

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**

**ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA**

**KATEDRA CESTOVNÍHO RUCHU V TÁBOŘE**



**Studijní program:** 6208 Ekonomika a management

**Studijní obor:** Obchodní podnikání, specializace cestovní ruch

## **BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Téma:**

**Využití technických památek v cestovním ruchu**

**ve vybraném regionu**

**Vedoucí bakalářské práce:**

doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

**Autor bakalářské práce:**

Martina Krabatschová

---

**Tábor 2006**

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: „Využití technických památek v cestovním ruchu ve vybraném regionu“ vypracovala samostatně. Veškerá použitá literatura a další prameny jsou uvedeny v seznamu literatury.

V Táboře dne 12. dubna 2006

Podpis.....

**Poděkování:**

Tímto chci poděkovat vedoucímu práce paní doc. Ing. Marii Heskové CSc. za její odbornou pomoc a vedení při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat všem ostatním, kteří mi ochotně poskytli potřebné informace a podporovali mě při vypracování této práce.

## Obsah:

<b>Obsah:</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Úvod</b> .....	<b>6</b>
<b>2 Literární rešerše</b> .....	<b>7</b>
2.1.1 Cestovní ruch.....	7
2.2.1 Památky a památková péče .....	8
2.2.2 Památky.....	8
2.2.3 Kulturní památky .....	8
2.2.4 Národní kulturní památky .....	9
2.2.5 Památkové rezervace .....	9
2.2.6 Památkové zóny.....	9
2.2.7 UNESCO.....	10
2.2.8 Památková péče .....	10
2.3.1 Technické památky .....	11
<b>3 Metodika</b> .....	<b>13</b>
3.1.1 Výběr technických památek a vymezení území .....	13
3.1.2 Návrh databáze a fotodokumentace .....	13
3.1.3 Vlastní terénní výzkum .....	13
3.1.4 Analýza dat z primárního a sekundárního výzkumu.....	14
3.1.5 Hypotézy .....	15
<b>4 Praktická část</b> .....	<b>16</b>
4.1.1 Charakteristika města Český Krumlov .....	16
4.1.2 Historie města.....	16
4.2.1 Trasa: Český Krumlov .....	17
4.2.2 Vybrané zpřístupněné kulturní památky – technické památky .....	17
4.3.1 Charakteristika okresu Český Krumlov .....	20
4.3.2 Historické podmínky.....	20
4.3.3 Přírodní podmínky .....	21
4.3.4 Pohoří, geografie.....	22
4.3.5 Vodstvo .....	22
4.3.6 Klimatické poměry .....	23
4.3.7 Přírodní atraktivita .....	23
4.4.1. Trasa: Koněspřežní železnice .....	24

4.4.2 Zrod projektu .....	24
4.4.3 Samotná výstavba .....	25
4.4.4 Přestavba na parní provoz .....	26
4.4.5 Stanice koněspřežní železnice .....	26
4.4.6 Národní kulturní památka.....	26
4.4.7 Trasa cesty.....	26
4.5.1 Trasa: Holubov - Zlatá Koruna.....	28
4.5.2 Trasa.....	28
4.6.1 Trasa: Vyšebrodská elektrická místní dráha .....	29
4.6.2 Důvod vzniku .....	29
4.6.3 Vznik a počátek Vyšebrodské místní dráhy .....	30
4.6.4 Železnice v letech 1918 – 1945 .....	31
4.6.5 Vývoj trati po roce 1945.....	31
4.7.1 Další zajímavosti v bývalém okrese Český Krumlov .....	32
<b>5 Závěr .....</b>	<b>36</b>
<b>6 Přehled použité literatury .....</b>	<b>37</b>
<b>7 Přehled příloh .....</b>	<b>39</b>
<b>Přílohy</b>	
<b>8 Resumé .....</b>	<b>48</b>

# 1 Úvod

Ve světě je turistický průmysl považován za odvětví budoucnosti, o čemž vypovídají i rostoucí příjmy z cestovního ruchu v České republice. V roce 2005 vzrostl příjem z cestovního ruchu oproti roku 2004 o 3,5%, a to na hodnotu 111 mld. Kč a počet turistů stoupl o 6%. Díky vzrůstajícímu zájmu lidí o cestování stoupl také počet lůžek v Českém Krumlově od roku 1998 o 53%. Dnes je cestovní ruch neodmyslitelnou součástí moderního života. Lidé, zpravidla ve volném čase, opouštějí své domovy za účelem rekreace, poznání či styku s lidmi, za změnou prostředí. Je to cesta mimo místo jejich trvalého bydliště a běžného životního prostředí.

V České republice je pro turisty nejvíce atraktivní Praha a Český Krumlov. Do těchto míst se lidé vydávají hlavně za památkami, atmosférou města a v neposlední řadě za nákupy. Většina tras, které jsou návštěvníkům nabízeny, se soustřeďuje na opravené hrady, zámky, kostely a jiné měšťanské domy. V posledních letech se rozšiřuje nabídka produktů cestovního ruchu i o další netradiční produkty, mezi ně patří i technické památky. Proto se letos Dny evropského dědictví zaměřují právě na ně. Cílem těchto dnů je hledání cest ke kořenům evropské i světové civilizace. Právě z důvodu zvýšeného zájmu o technické památky jsem si jako téma své bakalářské práce vybrala jejich využití v regionu mi blízkém a to na bývalém okrese Český Krumlov.

První část práce se věnuje termínům, které budou nejvíce frekventovány. Jsou to pojmy: památka, kulturní památka, národní kulturní památka, památková péče, technická památka a cestovní ruch. Pojem technická památka bude vymezen z pohledu několika autorů.

V další části práce je návrh na metodiku práce. Pro sepsání práce bylo nutné učinit terénní výzkum, prostudovat dostupnou literaturu a stanovit pracovní hypotézy. Po analýze primárních a sekundárních údajů bude následovat situační analýza technických památek ve zvolené destinaci – bývalý okres Český Krumlov.

Závěr práce tvoří praktická část, která se bude věnovat jednotlivým trasám po technických památkách. Navržené trasy nebudou konkrétně zaměřeny na určitý segment. Většinu z nich bude možné absolvovat vlakem, autobusem, autem, na kole či pěšky. Jedna trasa bude vytvořena především pro cyklisty. Kvůli kopcovitému terénu je vhodná spíše pro fyzicky zdatné. Nakonec bude zmínka o několika dalších kulturních památkách v okrese, které není možné spojit do přijatelné trasy.

## 2 Literární rešerše

### 2.1.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch se po roce 1989 stal v České republice nedílnou součástí moderní společnosti. Každoročně se lidé na celém světě ve svém volném čase přemísťují ze svého trvalého bydliště za účelem rekreace, poznání, styku s lidmi a z celé řady jiných důvodů. Hlavním důvodem je změna prostředí, která člověku umožňuje uspokojit jeho potřeby, jako například potřeby odpočinku, klidu, pohybu, poznání, kulturních a estetických zážitků či potřeby seberealizace.[11]

WTO definovalo cestovní ruch následovně: "Cestovní ruch je činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší než je stanoveno (6 měsíců v domácím cestovním ruchu, či 1 rok v zahraničním cestovním ruchu), přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě".

Hesková ve své knize dělí cestovní ruch na dvě formy, a to na základní cestovní ruch a na specifický cestovní ruch. [14]

Základní cestovní ruch: rekreační

kulturně poznávací  
sportovně turistický  
léčebný a lázeňský  
zvláštní formy

Specifický cestovní ruch:

mládežnický	rodinný
důchodový	gastronomický
kongresový	chatařský a chalupářský
mototuristika	karavanový
sportovní lov	náboženský
rybolov	insentivní
městský	další
venkovský	

## **2.2.1 Památky a památková péče**

### **2.2.2 Památky**

V dnešní době se za památku považuje významný předmět připomínající minulost, bez ohledu na to, zda je to minulost přírody, člověka, národa či umělý výtvar lidské ruky. Památkou může být věc movitá i nemovitá, stará i nová, živá i neživá. Tyto památky však musí mít jedno společné, je u nich důležitá význačnost minulosti, která v nás vyvolává vzpomínku na minulou událost, činnosti přírodního jevu, lidskou činnost atd.

### **2.2.3 Kulturní památky**

*Zákon č. 20/1987 Sb.*, o státní památkové péči považuje za kulturní památku věci movité i nemovité. Vyhlášení kulturních památek spadá do kompetencí ministerstva kultury České republiky.

V §2 výše zmíněný zákon popisuje kulturní památku takto:

„1) Za kulturní památky podle tohoto zákona prohlašuje ministerstvo kultury České republiky nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory,

- a) které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické,
- b) které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem.“

Archeologický nález prohlašuje ministerstvo kultury za kulturní památku na návrh Akademie věd České republiky. Kulturní památky se zapisují do Ústředního seznamu kulturních památek České republiky, který vede odborná organizace státní památkové péče. Krajské úřady a obecní úřady vedou seznamy kulturních památek na jejich katastrálních územích. Vlastník kulturní památky je povinen ji chránit před poškozením, zničením nebo odcizením a oznámit ministerstvu kultury každou změnu jejího vlastnictví, správy nebo užívání.

Podle internetových stránek Národního památkového ústavu se na území okresu Český Krumlov nachází 955 nemovitých památek, z nichž 90 je kulturních památek.

Kulturních památek je nepřehledné množství a pro snazší orientaci se mohou rozdělit do několika skupin. V každé literatuře se tyto památky rozdělují podle jiných



kritérií. Někteří autoři je dělí podle uměleckých slohů, místa vzniku či druhů. Jiní je rozlišují jen na památky formální a památky sakrální. Pro potřeby této bakalářské práce se kulturní památky rozdělí na:

Hrady, zámky a tvrze  
Kostely a kláštery  
Městská architektura, domy  
Sochy, sousoší, kašny a drobná kamenická a kovová díla  
Lidová architektura  
Památky historické, kulturně historické a vojenské  
Historické zahrady a parky  
Technické památky

#### ***2.2.4 Národní kulturní památky***

Zákon dále zná pojem národní kulturní památka, což jsou ty kulturní památky, které tvoří nejvýznamnější součást bohatství národa. Prohlašuje je vláda České republiky a stanovuje jejich formu ochrany.

Na internetových stránkách Národního památkového ústavu lze dohledat 81 zpřístupněných národních kulturních památek v celé České republice. Podle Národního památkového ústavu jsou zpřístupněné národní kulturní památky na bývalém okrese Český Krumlov následující:

Zámek Český Krumlov  
Hrad Rožmberk  
Klášter Zlatá Koruna  
Koněspřežní železnice

#### ***2.2.5 Památkové rezervace***

Tentýž zákon říká, že památková rezervace je soubor nemovitých kulturních památek, popřípadě archeologických nálezů. Vláda České republiky nařízením stanoví zabezpečování státní památkové péče v památkových rezervacích.

#### ***2.2.6 Památkové zóny***

Památkové zóny jsou území sídelního útvaru nebo jeho části s menším podílem kulturních památek, historické prostředí nebo část krajinného celku, které vykazují

významné kulturní hodnoty. Tyto památkové zóny vyhlásuje Ministerstvo kultury České republiky.

