

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA

Katedra cestovního ruchu v Táboře

Obor: obchodní podnikání - cestovní ruch



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Využití technických památek v cestovním ruchu ve vybraném regionu

Národní park Šumava a Chráněná krajinná oblast Šumava

Hana Žížalová

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

Tábor, 2006

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Zemědělská fakulta
Katedra cestovního ruchu
Akademický rok: 2004/2005

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Hana ŽÍŽALOVÁ**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání - cestovní ruch**
Název tématu: **Využití technických památek v cestovním ruchu ve vybraném regionu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Provést analýzu technických památek a technických atraktivit.

Na základě primárních a sekundárních informací navrhnout možnosti využití technických památek v oblasti Šumavy.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury.
2. Analýza primárních a sekundárních informací.
3. Provedení vlastního terénního průzkumu.
4. Návrh na využití technických památek jako produktů cestovního ruchu.

Rámcová osnova:

1. Úvod, 2. Literární přehled, 3. Použitá metodika, 4. Vlastní práce, 5. Závěr, 6. Resumé
7. Abstrakt nebo Nj, 7. Použitá literatura, 8. Přílohy.

Rozsah práce: 30 - 40 stran
Rozsah příloh: dle potřeby
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

Doležalová, J.: Tajemné stezky: kouzelnou Šumavou. Praha: Regia, 2004.
Lednický, V.: Technické památky v cestovním ruchu. VŠB Ostrava, 2004.
Novotná, D. a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě, ve Slezsku.
Praha: Olympia, 2004.
Rebstock, R.: Šumavou za technickými památkami. Sušice: Rebstock,
1992.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
Katedra cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce:

15. března 2005

Termín odevzdání bakalářské práce:

15. dubna 2006

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
studijní oddělení
VANČUROVA 2904 390 01 TÁBOR

prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.

děkanka

doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2005

Prohlášení:

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma „Využití technických památek v cestovním ruchu ve vybraném regionu“ jsem zpracovala samostatně na základě vlastních poznatků a za odborného vedení vedoucího bakalářské práce. Veškerá použitá literatura a jiné podkladové materiály jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Tábor, 17. dubna 2006

Hana Křezalová
.....

Poděkování:

Za obsahové vedení, cenné rady a věcné připomínky děkuji paní doc. Ing. Heskové, CSc., dále pak děkuji paní RNDr. Gehinové za odborné konzultace a inspirativní postřehy.

Za ochotu, kterou mi poskytli při vyhotovení bakalářské práce a za zprostředkování užitečných rad a podkladů souvisejících se zadaným tématem, také děkuji pracovníkům Správy Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava, zejména panu Mgr. Josefu Štemberkovi.

Obsah:

1. Úvod	2 - 3
2. Metodika práce	4 - 5
3. Teoretická východiska	6 - 9
3.1 Základní pojmy v cestovním ruchu	6
3.2 Technické památky jako produkt cestovního ruchu	6 - 7
3.3 Vymezení pojmu technická památka	7
3.4 Specifika technických památek	8
3.5 Členění technických památek	8
3.6 Ochrana technických památek	8 - 9
3.7 Zásady využívání technických památek	9
4. Šumava – přírodní charakteristika, historie	10 - 17
4.1 Přírodní charakteristika	10
4.2 Národní park Šumava	10 - 12
4.3 Chráněná krajinná oblast Šumava	12
4.4 Biosférická rezervace	12
4.5 Osídlení Šumavy a činnost člověka	12 - 17
5.1.1. Rýžování a těžba zlata	14
5.1.2. Rozvoj sklářství	15
5.1.3. Těžba a plavení dřeva	16
5.1.4. Smolaření a kolomaznictví	16 - 17
5. Cestovní ruch na Šumavě	18 - 34
5.1 Vývoj cestování na Šumavě	18 - 19
5.2 Popis vybraných technických památek a atraktivit	19 - 33
5.3 Využití technických památek a atraktivit v naučných trasách	34 - 49
6. Závěr	50 - 51
7. Seznam citací	52
8. Seznam použitých zdrojů	53 - 54
9. Seznam příloh	55
10. Přílohy	
11. Summary	

