejde vymazat

**15) Je pro vás pohraničí atraktivní kvůli minulosti železné opony z hlediska možného cestovního ruchu?**

**M, 36:** Ano, je to atraktivita

**Ž, 34:** Ano, určitě  
**M, 69:** Ne, víno ano  
**Ž, 40:** Ne, ale kvůli jiným památkám ano  
**M, 42:** Je to zpestření  
**Ž, 52:** Ano, kvůli památkám jako Valtice atd.  
**M, 36:** Určitě  
**M+Ž, 35:** Příroda je tak díky tomu zachovalejší  
**M+Ž, 41:** Ano, kvůli více zachovalé krajině  
**M, 28+Ž, 26:** Ano, určitě

**16) Je něco co chcete k železné oponě a jejímu dědictví říci, další názory, postřehy...?**

**M, 36:** Ne  
**Ž, 34:** Že tehdy člověk nemohl jít jen tak kam chtěl  
**M, 69:** Větší publikace do škol  
**Ž, 40:** Železnou oponu už nikdy více  
**M, 42:** Dobře, že je to připomenuto, aby se to nikdy nevrátilo  
**Ž, 52:** Nikdy více  
**M, 36:** Víc prezentovat, aby se o to také staral stát místo nadšenců  
**M+Ž, 35:** Větší propagace  
**M+Ž, 41:** Ne  
**M, 28+Ž, 26:** Ne



## Příloha B: Dotazník

Zde je část výzkumu, která byla kvantifikována. Respondenti měli odpovědím na následující otázky přiřadit číselnou hodnotu podle svého názoru. 1 znamená nejnižší hodnotu zkoumaného jevu, 5 naopak nejvyšší. Odpovědi jsou uvedeny v tab. č. 1.

### seznam otázek:

- 1) Jak moc je pro vás problematika a minulost železné opony zajímavá?
- 2) Jak moc podle vás bylo v minulosti pohraničí ovlivněno železnou oponou?
- 3) Jak moc je podle vás dnes pohraničí ovlivněno dědictvím železné opony?
- 4) Jak moc bude podle vás v budoucnu pohraničí stále ovlivněno dědictvím železné opony?
- 5) Jak pozitivně ovlivnil pád železné opony oblast pohraničí?
- 6) Jak negativně ovlivnil pád železné opony oblast pohraničí?
- 7) Jak moc je podle vás železná opona připomínána?
- 8) Jak se vám líbí nápad cyklostezky železné opony?
- 9) Je podle vás železná opona dostatečně prezentována?
- 10) Jak moc má podle vás smysl železnou oponu připomínat?
- 11) Jak moc je toto téma probíráno v médiích?

Tab. č. 1: Výsledné odpovědi:

otázka č.	M, 36	Ž, 34	M, 69	Ž, 40	M, 42	Ž, 52	M, 36	M 35, Ž 35	M 41, Ž 41	M 28, Ž, 26	průměr	nejčastější odpověď
1	5	5	4	5	5	1	5	5	2	5	4,2	5
2	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	4,8	5
3	4	3	1	4	1	2	2	3	1	5	2,6	1
4	3	1	2	2	1	1	1	1	1	5	1,8	1
5	2	5	5	5	5	1	3	5	5	5	4,1	5
6	1	2	2	1	2	2	3	2	3	3	2,1	2
7	2	2	1	2	2	1	2	3	2	4	2,1	2
8	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4,9	5
9	1	2	1	2	4	1	3	4	3	3	2,4	1
10	3	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4,5	5
11	1	1	2	1	1	2	1	3	3	2	1,7	1

zdroj: vlastní výzkum