### **2.2.7 UNESCO**

Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu vyhlásila v České republice 12 památek, které spadají pod její ochranu. Jsou to následující památky:

1. Historické centrum Praze (zapsáno 1992)
2. Historické centrum v Českém Krumlově (1992)
3. Historické centrum v Telči (1992)
4. Poutní kostel Sv. Jana Nepomuckého na Zelené Hoře u Žďáru nad Sázavou (1994)
5. Historické centrum s chrámem Sv. Barbory a katedrála Panny Marie v Sedlci u Kutné Hory (1995)
6. Vesnická rezervace Holašovice (1998)
7. Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži (1998)
8. Zámek Litomyšl (1999)
9. Sloup nejsvatější trojice v Olomouci (2002)
10. Vila Thugendhat v Brně (2001)

### **2.2.8 Památková péče**

Památky v České republice mohou mít soukromého vlastníka nebo je jejich vlastníkem stát. Ale ať už je vlastníkem kdokoliv, je podle §9 zákona č. 20/1987 Sb. povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat je v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením. Kulturní památku je povinen užívat pouze způsobem, který odpovídá jejímu kulturně politickému významu, památkové hodnotě a technickému stavu.

System státní památkové péče zahrnuje soubor navzájem propojených metodických, organizačních, ekonomických a normativně právních opatření. Státní památková péče je v České republice upravena *zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči*. Tento zákon se samozřejmě postupem let již mnohokrát upravoval s ohledem na současné požadavky údržby památek, zákonné předpisy a mezinárodní dohody. Česká republika podepsala dvě mezinárodní smlouvy upravující památkovou ochranu hmotného

kulturního dědictví: Úmluva o ochraně architektonického dědictví Evropy a Úmluva o ochraně archeologického dědictví Evropy.

Státní památková péče u nás probíhá ve dvou rovinách. Na jedné straně je ministerstvo kultury a krajské úřady a na straně druhé je odborná organizace státní památkové péče, nově vytvořená 1. ledna 2003 jako Národní památkový ústav.

### ***2.3.1 Technické památky***

Jsou neoddělitelnou součástí našeho kulturního dědictví. Z hlediska historie lidské společnosti jsou technické památky jedním ze základních předpokladů vývoje a dalšího rozvoje naší společnosti. I přes tuto skutečnost jsou více obdivovány ostatní kulturní památky a ty technické stojí stále stranou. Technické památky nebyly bohužel dlouhou dobu zahrnuty do památkové péče, která se zajímala spíše o národní kulturní památky, a proto je jejich stav někdy žalostný. Mnohdy zatracované a opomíjené technické památky si hledaly po řadu let svou cestu nejen k odborníkům, ale i k laické veřejnosti.

Technické památky ukazují, s jakou vynalézavostí přicházely předešlé generace, jakou lidskou námahu spojenou s důmyslností museli vynaložit naši předkové, aby byl posunut technický pokrok a usnadněn lidský život. Kolik tvořivé práce bylo vloženo do dědictví, které se dnes tak málo připomíná.

Malá ve své knize popisuje technické památky jako památky výroby a technické práce. Do zájmu se dostaly teprve v 60. letech minulého století, zatímco movité technické památky byly již řadu desetiletí sbírány a soustředěny ve specializovaných technických muzeích. Skladba těchto památek je velice bohatá a pestrá. (2)

Podle Soukupa se za technickou památku považují hmotné pozůstatky dokládající vývoj vědy, výroby a techniky ve všech historických souvislostech. (1)

Technické památky můžeme také rozdělit podle povahy na *památky nemovité a movité*. Pod pojmem nemovitá technická památka si můžeme představit všechny stavební části díla a pod pojmem movitá technická památka pak všechna technologická zařízení.

Dále se technické památky řadí *podle odvětví*. Za jedno z prvních výrobních odvětví můžeme považovat hornictví, následuje hutnictví, pak v dalším sledu: zemědělství, energetika, chemie, strojírenství, elektrotechnika, dřevo a papír, sklo a keramika, textilní, koželužská a oděvní výroba, polygrafie, potravinářská výroba, stavebnictví, doprava, spoje

a spojová technika atd. Oficiálně dnes platí třídník výrobních odvětví ministerstva průmyslu a obchodu ve zkratce OKEČ (oborová klasifikace ekonomických činností).

Teprve v roce 1958 vznikl zákon na ochranu památek a to *zákon o kulturních památkách*. Tehdy bylo do státního seznamu kulturních památek zapsáno něco přes 1 000 objektů a areálů. Zpočátku byly chráněny jen takové památky, které měly doloženou unikátnost a byl kladen důraz na jejich stáří a architektonickou hodnotu. Postupně, tak jak byly přijímány uměleckou veřejností i další, kdysi nepřijatelné architektonické slohy – tedy slohy 19. století – a to je největší doby rozmachu industriální revoluce – nabývaly na důležitosti i průmyslové závody, které jsou neodmyslitelně spjaty nejen s výrazem našich měst, ale dotváří i krajinný ráz.

Vedle klasické ochrany technických památek na místě samém můžeme technické památky zachránit i jejich přenesením. Tímto způsobem sice mnohdy zachráníme danou technickou památku, ale již navždy narušíme původní *genium loci*. Velmi krásné a unikátní objekty, zaměřené zejména na tradiční řemeslné technologie, můžeme nalézt v našich nejznámějších *skanzenech v Rožnově pod Radhoštěm a na Veselém Kopci na Vysočině*. Jeden z největších transferů, který proběhl v 70. letech 20. století u nás a který je možno označit za evropskou raritu, je přenesení řetězového mostu, který byl původně vybudován přes Vltavu u obce Podolsko na nové místo u obce *Stádlec na Tábořsku*.

Další metodou ochrany je *plošná ochrana formou památkové rezervace nebo památkové zóny*. Tímto způsobem jsou chráněna hlavně města a obce. V Moravském krasu vznikla jedna památková rezervace technického dědictví, a to *Stará huť u Adamova*. Její dnešní muzejní poslání je ideálním příkladem využití technické památky.

Pokud se nahlédne do historie, sehrály české země v rámci Rakouska-Uherska v době průmyslové revoluce významnou roli. Je to například první koněspřežní železnici v Evropě, která vedla z Českých Budějovic do Lince, první vysokou koksovou pec v Rakousku, která byla postavena v roce 1836 ve Vítkovicích v Ostravě nebo průkopnické vynálezy v potravinářském průmyslu, jak pivovarském, tak cukrovarnickém. Také textilní a strojírenská výroba nezaostávala za světem.

O tom, že naše dochované technické dědictví se řadí mezi světové špičky, svědčí i skutečnost, že některé lokality byly vybrány *k nominaci na Seznam světového dědictví UNESCO*. Jsou to Třeboňské rybníkářské dědictví, Ruční papírna ve Velkých Losinách a Industriální soubory v Ostravě.

## **3 Metodika**

Návrh metodiky je sestaven pro bakalářskou práci na téma „Využití technických památek v cestovním ruchu ve vybraném regionu“ podle projektu o technických památkách číslo WB-07-04.

### ***3.1.1 Výběr technických památek a vymezení území***

Při studiu sekundárních zdrojů (studium dostupné literatury) byl vytvořen seznam památek pro další zkoumání. Díky malé návštěvnosti a povědomí o technických památkách se další výzkum soustředí hlavně na ně. Při studiu literatury se sestaví kritéria pro segmentaci památek. Dále je vymezena lokalita, ve které se technické památky zkoumají, je určena přesná poloha jednotlivých památek a proveden primární výzkum. [15]

### ***3.1.2 Návrh databáze a fotodokumentace***

Pro vlastní primární výzkum je navržena podoba formuláře, který bude obsahovat všechny důležité položky pro další zpracování a porovnání stavu technických památek. Formulář obsahuje: Územní charakteristiku a polohu technické památky

Popis technické památky (odvětví, ...)

Význam technické památky (historické zařazení)

Možnosti využití technické památky

Ke každé technické památce při primárním výzkumu je vyplněn formulář a pořízena fotodokumentace. [15]

### ***3.1.3 Vlastní terénní výzkum***

Při provádění terénního výzkumu se vytvořil věcný a časový harmonogram výzkumu. Dále jsou všechny formuláře a fotografie archivovány a technické památky se rozdělí podle stavu, dostupnosti a další využitelnosti.

Vlastní terénní výzkum představuje vyhledání konkrétní památky podle informací ze sekundárních zdrojů. Při vyplňování formulářů se vychází z informací od příslušných obecních úřadů, obyvatel daného území a příslušného památkového úřadu. [15]

### 3.1.4 Analýza dat z primárního a sekundárního výzkumu

Z nasbíraných dat se provede situační analýza a zhodnotí se využitelnost technických památek pro cestovní ruch. Z využitelných technických památek se sestaví trasy a dále prospekt pro zájemce o návštěvu těchto památek.

*Rozdělení technických památek podle oborového kritéria:*

**a) Odvětvové kritérium** – památky se rozdělí podle jednotlivých odvětví výroby, které je samozřejmě podmíněno lokalizací památky a tradicemi dané krajiny. Odvětvová struktura technických památek v Jihočeském kraji je následující:

Technické památky pro zpracování zemědělských produktů.

Technické památky pro zpracování dřeva.

Vodohospodářské technické památky.

Dopravní technické památky.

Technické památky a pozůstatky těžby surovin.

Technické památky po hutnické výrobě a kovovýrobě.

Technické památky ostatní výroby.

Jiné technické památky stavebního charakteru.

**b) Kritérium kulturního a historického významu** – v dnešní době se technickým památkám nevěnuje taková pozornost a péče jako jiným kulturním památkám, jako jsou například hrady, zámky či sakrální památky. Určitou péčí těmto stavbám zaručuje zařazení mezi kulturní památky nebo dokonce mezi národní kulturní památky.

**c) Kritérium územní návaznosti** – pro zvýšení návštěvnosti technických památek je třeba podat návštěvníkům komplexní informace o produktech cestovního ruchu na daném území. Kategorizace technických památek v návaznosti na další kulturní památky by ve vybraném regionu mohla vypadat následovně:

Technické památky v centrech městských sídel památkově chráněných.

Technické památky v centrech menších měst.

Technické památky ve vesnickém prostředí památkově chráněných.

Technické památky ve vesnickém prostředí.

Technické památky a místní atraktivity samostatně stojící v přírodním prostředí.

Technické památky a místní atraktivity v přírodním prostředí

s návazností na vodní tok, příp. vodní plochu.

**d) Využití technických památek v produktech cestovního ruchu** – aby technické památky měly větší úspěšnost návštěvnosti, měly by splňovat alespoň dvě z následujících předpokladů:

- 1) *historický význam technické památky*
- 2) *dobrá technický stav objektu*
- 3) *místní možnosti využití a její návaznost na ostatní kulturní památky, turisticky nebo rekreačně využívané zázemí, příp. kumulace většího množství památek ve vhodné dostupnosti.*

V době, kdy technické památky jsou spíše opomíjeny a chtěly by se dostat na úroveň návštěvnosti jiných kulturních památek, je třeba zkvalitnit jejich propagaci v podobě článků v odborné literatuře, seminářů či workshopů a konkrétní nabídky produktů prostřednictvím turistických a informačních center.

Díky primárním a sekundárním informacím a následné situační analýze lze sestavit konkrétní produkt v podobě stezek. Ve vybraném regionu se sestaví trasa po vybraných kulturních památkách. Trasu je možné zaměřit na určitý segment či dostupnost dopravních prostředků. [15]

### **3.1.5 Hypotézy**

Na počátku práce byly stanoveny následující hypotézy, na které by měla práce na svém závěru odpovědět:

- Většina technických památek bude z různých důvodů v okrese Český Krumlov pro cestovní ruch nevyužita.
- Poptávka po technických památkách není srovnatelná s poptávkou po jiných produktech cestovního ruchu.

## 4 Praktická část

### 4.1.1 Charakteristika města Český Krumlov

Město Český Krumlov se nachází v Jihočeském kraji České republiky v nadmořské výšce 550 m. n. m.. Je známé hlavně jako cíl turistů z domova i ze světa. Zahraniční turisté přijíždějí nejvíce z Německa, USA a Japonska. Přijíždějí sem hlavně kvůli stavebně historickým památkám a malebně se rozkládajícím meandrům řeky Vltavy. V roce 1963 bylo město vyhlášenou městskou památkovou rezervací a v roce 1992 bylo zapsáno na seznam UNESCO.

### 4.1.2 Historie města

První zmínky činnosti člověka na území dnešního města sahají až do starší doby kamenné. Údolí řeky lákalo k osídlení a zajišťovalo spojení jihu Čech s Podunajím a dolním Povltavím. V první polovině 8. století založili Slované svá obydlí na území dnešní městské části zvané Nové město.

Rakouský minesänger *Oldřich z Lichtenštejnska* se kolem roku 1240 zúčastnil rytířského turnaje v místě zvaném Krumlov a svými verši o tomto místě tak potvrdil zřejmou existenci šlechtického sídla ze silného rodu Vítkovců.

V roce 1302 zdědili Krumlov páni z Rožmberka a v následujících desetiletích město dobudovali a přidružili k němu i další obce a vesnice. Ve městě byl vystaven kostel Sv. Víta a kaple Sv. Václava. Pod ochrannými hradbami se začali stavět první kamenné domy. Na Latránu se vybudoval panský špitál s kostelíkem sv. Jošta. Ve 14. století byla založena dvojice konventů, minoritů a klarisek se společným kostelem Božího Těla a Zvěstování Panny Marie. Kláštery se staly základem pro nově vysazené čtvrtě Nového města. Na rozlehlé předhradí a II. nádvoří s hospodářskými objekty navázala reprezentativní obytná zástavba Horního hradu, chráněná na západě hlubokými příkopy a předsunutou hradební zdí.

Za husitských válek zůstalo město pevnou katolickou baštou díky ochraně Oldřicha z Rožmberka. Město se svou výstavnou renesancí stalo jedním z předních politických a kulturních středisek celé země. Ve 2. polovině 15. století proběhla velká pozdně gotická přestavba města. Do dějin města se velmi zapsali poslední rožmberští vladaři Vilém a Petr Vok. Pod jejich vládou se město zbavuje gotického šatu a zkrášlují se fasády domů krajkovými štíty, tesanými portály, psaníčky sgrafit a nástěnnými malbami. Hrad se mění



z nedobytné pevnosti na renesanční sídlo s dominantou okrouhlé hlásky, nového symbolu Českého Krumlova, rozrostlého o nové předměstí Budějovické, Horní bránu a Plešivec.

Při náboženským rozbrojích a válkách byl za vlády nové eggenberské vrchnosti v polovině 17. století zastaven hospodářský rozvoj města. Naposledy hrad zazářil za vlády uměnímilovného Josefa Adama leskem dvorských slavností i hudebních a divadelních produkcí.

Další proměnu prodělalo město na přelomu 18. a 19. století. Vnější fasády byly ovlivněny moderním klasicismem. Od 2. poloviny 19. století se tvář města výrazně nemění. Na konci minulého století se začala prosazovat ochránářská stanoviska státní památkové péče. Spolu s rozvíjejícím se cestovním ruchem přispěla památková péče k rozšíření obecnějšího podvědomí o mimořádném umělecko-historickém významu města. V roce 1992 bylo historické centrum Českého Krumlova zařazeno do Seznamu Světového Kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

#### **4.2.1 Trasa: Český Krumlov**

**Poloha:** město Český Krumlov

**Dostupnost:** prohlídka města je možná jen pro pěší

**Segment:** všechny věkové kategorie, kopcovitý terén

*Parvánský mlýn*



*Plášťový most*



#### **4.2.2 Vybrané zpřístupněné kulturní památky – technické památky**

Město Český Krumlov oplývá mnoha kulturními památkami a jednou národní kulturní památkou (Zámek Český Krumlov). Za posledních deset let se ve městě mnoho památek a soukromých budov opravilo, bohužel mezi ty opravené většinou nepatří technické památky. Většina návštěvníků jezdí do Českého Krumlova kvůli jeho atmosféře

a zámku. Město Český Krumlov má zvláštní „genium loci“. Některé opravené a přístupné technické památky rozhodně stojí za zmínku. Návštěva Českého Krumlova je vhodná pro všechny věkové skupiny návštěvníků, pro laiky i odbornou veřejnost. Musí se počítat s kopcovitým terénem města a starou dlažbou v celé městské části Staré město. Pro návštěvníky je zde k odpočinku městský park či zámecká zahrada, pro žíznivé a hladové nepřeborné množství restaurací, hospod, hospůdek, kde si přijde na své každý. Díky velmi rozvinutému cestovnímu ruchu a přílivu zahraničních turistů je nutné počítat s vyššími cenami v restauračních zařízeních.

#### **4.2.3 Vybrané kulturní památky – technické památky:**

Most u Horní Brány – Horní ulice  
Parkánský mlýn – č. p. 82 Široká ulice  
Plášťový most a most v zámecké zahradě  
Medvědí příkop  
Lazebnický most  
Most v Novém Spolí - Rechle

#### **4.2.4 Vybrané kulturní památky na trase po technických památkách:**

Kaplanka – Č. P. 159 Horní ulice  
Radnice – č. p. 1 náměstí Svornosti  
Dům Jakuba Krčína Z Jelčan - č. p. 54 Kájovská ulice

#### ***Most u Horní Brány***

Most se nachází na okraji městské části Staré město v Horní ulici. Slouží jako silniční most a památkou byl vyhlášen na konci roku 1963. Most byl nedávno opraven. Je z něj výhled na městský park a na část města zvanou Nové město. Pod mostem vede kanál spojující meandr Vltavy v jejím nejužším místě. Tento kanál se nazývá Myší díra, známý hlavně mezi vodáky. Tímto kanálem si ti nezkušení ušetří trápení se dvěma jezy. V Českém Krumlově se tradičně na konci léta pořádá jízda na „duších“ od díry k dřě. Tento závod se může pyšnit zahraniční účastí.

#### ***Parkánský mlýn***

Mlýn se nachází v městské části zvané Na Ostrově v ulici Rybářská. Vznik mlýna je datován do roku 1494. Schvalovací listinu podepsal téhož roku Petr IV. z Rožmberka.

Prvním mlynářem byl „Ondřej mlynář na Parkáně“. V roce 1512 převzal mlýn mlynář Kašpar. Poté následovali mlynáři Fencel, Václav a Pavel. Koncem 18. století byl mlýn rozšířen a v roce 1782 ho koupil od města Český Krumlov Bernard Bayer. Dnes je v opravené části mlýna restaurace s výstavou historických motocyklů.

### ***Plášťový most a most v zámecké zahradě***

Tento most překlenuje hradní příkop na zadní straně Horního hradu, kde bývalo opevnění zvané Plášť. Z tohoto je odvozován název mostu. Most stojí na kamenných pilířích s oblouky. Tři hlavní pilíře jsou protaženy nad komunikací mostu a podpírají dvě nad sebou jdoucí chodby. Spodní chodba spojuje Maškarní sál se zámeckým divadlem a vrchní chodba zámeckou obrazárnu se zámeckou zahradou. První zmínka o Plášťovém mostě pochází z 15. století. Zprvu byl most dřevěný bez horních chodeb. Až v roce 1706 se začala přistavovat dřevěná chodba, ale to už most stál na kamenných pilířích. K výstavbě druhé dřevěné chodby došlo někdy mezi léty 1707 a 1708. Konečnou podobu dostal most v roce 1777, kdy došlo k propojení chodeb. V této podobě se památková péče snaží most udržet i nadále. Most je zpřístupněn pro pěší, ale obě chodby jsou veřejnosti uzavřeny.

### ***Medvědí příkop***

Most s medvědí příkopem spojuje I. a II. nádvoří. Tato památka na trase potěší hlavně děti. Příkop vznikl jako součást původní gotické zástavby a měl hlavně obrannou funkci. Do roku 1760 zde byl most dřevěný, který byl nahrazen nynějším kamenným mostem se sochami Panny Marie a Sv. Josefa. Historie chovu medvědů se datuje do 16. století. Každoročně je dětmi velmi vítaná oslava medvědí Vánoc. Dnes jsou v příkopě medvědi dva, samec a samička.

### ***Lazebnický most***

Most se nachází v městské části Staré město a spojuje ulice Radniční a Latrán. Most zdobí plastika Ukřižovaného Krista a Sv. Jana Nepomuckého. Dříve most ukončovala mostecká brána, která byla zbořena v roce 1860.

### ***Most v Novém Spolí – Rechle***

Most se nachází na samém okraji města směrem na Rožmberk nad Vltavou. Zmínka o tomto mostě je z roku 1594 a na přelomu 18. a 19. století jej nahradila dřevěná

stavba podle projektu ing. Rosenauera, stavitele Schwarzenberského plavebního kanálu. Nový krytý most vznikl na půdorysu písmene L.

### ***Kaplanka***

Raně renesanční budova vystavěná rožmberským kancléřem Václavem z Rovného se nachází na Starém městě v ulici Horní. Stavitele tohoto domu připomíná mramorová deska nad vchodem.

### ***Radnice***

Nachází se na náměstí Svornosti na pravém dolním rohu. Pozdně gotická stará radnice pochází z 2. poloviny 16. století. Tvoří ji původně dvě samostatné budovy. Později byla renesančně a před rokem 1800 klasicistně upravena. Na průčelí je renesanční atika z roku 1580, která oba domy opticky spojuje. Na průčelí se také nacházejí čtyři znaky: české země, šlechtické erby Eggenbergů a Schwarzenberků a městský znak. V levém horním rohu budovy visí zvon, který dříve svolával městské radní na zasedání a později jím byly ohlašovány požáry. Radnice je zde umístěna dodnes též s městskou policií.

### ***Dům Jakuba Krčína z Jelčan***

Dům s renesančními malbami slavného rožmberského regruta a slavného rybníkáře se nachází v Kájovské ulici. Dům byl postaven kolem roku 1580. Na boční fasádě do Široké ulice jsou namalována slepá okna s portréty. Malby Sv. Jakuba a Sv. Floriána na straně do náměstíčka jsou jedinou dochovanou výzdobou této fasády, ostatní motivy již vybledly.

## ***4.3.1 Charakteristika okresu Český Krumlov***

### ***4.3.2 Historické podmínky***

Region Český Krumlov, jako součást České země, patří z geografického, historického a kulturního hlediska do oblasti střední Evropy. Díky své výhodné poloze, na předělu slovanského a germánského světa, sehrál českokrumlovský region významnou úlohu v českých dějinách. Oblast se nachází na pomezí České republiky, Rakouska a Německa. Oblast byla ovlivňována politickými a hospodářskými vlivy ze severu (z Prahy), podněty ze strany Německa a orientací na Vídeň a oblast Středomoří. Díky

promíchání všech těchto vlivů si region vytvořil osobitý a významný charakter. Lidé si stavěli svá obydlí hlavně podél toků řek. Nejprve se zde usazovali převážně germánské kmeny. Až v 8. století našeho letopočtu přicházejí Slované, přijímají křesťanství a začínají se aktivně podílet na rozvoji středoevropské civilizace.

Zprvu celá oblast spadala do majetku českých knížat sídlících v Praze. V souvislosti se zakládáním nových církevních institucí v 11. a 12. století přešla část území do držby klášterů. Styky s Prahou a obchodní stezky měly velký význam pro hospodářský a kulturní vývoj této oblasti. Ve 12. století se tohoto kraje zmocnil významný *rod Vítkovců*.

V průběhu 13. století přispěli Vítkovci ke kolonizaci zatím ne příliš zalidněné ale lesnaté krajiny. Zakládají hrad Rožmberk a o něco později i hrad Český Krumlov. V roce 1259 byl také založen cisterciácký klášter Vyšší Brod. Od středověku do 19. století byla pro lidi rozhodující příslušnost k zemi bez ohledu na jazyk a národnost. Další klášter byl založen Přemyslem Otakarem II. v roce 1263 ve Zlaté Koruně. Po vymření pánů z Krumlova roku 1302 zdělili Český Krumlov další větve Vítkovců – *Rožmberkové*. Za doby vlády Karla IV. a jeho syna Václava IV. patřil Český Krumlov mezi významná kulturní centra celé Evropy.

Význam města nepominul ani v době husitských válek. Nejvíce památek se ve městě zachovalo z období pozdní gotiky. V polovině 16. století nechává Vilém z Rožmberka přestavět gotický hrad na honosné renesanční sídlo. Renesance také významně zasáhla do celé tváře města. Dalším majitelem panství byl Petr Vok z Rožmberka, který panství zadlužil. Zadlužené panství si kupuje Rudolf II. Habsburský. V 17. století patřilo panství rodu *Eggenberků* a poté rodu *Buquoyů*.

Díky nedostatku nerostných surovin nebyl tento region při industrializaci v 19. století tak silně porušen. Nebyl zde vytvořen těžký průmysl, výroba se orientovala převážně na zpracování dřeva a výrobu papíru. Dodnes se zachovala starobylá tvář města Český Krumlov i krásy okolní přírody.

### **4.3.3 Přírodní podmínky**

Oblast bývalého okresu Český Krumlov se nachází v nejnižnější části České republiky. Dnes je tento bývalý okres součástí správního celku Jihočeský kraj. Na jižní straně sousedí s Rakouskem. Díky geologické a výškové členitosti území je tato oblast zajímavá svou pestrostí co se týče klimatu, fauny a flory. Pestrost přírodních poměrů je dána ranou kolonizací některých částí území, rozmachem stavební a hospodářské činnosti

nebo díky pozemkové reformě. Po dlouhá desetiletí bylo území pohraniční zóny nepřístupné, a proto tu zde můžeme najít i poměrně nedotčená území.

#### **4.3.4 Pohoří, geografie**

Jižní část regionu tvoří hraniční hřeben horského celku *Šumava* s nejvyšším bodem okresu, čímž je Smrčina (1 332 m.n.m). K horskému celku Šumava patří pohoří Želnavské a Svatotomášské. V jižní části okresu se nacházejí *Novohradské hory*, které také zasahují do sousedního Dolního Rakouska. Průměrná výška se pohybuje okolo 850 m. n. m. a nejvyšší vrchol Kamenec má 1 072 m. n. m.. Mezi významné vrchovinné celky patří Krumlovská a Prachatická vrchovina, do níž patří masiv Blanského lesa s nejvyšším vrcholem Kleť (1 084 m. n. m.). Toto území je součástí Chráněné krajinné oblasti Blanský les.

#### **4.3.5 Vodstvo**

Nejnižším bodem regionu je místo, kde řeka *Vltava* vtéká do okresu České Budějovice (420 m. n. m.). Největší část okresu spadá k povodí Vltavy, odvádějící vody do Severního moře a menší jihozápadní část podél hranice s Rakouskem patří k povodí Dunaje. Řeka Vltava je největší řekou, která protéká zmiňovaným územím a je také nejdelší řekou v České republice. Do okresu vtéká ze severozápadu a přitéká do Lipenské přehrady. *Lipenská přehrada* je rekreační a retenční nádrž o rozloze 48 700 ha. Pod hrází nádrže protéká kaňonovitým údolím kolem skalního výchozu Čertova stěna. Dále protéká obcí Vyšší Brod a směrem na sever dále obcí Rožmberk nad Vltavou, Zátoň, městem Český Krumlov, obcí Zlatá Koruna. Zhruba u obce Těšín opouští řeka území okresu Český Krumlov. Hlavními přítoky jsou vodní toky Polečnice, Olšina, Lukavický, Černý a Hamerský potok.

Ve východní části okresu je důležitým vodním tokem řeka *Malše*, která tvoří přirozenou státní hranici s Rakouskem. Pod obcí Římov (již bývalý okres České Budějovice) se vlévá do vodní nádrže Římov s rozlohou 2 060 ha. Nádrž je hlavní zásobárnou pitné vody pro České Budějovice. Zde se také řeka Malše vlévá do Vltavy.

Na území bývalého okresu se nenacházejí přírodní jezera a i rybníků je zde málo. Největším a nejvýše položeným rybníkem je rybník *Olšina* (731 m. n. m., 133 ha) v blízkosti vodní nádrže Lipno. Zajímavými umělými průtočnými nádržemi

v Novohradských horách jsou tzv. klauzury, kde se zadržovala voda pro voroplavbu a plavení dřeva.

#### **4.3.6 Klimatické poměry**

Popisovaná destinace patří z velké části do mírně teplé a chladné klimatické oblasti. Průměrná teplota se pohybuje okolo 7,5°C. Nejteplejším měsícem bývá zpravidla červenec se svou průměrnou teplotou 17°C. Díky globálnímu oteplování v posledních 10 letech teploty v letním měsících dosahují až tropických teplot a naopak v zimních měsících klesají hluboko pod bod mrazu. Vzhledem k velké vertikální členitosti okresu je množství spadlých srážek značně nerovnoměrné. Nejvíce srážek spadne v měsících červen a červenec. Průměrný úhrn srážek se v těchto měsících pohybuje okolo 100 mm. Léto je zde normálně dlouhé až kratší, mírně chladné, suché až mírně suché. Jaro a podzim jsou mírné a zima bývá normální až chladná, suchá s krátkodobější sněhovou pokrývkou. Čím více na jih, teploty klesají, zima je delší a doba sněhové pokrývky se prodlužuje.

#### **4.3.7 Přírodní atraktivita**

Západní, severozápadní a jihozápadní část okresu zaujímá Národní park, Chráněná krajinná oblast a biosférická rezervace Šumava (*Národní park a chráněná krajinná oblast Šumava*) s rozlohou cca 36 000 hektarů. Naopak v severní části okresu se nachází *Chráněná krajinná oblast Blanský les*. Na celé destinaci je 45 maloplošných chráněných území přírody s vyhlášenými ochrannými pásmy o celkové rozloze 1 747 ha. Národní přírodní rezervace jsou: Žofínský prales, Čertova stěna a Luč a Národní přírodní rezervace Vyšenské kopce. V roce 1995 byly vyhlášeny přírodní parky Soběnovská vrchovina a Vyšebrodsko. Dále se na území okresu nachází 42 památných stromů a stromořadí.

#### 4.4.1. Trasa: Koněspřežní železnice

**Poloha:** východně od Českého Krumlova, podél silnice E55

**Dostupnost:** vlak, osobní auto, kolo, část i pro pěší

**Segment:** vhodné pro všechny věkové kategorie, nenáročný terén



#### 4.4.2 Zrod projektu

Již v pravěku začala být Evropa protkávána různými obchodními cestami, které spojovaly důležitá obchodní centra. Některé trasy již bohužel zanikly a můžeme se o nich dočíst jen v literatuře a některé jsou využívány do dnes. K významným obchodním cestám patřily ty, které spojovaly Středomoří se severem. Jednou takovou cestou měla být trasa Dunaj (Linz) - Baltské moře přes řeku Vltavu. Původně měl být Dunaj s Vltavou spojen vodním kanálem.

V roce 1807 byla založena Česká hydrotechnická privilegovaná společnost, jejímž zakladatelem byl Johann Jonak rytíř z Freyenwaldu, ředitel Královské maďarské společnosti pro kanál a lodní dopravu. Smyslem této společnosti bylo vyprojektovat a postavit kanál spojující Dunaj s Vltavou. Vědeckým ředitelem České hydrotechnické společnosti byl zvolen *PhDr. František Josef Gerstner*, který byl také pověřen vedením komise, která měla vypracovat posudek na plánovaný projekt kanálu. Gerstner v posudku poukazoval na velkou potřebu peněžních prostředků a na skutečnost, že kanál není možné provozovat celý rok. Nabídl však jiné řešení, kterým byla dnešní železnice. Návrh byl většinou okamžitě schválen. V roce 1820 byl F. J. Gerstner vyzván, aby se ujal realizace svého projektu. V té době bylo F. J. Gerstnerovi již 64 let a necítil se na stavbu dostatečně zdrav. Proto na svůj projekt doporučit svého syna, *Františka Antonína Gerstnera*. Gerstner mladší se stavbou železnic inspiroval Angličany a proto odjel na pár týdnů do Anglie na zkušenou.



#### 4.4.3 Samotná výstavba

Jelikož byla stavba finančně náročná a rakouský stát ji odmítl celou financovat, Gerstner ml. musel shánět silné finanční partnery. Ty našel v následujících vídeňských bankovních domech. Prvním bankovním domem byl Geymüller & Co., druhým byl Simon G. Sina a posledním byl I. H. Stametz & Co.. 12. března 1825 s nimi uzavřel smlouvu. Tak vznikla C. k. privilegovaná společnost se sídlem ve Vídni. Stavba měla být dokončena 12. března 1828. Na české straně začala u Netřebic 28. července 1825. Hned v prvních měsících stavby byl plánovaný rozpočet několikrát překročen. Komise dohlížející na celou stavbu se rozhodla o navýšení rozpočtu. Stavební plány byly během stavby měněny, ceny materiálů rostly. Gerstner použil anglický způsob vedení stavby, to znamená, že jednotlivé úseky stavby zadával formou dražby místním obyvatelům. Zpočátku byl zájem velmi malý a doba stavby se prodlužovala. V roce 1827 byly zastaveny všechny práce z důvodu opětovného překročení rozpočtu a Gerstner mladší byl odvolán. V této době byla již skoro celá česká část postavena. Stavba byla předána inženýrům M. Schönererovi a E. Schmidtovi. Samotná společnost byla téměř před krachem a chtěla stavbu zcela zastavit a majetek rozprodat. V poslední chvíli však vystoupil F. A. Gerstner a společnosti sdělil, že má akcionáře, se kterým ve vlastní režii železnici dostaví.

Během stavby se testovalo, kolikanásobně uveze kůň po železnici více než po silnici. První odhady byly, že po železnici uveze desetkrát více. Po vyzkoušení přímo na železnici se však zjistilo, že uveze až třicetkrát více.

28. dubna 1829 byl dokončením stavby pověřen *Matthias Schönerer*. Kvůli snížení rozpočtu a urychlení stavby opustil Schönerer od některých technických principů. 21. července 1832 podnikl císařský pár (císař František I. a jeho choť Augusta Kateřina) doprovázený M. Schönererem vyhlídkovou jízdu. Zpočátku železnice sloužila jen pro přepravu nákladních vozů, již však v roce 1834 byly postaveny vozy sloužící též k přepravě osob.

Trať vedoucí z rakouského Lince do Českých Budějovic byla dlouhá 128,85 km. Po prodloužení tratě až do rakouského Gmündu, byla trať dlouhá 197 km. Způsobem stavby, novými konstrukčními principy a organizací práce se stala přímou předchůdkyní moderních železnic.

Podél celé tratě se nacházely strážní domky, které byly určeny pro hlídače. Strážní domky byly rozmístěny zhruba po 2 kilometrech a nacházely se zpravidla u křižovatek

železnice se silnicemi, v nepřehledných úsecích nebo poblíž stanic. Na trase České Budějovice – Linz bylo nalezeno celkem 77 strážních domků.

#### ***4.4.4 Přestavba na parní provoz***

V roce 1868 byla železnice přestavěna na parní provoz. Při této přestavbě se však ukázala tehdejší důležitost finančních prostředků, které potřeboval Gerstner ml.. Úsek, který stavěl M. Schönerer, byl při přestavbě daleko náročnější stavebně i finančně oproti úseku, který stavěl Gerstner ml.. Lokomotivní přeprava byla zahájena 20. listopadu 1873.

#### ***4.4.5 Stanice koněspřežní železnice***

Podle dobového popisu železnice z roku 1842 měla železnice České Budějovice – Linz – Gmünden následující stanice a mezistanice:

České Budějovice, Holkov, Bujanov, Kerschbaum, Scheand, Lest, Bürstenbach, Oberndorf, Treffling, Urfahr, Linz, Bei der eisernen Hand, Neubau, Maxlahaide, Wels, Lambach, Engelhof, Traundorf a Zizelau.

Podle dochovaných jízdních řádů je jasné, že železnice měla ještě další zastávky. Například mezi stanicí Holkov a Bujanov se nacházela stanice Nová Hospoda a Podolí.

#### ***4.4.6 Národní kulturní památka***

Od roku 1971 je česká část Koněspřežné železnice České Budějovice – Linec prohlášena za národní kulturní památku.

Díky aktivitě Obecního úřadu v Bujanově a Jihočeskému muzeu vzniklo muzeum, které se nachází v bývalém bujanovském strážním domku. Muzeum je otevřeno od května do října každou sobotu a neděli od 9 do 12 hodin a od 13 do 16 hodin. Návštěvu muzea v jiném termínu lze domluvit na Obecním úřadě v Bujanově na telefonním čísle 380 327 054.

Na trase České Budějovice – Bujanov mohou návštěvníci shlédnout původní násypy a mostky, strážní domky a původní železnici v Bujanovském muzeu.

#### ***4.4.7 Trasa cesty***

Pro rodiny s dětmi či pro milovníky železnice lze trasu koněspřežky absolvovat vlakem. Osobní vlak vyjíždí z Českých Budějovic skorou každou druhou hodinu. Trasa

České Budějovice - Horní Dvořiště trvá osobním vlakem přibližně hodinu a patnáct minut a je dlouhá 57 kilometrů. Při stávajících cenách stojí základní jízdné 76,- Kč. Na trase je možné vystoupit v Bujanově a prohlédnout si tamní muzeum koněspřežky. Díky pomalejší jízdě osobního vlaku je možné po cestě obdivovat přírodní krásy okolí. Vlaková nádraží nejsou od sebe moc vzdálená, tudíž lze na jakékoli stanici vystoupit a nějaký kus jít pěšky. V blízkosti železnice vedou i turistické trasy, například:

Modrá turistická značka: Omlenice – Výhně → cca 5 km

Velešín – Holkov → cca 2 km

Vlakové spojení podle platného jízdního řádu: (cesta osobním vlakem)

Vlak projíždí stanicemi: České Budějovice, Včelná, Kamenný Újezd, Chlumeck u Českých Budějovic, Holkov, Velešín, Výheň, Kaplice, Omlenice, Bujanov, Pšenice, Rybník, Horní Dvořiště

České Budějovice → Bujanov → Horní Dvořiště

10, 03 → 10, 57 → 11, 17

12, 04 → 12, 51 → 13, 09 (Sp)

14, 04 → 15, 01 → 15, 19

15, 10, → 16, 08, → 16, 26

16, 39 → 17, 37 → 17, 55

18, 02 → 18, 49 → 19, 07 (Sp)

19, 36 → 20, 31 → 20, 49

Horní Dvořiště → Bujanov → České Budějovice

11, 38 → 11, 54 → 12, 54

14, 36 → 14, 52 → 15, 48

16, 41 → 16, 57 → 17, 51

18, 25 → 18, 41 → 19, 34

19, 52 → 20, 09 → 21, 00 (Sp)

Při cestě vlakem je možné u stanice Kaplice a Omlenice shlédnout dochovaný násep koněspřežky. U železniční stanice je též dochovaný mostek.

Výlet po stopách koněspřežní železnice lze také absolvovat autem či na kole. Pro auto je vhodná blízká silnice I. třídy E 55 a pro cyklisty různé menší cesty II. a III. třídy.

V okolí železnice vede též mnoho značených cyklotras, jsou to například trasy číslo 1188, 12, 1198, 1197.

V muzeu v Bujanově je možné si prohlédnout fotografie strážních domků, mostků a náspů. K dispozici je také hodinový výklad o stavbě koněspřežní železnice. Koupit zde lze brožuru o železnici, pohlednice a po zaplacení vstupného 15,- Kč dostanete vstupenku s mapkou koněspřežní železnice na české straně.

I když byla koněspřežní železnice vyhlášena národní kulturní památkou, není o ní dostatečně postaráno. Zcela chybí označení náspů a mostků na trase České Budějovice – Horní Dvořiště. Turisté mnohdy pozůstatky ani nenajdou a většina strážních domků je zbořených nebo jsou v dezolátním stavu a jsou nepřístupné.

#### ***4.5.1 Trasa: Holubov - Zlatá Koruna***

**Poloha: severozápadně od Českého Krumlova**

**Dostupnost: vlakem, autobusem, na kole, pěšky**

**Segment: pro všechny věkové kategorie s dostatečnou fyzickou kondicí, kopcovitý terén**

#### ***4.5.2 Trasa***

Další trasa je spíše pro cyklisty. Trasa je dlouhá zhruba osm kilometrů a vede přes obce či osady Zlatá Koruna, Vrch Zátíší, Na Drahách, Třísov, Holubov. Trasa není nijak dlouhá, ale je nutné počítat s kopcovitým terénem. Cestu lze též absolvovat autem či osobním vlakem na trase Český Krumlov – České Budějovice. V letní sezóně jsou v Holubově i ve Zlaté Koruně otevřena restaurační zařízení, kde je možné se za přijatelnou cenu občerstvit. Z Holubova si lze také udělat pěší výlet na Klet' s vyhlídkou na široké okolí a při pěkném počasí je možné vidět i Alpy.

Sestavená trasa může začít v obci Zlatá Koruna návštěvou zdejšího *kláštera*, který byl prohlášen za národní kulturní památku. V době od května do října je hojně navštěvován díky svému kulturnímu programu a zajímavému interiéru. Po zrušení kláštera v roce 1785 sem byly nastěhovány stroje a jiná technická zařízení. Byla zde zřízena kartounka, sirkárna a v polovině 19. století dokonce slévárna. Dnes je klášter opraven a zcela zpřístupněn. Dochovanou technickou památkou v obci je zdejší *mlýn*. Dnes je tento mlýn v soukromém vlastnictví a přes letní sezónu je zde pohostinské zařízení. Nynější majitelé chtějí celý mlýn opravit a dochovanou techniku mlýna zpřístupnit i veřejnosti.

Dále se trasa bude ubírat přes již výše jmenované vesnice až do Holubova. V letních měsících je možné zastavit se v Třísově u *veřejného koupaliště*. Ocení hlavně děti.

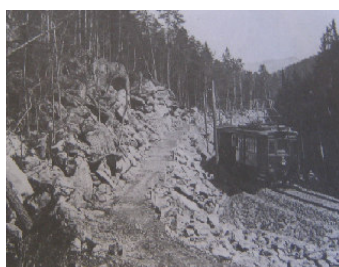
První památkou v Holubově bude *bývalá železárna*. Dnes je zde areál firmy Artypa, který je oplocen a není možné jít dovnitř. Firma Artypa se specializuje na ekologické obaly. Podél celého areálu vede silniční komunikace, tudíž si lze prohlédnout původní i nově opravenou část areálu. Z bývalé železárny se nedochovaly žádné stroje ani jiná zařízení. Další zastávkou je dosud používaný *železniční most*. Stavba se dochovala téměř v původní podobě. Byly provedeny jen opravy v rámci současných bezpečnostních předpisů. Na této trati jezdí pouze osobní vlaky, a proto je možné trasu absolvovat též vlakem. Nyní se trasa odkloní od silnice a povede proti proudu Křemežského potoka. V době, kdy kvetlo mlynářské řemeslo, bylo na tomto potoce okolo deseti mlýnů. Vytýčená trasa vede kolem *Holubovského mlýna*, který je dnes v soukromém vlastnictví a ve velmi dezolátním stavu. Na oprýskané čelní stěně mlýna je ještě dnes čitelný nápis: Družstevní mlýn Holubov. Ostatní mlýny jsou také v soukromém vlastnictví a není možné nahlédnout na mnohdy ještě zachovalou techniku. Proti proudu se mlýny nazývají: Flukův mlýn, Vackův mlýn, Červený mlýn, Klimšův mlýn a Cvrčkův mlýn.

#### **4.6.1 Trasa: Vyšebrodská elektrická místní dráha**

**Poloha:** trať vede zhruba 30 km jižně od Českého Krumlova

**Dostupnost:** vlakem, autobusem, autem, na kole

**Segment:** pro všechny věkové kategorie, náročný terén



#### **4.6.2 Důvod vzniku**

Tuto oblast objevil pro papírenský *průmysl Arnošt Porák*, který v roce 1886 otevřel v Loučovicích továrnu na výrobu buničiny, kde byl roku 1903 instalován první stroj na výrobu papíru. V roce 1903 byla dána do provozu též továrna na výrobu lepenky ve Svatém Prokopu. Jelikož je tok řeky Vltavy mezi Loučovicemi a Vyším Brodem velmi

členitý, nebylo možné dřevo plavit do cisterciáckého kláštera ve Vyšším Brodě, který se jejím zpracováním zabýval. Bylo tedy nutné vymyslet jinou variantu pro přepravu vytěženého dřeva.

#### 4.6.3 Vznik a počátek Vyšebrodské místní dráhy

Vytěžené dřevo a vyrobený papír bylo nutné dopravit k dráze České Budějovice – Linz. Tok řeky Vltavy byl od této dráhy dost vzdálen a přeprava koňskými potahy nebyla dostatečně rentabilní. *Mnišský řád cisterciáků a majitel papírny* přišli s myšlenkou stavby železnice, která by horní tok Vltavy, okolí Lipna a Loučovice spojila se státní drahou České Budějovice – Lipno. První návrh byl vypracován koncem 19. století *Františkem Křížíkem a Arnoštem Porákem*. Žádost na udělení koncese k technickým přípravným pracím byla 8. března 1893 zamítnuta ministerstvem železnic. Koncese byla udělena až 15. května 1905 a to s odbočkou z Vyššího Brodu přes Loučovice k lipenskému zdvihu. Kvůli nedostatku finančních prostředků však nebylo možné stavbu zahájit a vyžádané povolení se muselo nechat propadnout.

S dalším rozvojem papírenského průmyslu se zvyšovala nutnost stavby železnice. 12. září 1911 obdržel opat vyšebrodského kláštera Bruno Pammer a velkopřemyslník Arnošt Porák opět povolení ke stavbě z Mertlova přes Vyšší Brod a Loučovice k lipenskému zdvihu.

Vlastní stavba byla zahájena již v roce 1909 nově založenou společností s názvem „*Hohenfurter elektrische Lokalbahngesellschaft*“ se sídlem ve Vyšším Brodě. Hlavními investory stavby se stali cisterciácký řád z vyšebrodského kláštera a již zmiňovaný majitel papírny Vltavský Mlýn Arnošt Porák. Dodávku elektrického zařízení zajišťovala firma Siemens – Schuckert. Trať dlouhá 22,7 km byla pro nákladní dopravu otevřena 18. října 1911 a dne 17. prosince téhož roku byl zahájen i provoz pro osobní přepravu. Železnice projížděla stanicemi: Rybník (dříve Certlov) na státní dráze České Budějovice – Linec,

Jenín (Kodetschlag),

Rožmberk nad Vltavou (Rosenberg),

Herbertov (dříve Horní Mlýn – Herbertov),

Vyšší Brod (Hohenfurth),

Vyšší Brod – klášter (Hohenfurth Stift),

Čertova stěna (Steindlhammer),

Loučovice – Vltavský Mlýn (Kienberg – Moldaumühl),

Svatý Prokop,  
Lipenský zdvih (Lipenschwebe).

Napájení trati bylo zajišťováno vodní elektrárnou Horní Mlýn (Obermühl), která byla majetkem kláštera.

Provoz místní dráhy řídila z počátku společnost sama, ale od 1. července 1912 spadala dráha pod Ředitelství státních drah v Linci. Za první provozní rok 1912 přepravila dráha 61 788 osob a 45 377 tun nákladu.

#### **4.6.4 Železnice v letech 1918 – 1945**

Po skončení války se trať ocitla na sporném území a obě země (Československo a Rakousko) si na ni činily nárok. 5. listopadu 1918 převzalo dráhu Ředitelství československých drah v Plzni, ale již 16. listopadu téhož roku byla dráha vlastnictvím Rakouska. Po obsazení sporného území českým vojskem se železnice definitivně stala majetkem Československa. Společnost vlastníci dráhu dostala český název „Vyššebrodská místní elektrická dráha, akciová společnost ve Vyšším Brodě“. Veškeré německé nápisy ve stanicích a ve vlaku byly přeloženy i do češtiny.

Ve 20. letech zajišťovala dráha provoz 12 vlaků denně, v roce 1942 zaměstnávala 3 úředníky a 41 dělníků.

Po mnichovském diktátu byla trať opět obsazena německým vojskem a Češi museli odejít. Dráha přešla do majetku Ředitelství říšských drah v Linci.

#### **4.6.5 Vývoj trati po roce 1945**

V závěru války bylo jihočeské pohraničí osvobozeno americkou armádou a německé obyvatelstvo bylo v červnu 1945 odsunuto. 15. června téhož roku byla trať převzata ČSD a její provoz byl obnoven. Vozový park byl již zastaralý a trať poničená, a proto byly dovezeny nové soupravy. Od roku 1951 probíhala rekonstrukce trakčního vedení, při níž se staré dřevěné sloupy nahrazovaly kovovými. Byly vystavěny nové měníky ve stanicích Rybník a Vyšší Brod – klášter.

V dnešní době je trať opravena a napojena na koridor Praha - České Budějovice – Horní Dvořiště. V letních měsících je hojně využívána turisty, a proto je v letní sezóně posílena souprava o jeden vůz. [9]

### ***4.7.1 Další zajímavosti v bývalém okrese Český Krumlov***

#### ***Vyrovnávací nádrž ve Vyšším Brodě***

##### **Poloha: 30 km jižně od Českého Krumlova**

Nádrž vznikla v rámci výstavby přehrady Lipno. Nádrž ve Vyšším Brodě se nazývá Lipno II. a voda sem byla z Lipna I. přiváděna podzemním tunelem do řečiště. Vyšedbrodská hráz byla později vybavena jednou turbínou o výkonu 1 500 kW.

Lipenská přehrada vznikala mezi lety 1950 – 1959 a v té době to byla největší přehrada v České republice. Při jejím vybudování došlo k zatopení několika vsí v údolí Vltavy. Přehrada je od 60. let vyhledávána mnoha turisty. Posledních třech letech narůstá zájem holandských turistů o tuto destinaci. Je zde možnost koupání, rybaření, projížďení se na loďkách, turistiky, cyklistiky atd. V mrazivých dnech bývají na Lipně dobré podmínky pro „ledové plachtění“ a v okolí je mnoho běžeckých tratí a nachází se zde i sjezdovka Kramolín. Délka jezera činí 48 km, největší šířka je 16 km a maximální hloubka je 21,5 m. Vodní plocha dosahuje rozlohy okolo 4 870 ha. Voda je odtud vedena šachtami k dvěma Francoisovým turbínám podzemní elektrárny.

#### ***Schwarzenberský plavební kanál***

##### **Poloha: 40 km jihozápadně od Českého Krumlova**

Rod Schwarzenberků, kterému patřila většina statků v jižních Čechách, se dopravu dřeva z hor rozhodl vyřešit vybudováním vodního plavebního kanálu. Výstavbou byl pověřen inženýr Josef Rosenauer. Plán byl předložen v roce 1775. Podle jeho projektů měl kanál vést od ústí Světlého potoka do řeky Grosse Mühl u města Haslachu a dál přes pozemky patřící klášteru Drkolná (Schlägl) na české území, ke Smrčině a Plechému, k Jelením vrchům a do potoka Světlá voda poblíž hranice s Bavorskem. Jan Schwarzenberk projekt roku 1779 schválil a o rok později začala samotná stavba. Za První rok se postavil úsek dlouhý 29,3 km. Rosenauer nechal u soutoku Jezerního potoka s plavebním kanálem vystavět jako díkůvzdání za vydařené dílo žulový památník a kapličku. V následujících letech se podařilo po tomto kanále splavit velké množství dřeva a mnoho lidí našlo práci.

První souvislé splavení dřeva se uskutečnilo v roce 1791. Polena proplula Schwarzenberským kanálem a potokem Zwettelbach do řeky Mühl. Zde se dřevo nakládalo do lodí a odváželo do Vídně.



Doprava dřeva postupem času upadala a v roce 1916 se po celé délce stoky plavilo naposledy. V roce 1963 byl Schwarzenberský plavební kanál zapsán do seznamu technických památek.

Muzeum Schwarzenberského plavebního kanálu můžeme navštívit ve Chvalšínách, kde je rodiště projektanta Josefa Rosenauera. Muzeum bylo postaveno díky Obecnímu úřadu Chvalšiny a za podpory programu PHARE. Expozice přibližují přírodní podmínky, historii území kolem kanálu a především osobnost a výsledky práce Josefa Rosenauera.

### ***Pečkovský mlýn***

#### **Poloha: 6 km jižně od Českého Krumlova**

Mlýn nacházející se v obci Větřní nejprve sloužil jen k mletí obilí. Rok vzniku není jasný, ale první zmínky jsou datovány kolem roku 1347. Jméno mlýna je pravděpodobně odvozeno od jména jednoho z mlynářů. V roce 1867 koupil mlýn pan Wolf a ukončil činnost mlýna. V roce 1870 zde byla vybudována papírna a mlýn se stal jedním z nejvýznamnějších průmyslových podniků. V roce 1911 se zde začal moderním rotačkovým způsobem vyrábět novinový papír. Za totality se továrna nazývala Závody Rudého práva. Dnes však její význam upadá a Jihočeské papírny se snaží ještě fungující továrnu prodat.

### ***Hrad Rožmberk nad Vltavou***

#### **Poloha: 25 km jižně od Českého Krumlova**

Hrad se nachází ve stejnojmenné obci. Zachovala se gotická věž Jakobínka ze 13. století, která bohužel není opravena a tudíž není přístupná veřejnosti. Dále se zachoval hrad ze 14. století, který je veřejnosti zpřístupněn. Dolní hrad tvoří dvoupatrová budova s obdélným uzavřeným nádvořím. Na jižní straně se nachází původní palác, severní stranu tvoří dlouhá Křižácká galerie. Na východní straně se nachází příčný trakt s jehlancovitou věží. Objekt je uzavřen západním křídlem s vysokou hranolovitou věží, zakončenou novogotickým cimbuřím, který tvoří dominantu celého hradu. Vnější i vnitřní fasády jsou pokryty sgrafitovou výzdobou. Přístup do hradu je možný je z východní strany po mostě nad hlubokým příkopem.

Zakladatelem hradu byl mocný rod Vítkovců – hrad založil Petr Vok z Prčič. Po dostavbě hradu se přejmenoval na Petra Voka z Rožmberka. Dalším významným obyvatelem hradu byl Oldřich II. z Rožmberka. Hrad byl často prodáván a zase vykupován

zpět kvůli finanční tísní rodu Vítkovů. Dále se hrad dostal do rukou Švamberků a nakonec do rukou Karla Bonaventuri Buquoye.

Dnes hrad patří pod správu Národního památkového ústav v Českých Budějovicích. Přístupný je od dubna do října každý den vyjma pondělí. Nabídka hradu je následující:

- historická prohlídka hradu
- galerie současného umění
- galerie pro výstavy z depozitárních fondů
- obchod se suvenýry, uměleckými kovovými výrobky, mapami, propagačním materiálem a informační centrum pro místní turistický ruch
- zprostředkování služeb v místě (ubytování, stravování, kempování, pronájem lodí, projížďky na koních apod.)
- pronájem školící místnosti pro 26 účastníků, stylová výbava, video, TV, zpětný projektor, možnost studeného bufetu, zajišťujeme catering
- slavnostní rauty v období od května do září v interiéru hradu, obdobně koncerty pro uzavřené skupiny, šermířská vystoupení na nádvoří
- rychlé občerstvení v galerii mezi obrazy
- pro vážné zájemce prodloužená prohlídka s odborným výkladem včetně promítání filmů o regionu Český Krumlov

### ***Klášter Vyšší Brod***

#### **Poloha: 30 km jižně od Českého Krumlova**

Cisterciácký klášter byl založen roku 1259 Vokem z Rožmberka. Je zde pohřbeno deset generací této významné rodiny. K nejvýznamnějším mecenášům kláštera patřil Petr I. z Rožmberka, který je nazýván druhým zakladatelem. V klášteře se zachoval velmi pozoruhodný a historicky ceněný deskový oltář a cyklus maleb od tzv. Mistra vyšebrodského oltáře.

Dnes žije v klášteře komunita cisterciáků, kteří se snaží o postupnou rekonstrukci celého objektu. Řádový život se sem po totalitním režimu vrátil v roce 1990. Veřejnosti je zpřístupněna kapitulní síň, kostel, knihovna a obrazárna. Je zde také Poštovní muzeum.

### ***Čertova stěna a Luč***

#### **Poloha: 35 km jižně od Českého Krumlova**

Obě tato území byla ministerstvem životního prostředí prohlášena za národní přírodní rezervaci. Tato chráněná území se nachází u silnice mezi městem Vyšší Brod

a obcí Loučovice. Je zde tudíž dobrý přístup autem i na kole. Pozoruhodné scenérie leží na obou stranách řeky Vltavy na příkrých balvanitých svazích jejího kaňonovitého údolí. Do rezervace patří i část toku Vltavy s jejími charakteristickými erozními projevy. Ve vrcholových partiích Čertovi stěny a Luče jsou mohutné skalní útvary, z nichž nejznámější je skalní hradba Čertovy stěny s kamenný mořem nad pravým břehem Vltavy.

## 5 Závěr

Pro účely této bakalářské práce byl proveden primární a sekundární výzkum technických památek na českokrumlovsku.

Na samém úvodu jsou zmíněny některé otázky a hypotézy, na které se pak práce snaží odpovědět. První hypotéza se zmiňovala o tom, že *v regionu českokrumlovská bude většina technických památek pro cestovní ruch nevyužitelná*. Tato hypotéza se potvrdila. Většina památek je v soukromém vlastnictví a chátrají či již vůbec nestojí. V těch opravených byly často zřízeny restaurační zařízení a jedna byla prohlášena národní kulturní památkou – Koněšpřežní železnice. Další hypotéza se *týkala snížené poptávky po technických památkách oproti jiným kulturním památkám*, jako jsou například hrady, zámky, kostely či jiné měšťanské domy. Tato hypotéza se také potvrdila. Většina lidí si pod pojmem technická památka nedokázala představit konkrétní věc a v infocentrech nejsou k dispozici letáky upozorňující na tuto specifickou skupinu kulturních památek.

Hlavním výsledkem této práce je sestavení 4 možných turistických tras po technických památkách českokrumlovská. Tyto trasy, tak jak jsou popsány výše, nabízejí významné kulturní památky, které jsou bohužel většinou v žalostném stavu. To ovšem neubírá jejich historickému významu. Na obnovu těchto památek bude muset být v budoucnu vynaloženo veliké množství finančních prostředků. Tyto prostředky mohou být získávány z různých zdrojů (obecní samospráva, kraj, ministerstvo kultury atd.). Značný obnos lze také získat z fondů Evropské unie. Bylo by vhodné, zahrnout záchranu českokrumlovských technických památek pod jediný projekt, který bude počítat s budoucím využitím pro cestovním ruch (zařazení do tras, ...).

Podle mého názoru nebudou technické památky tím největším lákadlem pro turisty. Český Krumlov je hlavně znám svou dobovou atmosférou, zámek, restauračními zařízeními a podobně. Ještě asi nějaký čas potrvá, než se zde technické památky opraví a budou návštěvníkům nabízeny stejně intenzivně jako zámek Český Krumlov či hrad Rožmberk.

## 6 Přehled použité literatury

- [1]. Soukup, V.: 222 technických skvostů České republiky, Kartografie Praha, a.s., 2005
- [2]. Malá, V.: Základy cestovního ruchu, vyd. 1, nakladatelství Oeconomica, 2002, ISBN 80-245-0439-1
- [3]. Ludvík, M.: Turistický průvodce ČSSR, Olympia, 1986
- [4]. Hajn I.: Koněspřežní železnice, nakladatelství Vlastimila Rady, 2004, ISBN 80-86829-02-2
- [5]. Kocourek, J.: Jižní Čechy – obrazový vlastivědný průvodce, 1. vyd. Freytag & Berndt, 2004, ISBN 80-7316-159-1
- [6]. Klempera, J.: Vodní mlýny v Čechách V., Praha: Libri, 2002
- [7]. Lednický, V.: Technické památky v cestovním ruchu, 1. vyd. VŠB-TU Ostrava, 2004, ISBN 80-248-0611-8
- [8]. Míka. L.: Český Krumlov – průvodce, 4. vyd. nakladatelství M'plan, 2001, ISBN 80-86306-16-X
- [9]. Rebstoeck, R.: Šumavou za technickými památkami, 1. vyd. nakladatelství Dr. R. Rebstoeck v Sušici, 1992, ISBN 80-85301-17-2
- [10]. Benešová, D. a kol.: Šumava, 1. vyd. nakladatelství Baset, Praha 2003, ISBN 80-7340-021-9
- [11]. Podhola, R.: Výlety za zajímavostmi Českokrumlovska, 1. vyd. nakladatelství R. Podhola vlastním nákladem
- [12]. Morrison, A. M.: Marketing pohostinství a cestovního ruchu. Viktoria Publishing, Praha 1995, ISBN 80-85605-90-2
- [13]. Oriška, J.: Technika služeb cestovního ruchu. Idea servis, Praha 1999, ISBN 80-85970-27-9
- [14]. Hesková, M.: Cestovní ruch. Fakulta managementu JU v J. Hradci, J. Hradec 1997, ISBN 80-7040-233-4
- [15]. Hesková, M. a kol. Závěrečná zpráva projektu WB-07-04: Technické památky v produktech cestovního ruchu. Projekt řešen Katedrou cestovního ruchu na Zemědělské fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích v rámci programu „Výzkum pro potřeby regionů“. Financováno Ministerstvem pro místní rozvoj České republiky. Tábor: leden, 2006

**Zákon:**

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči

**CR-ROM:**

Český Krumlov – Oficiální informační systém, 1998

**Internetové stránky:**

<http://www.mujkraj.cz/universal.htm>, 12/2005

<http://www.jiznicechy.org/cz/index.php?path=ost/sprezka.htm>, 12/2005

[www.ckrumlov.cz/statistiky](http://www.ckrumlov.cz/statistiky), 01/2006

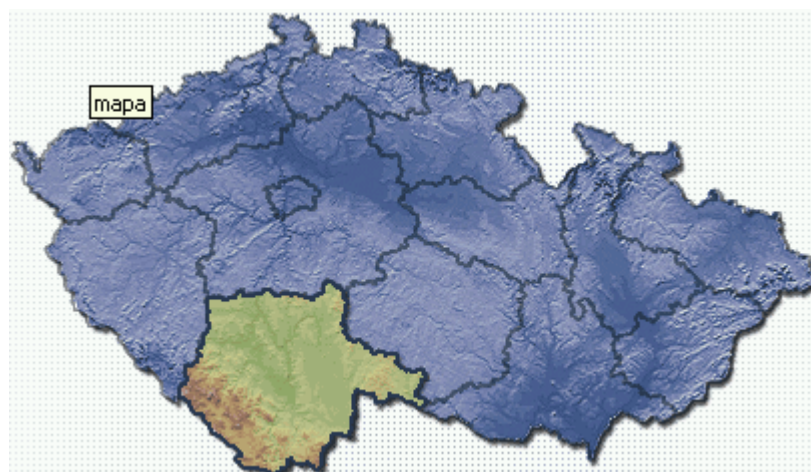
[www.npu.cz](http://www.npu.cz), 11/2005

<http://www.jiznicechy.org/cz/index.php?path=ost/sprezka.htm>, 02/2006

## 7 Přehled příloh

1. Česká republika – Jihočeský kraj
2. Jihočeský kraj – Český Krumlov
3. Mapa České republiky – vlakové tratě
4. Přírodní zajímavosti českokrumlovska
5. Technické památky ve městě Český Krumlov
6. Parkánský mlýn
7. Plášťový most
8. Most v zámecké zahradě
9. Medvědí příkop
10. Most v Novém Spolí – Rechle
11. Vybrané kulturní památky ve městě Český Krumlov
12. Kaplanka
13. Radnice
14. Dům Jakuba Krčína z Jelčan
15. Leták – 1. strana
16. Leták – 2. strana
17. Pečkovský mlýn

## Příloha č. 1: Česká republika – Jihočeský kraj



Jihočeský kraj

Zdroj: images.google.com

## Příloha č. 2: Jihočeský kraj – Český Krumlov

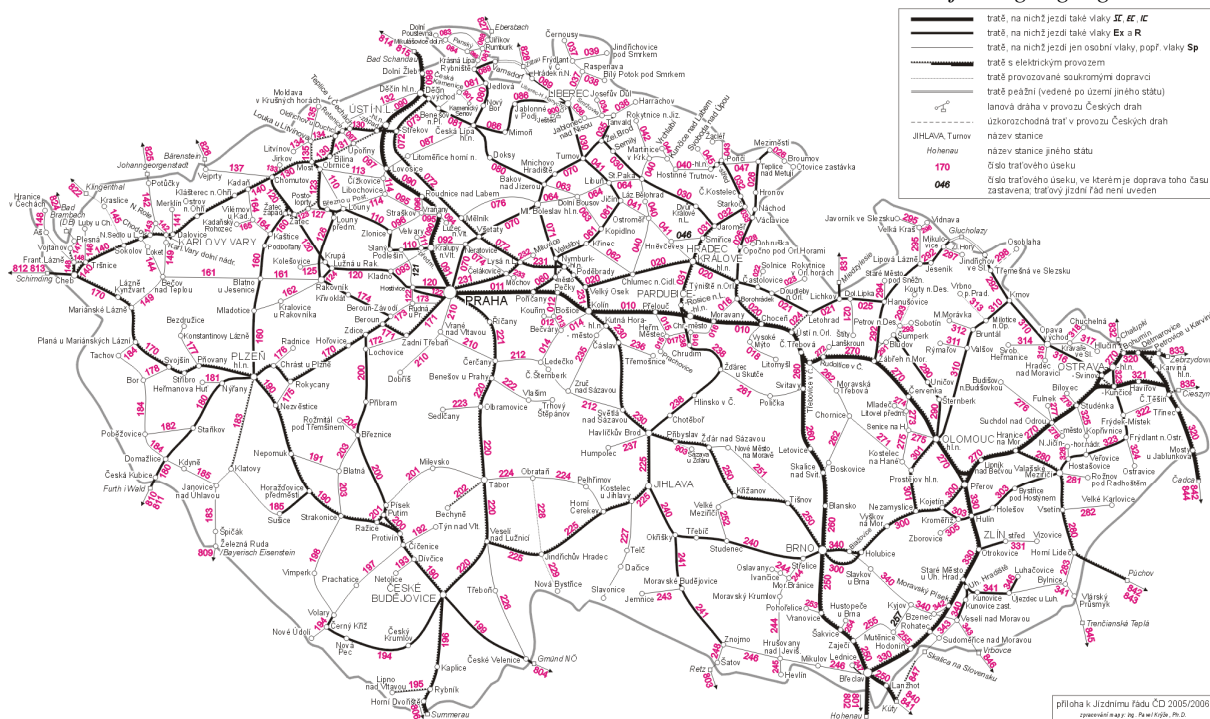


Zdroj: images.google.com



### Příloha č. 3: Mapa České republiky – vlakové tratě

Zdroj: images.google.com



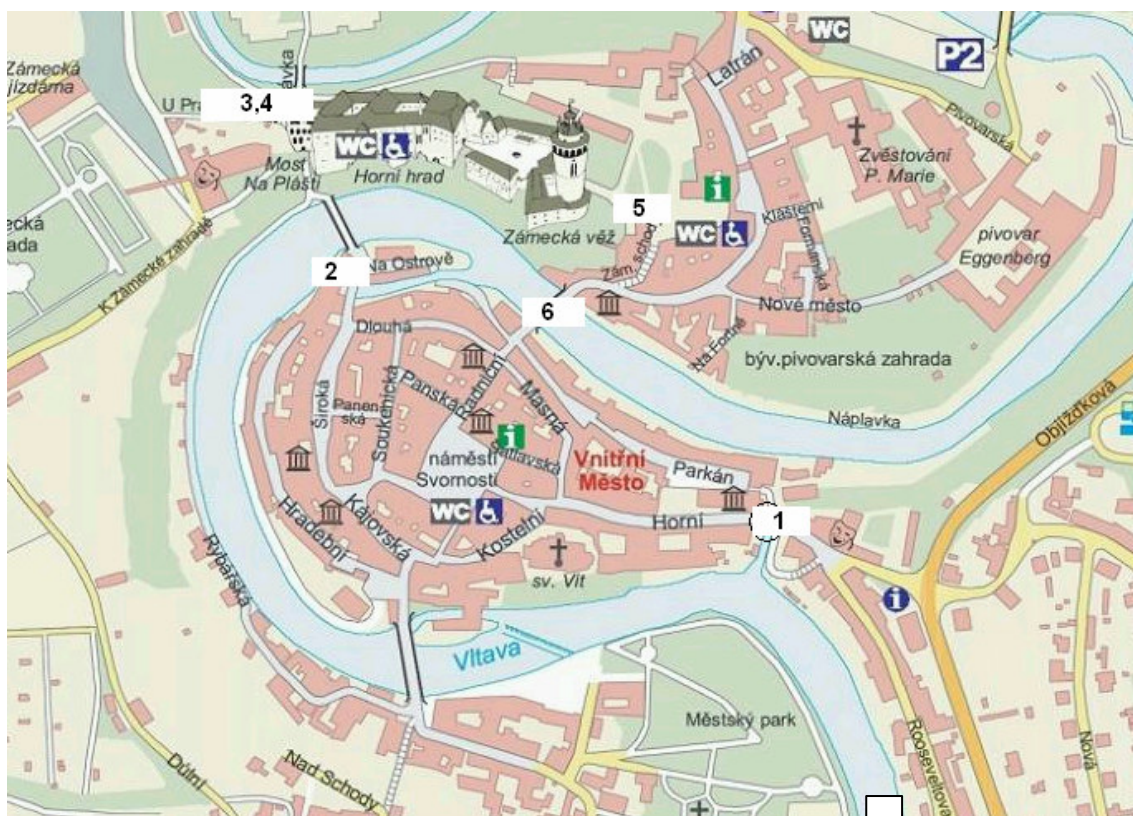
### Příloha č. 4: Přírodní zajímavost Českokrumlovka



Zdroj: images.google.com

## Příloha č. 5: Technické památky ve městě Český Krumlov

1. Most u Horní Brány
2. Parkánský mlýn
3. Plášťový most
4. Most v zámecké zahradě
5. Medvědí příkop
6. Lazebnický most
7. Most v Novém Spolí – Rechle



7. Rechle

Zdroj: images.google.com

**Příloha č. 6: Parkánský mlýn**



**Příloha č. 7: Plášťový most**



*Zdroj: 2x foto M. Krabatschová*

**Příloha č. 8: Most v zámecké zahradě**



*Zdroj: [www.ckrumlov.cz/zameckazahrada](http://www.ckrumlov.cz/zameckazahrada)*

### **Příloha č. 9: Medvědí příkop**



*Zdroj: CD ROM: Český Krumlov – Oficiální informační systém*

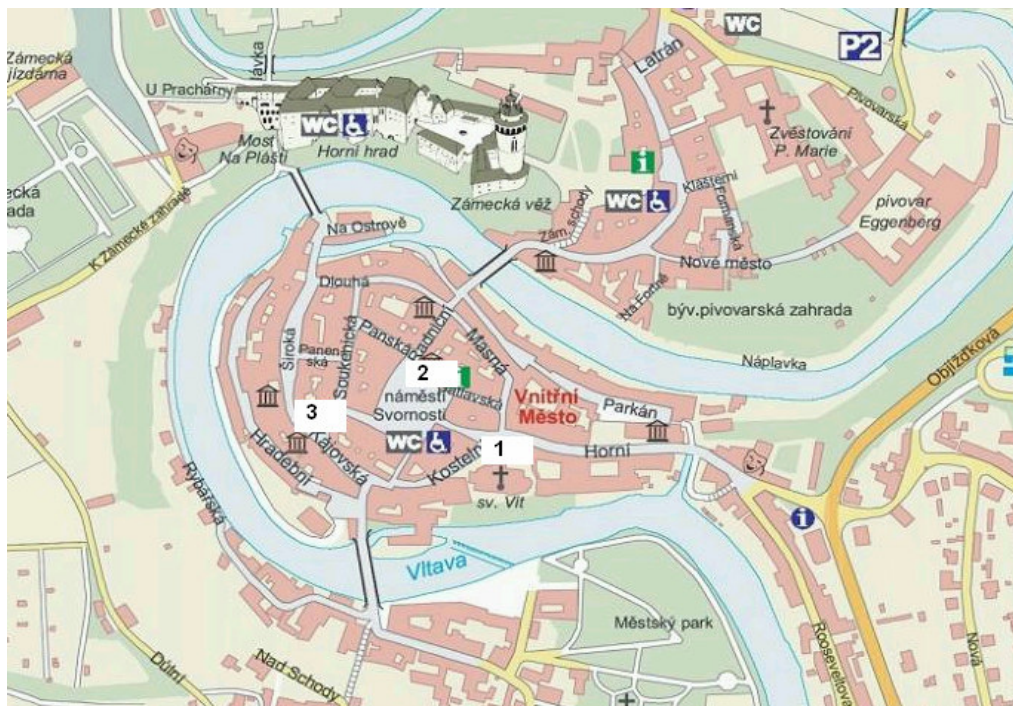
### **Příloha č. 10: Most v Novém Spolí – Rechle**



*Zdroj: images.google.com*

## Příloha č. 11: Vybrané kulturní památky ve městě Český Krumlov

1. Kaplanka
2. Radnice
3. Dům Jakuba Krčína Z Jelčan - č. p. 54



[www.images.google.com](http://www.images.google.com)

## Příloha č. 12: Kaplanka



Zdroj: 2x foto M. Krabatschová

**Příloha č. 13: Radnice**



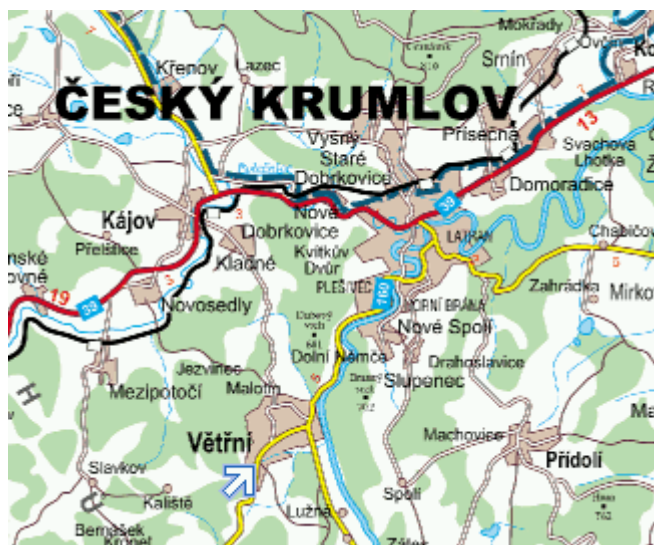
*Zdroj: [www.ckrumlov.cz/radnice](http://www.ckrumlov.cz/radnice)*

**Příloha č. 14: Dům Jakuba Krčína z Jelčan**



*Zdroj: foto M. Krabatschová*

## Příloha č. 17: Pečkovský mlýn



*Zdroj: foto M. Krabatschová*

*Zdroj: [www.atlas.cz/mapy](http://www.atlas.cz/mapy)*

## 8 Resumé

The main subject of this work are technical monuments in the region of Český Krumlov. This work is based on primary and secondary research. During primary research appropriate literature was read over and our secondary research took place in the field. From that research came out the lists of technical monuments, which are suitable for tourism. We assembled 4 touristic routes which goes through: Český Krumlov, Koněpřežka, Holubov – Zlatá Koruna, Vyšebrodská elektrická dráha. One of the results of this work is brochure around technical monuments. This brochure could be used as a basic source of information for tourists.

It is necessary to say that most of technical monuments are in pitiful state and the large sum of money will be needed in order to preserve this part of our culture heritage to future generations.



## *Další technické památky*

### **Vyrovnávací nádrž – Vyšší Brod**



Nádrž vznikla v rámci výstavby Lipenské přehrady. Nazývala se Lipno II. Voda sem byla od přehrady v Lipně nad Vltavou přiváděna podzemním tunelem do řečiště. Vyšebrodský hráz pak byla vybavena jednou turbínou Kaplanovu o výkonu 1500 kW.

### **Muzeum Schwarzenberského kanálu – Chvalšiny**

Chvalšiny se nachází asi 11 km SZ od Č. Krumlova, Projektantem a částečně i stavitelem byl lesní inženýr Josef Rosenauer. Kanál nechal vybudovat v roce 1789 Jan ze Schwarzenbergu u Volar. Kanál sloužil k zásobování Vídně palivovým a stavebním dřevem.



Celková délka kanálu je 44 km. Dnes už kanál neslouží svému účelu, ale byl dochován jako významné dílo vodní techniky.



*Mapy*

Česká republika



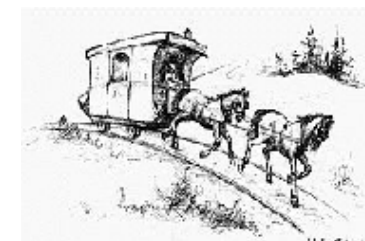
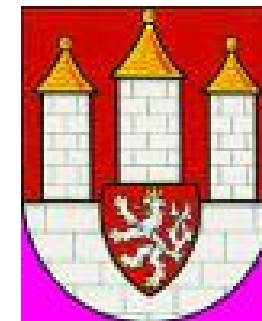
Českokrumlovsko



Vypracovala:  
Martina Krabatschová  
JU ZF – Katedra cestovního ruchu

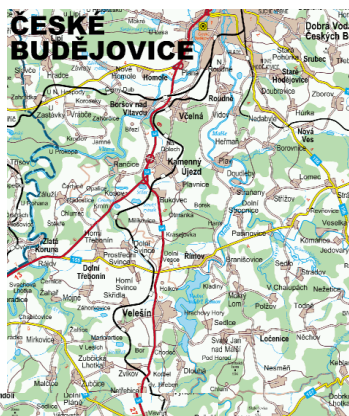
## *Technické památky*

### *Českokrumlovsko*

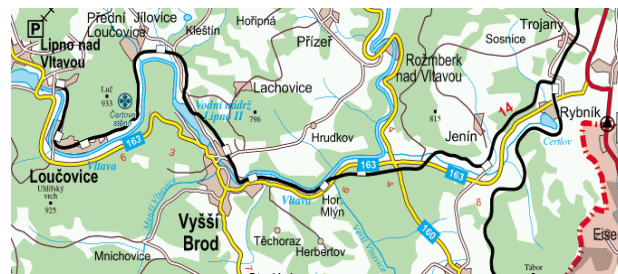


## Koněspřežní železnice

Unikátní projekt jež vznikl v roce 1807 zrealizovat o několik let později PhDr. F. J. Gerstner. Železnice vedla z Českých Budějovic do rakouského Lince. Nejprve sloužila jen k nákladní přepravě, později byla předělána i na osobní přepravu a v roce 1868 byla předělána na parní provoz. Muzeum koněspřežní železnice se nachází v Bujanově poblíž silnice E55. Dnes je Koněspřežní železnice Národní kulturní památkou.



## Vyšebrodská elektrická dráha



Díky rozvoji papírenského průmyslu v Loučovicích nechal průmyslník Arnošt Porák za podpory mnišského řádu cisterciáků ve V. Brodě vybudovat elektrickou dráhu.

Provoz byl zahájen v roce 1911 mezi stanicemi rybník – Lipenský zdvih. Železnice byla napojena na koněspřežní železnici Č. Budějovice – Lince.



## Holubov – Zlatá Koruna



Trasa je určena spíše pro cyklisty. Vede po méně známých technických památkách, jako například mlýn ve Zlaté Koruně, bývalá železárna, železniční most a Holubovský mlýn. Na trase je i Národní kulturní památka klášter Zlatá Koruna. Po cestě je také veřejné koupaliště v obci Třísov.