Úvod

Česká republika je každoročně cílem mnoha turistů z celého světa. Velká většina z nich přijíždí za kulturně historickými památkami, kterými je proslulá především Praha a další historická města. S historií souvisí také památky technické, které vypovídají o činnosti našich předků. Ty však nejsou zdaleka tak známé a navštěvované jako památky kulturně historické. Řada technických památek se nalézá také v oblasti Šumavy. A právě technickými památkami na Šumavě, konkrétně v oblasti Národního parku Šumava a Chráněné krajinné oblasti Šumava (dále jen NP a CHKO), se v této práci zabývám.

Šumava – to jsou hluboké lesy, temná, poněkud strašidelná rašeliniště, tmavé hladiny umrtvovaných jezer a zbytky pralesních porostů. Šumava je turisticky velice oblíbenou destinací. Její potenciál však nespočívá jen v malebné, tajemné krajině a přírodních krásách, ale také v kulturních a architektonických památkách. Po celý rok je hojně navštěvovaná turisty. V létě, na jaře i na podzim nabízí pěším turistům i cykloturistům sítě značených tras na hřebenech i údolími podél potoků a řek. V zimě láká k dlouhým výletům na běžkách nebo k návštěvě rušných lyžařských středisek. Celkově oblast Šumavy nabízí rozmanitými možnostmi, jak strávit víkend, dovolenou nebo prázdniny. Romantická atmosféra Šumavy, místy přecházející v tajemnou až strašidelnou, odráží životní podmínky dřívějšího života zde. Dokladem osídlování Šumavy, zdejšího života a lidské činnosti jsou právě technické památky, kterým se v této práci věnuji.

Technická památka je dnes na celém světě uznávána jako nenahraditelná kulturní hodnota a svým způsobem doklad význačné tvůrčí činnosti minulého vývoje. Přesto technické památky z hlediska návštěvnosti patří k méně atraktivním. Chybí popularizace technických památek a technických atraktivit v odborné oblasti, ale i popularizace a využití těchto druhů atraktivit v produktech cestovního ruchu. Proto považuji za přínosné se tímto tématem zabývat.

Hlavním cílem mé práce je provést zmapování a analýzu technických památek a technických atraktivit a na základě primárních a sekundárních informací navrhnout možnosti jejich využití v dané oblasti. Výsledným produktem této práce je návrh poznávacího okruhu po technických památkách a dále pak vytvoření informačního materiálu propagujícího vybrané technické památky.

Poptávka po technických památkách v regionu Šumavy není srovnatelná s poptávkou po jiných atraktivitách této oblasti. Dlouhodobější cíl své práce spatřuji v tom, že na základě zpracování tohoto tématu a návržení produktu poptávka po technických památkách ze strany účastníků cestovního ruchu vzroste.

Z výše vytyčených cílů vyplývají následující hypotézy:

- ✓ Technické památky patří k nejméně využívaným atraktivitám v produktech cestovního ruchu.
- ✓ Technické památky patří k nedostatečně hodnocené kategorii kulturních památek.
- ✓ Nabídka technických památek zaostává za jinými produkty cestovního ruchu.
- ✓ Technické památky nejsou dostatečně značeny.
- ✓ Velké množství technických památek bude z různých důvodů pro cestovní ruch nevyužitelná.
- ✓ Technické památky jako produkt cestovního ruchu mají rozvojový potenciál.
- ✓ Na základě zpracování tohoto tématu poptávka po technických památkách ze strany účastníků cestovního ruchu vzroste.

Metodika práce

Metodika práce byla vypracována na základě závěrečné zprávy projektu „Technické památky v produktech cestovního ruchu“ za rok 2005. Projektový a řešitelský tým: Přírodovědná fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Katedra cestovního ruchu v Táboře. Odpovědný řešitel: doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

Práce byla vypracována jak na základě teoretických poznatků, tak na základě praktického řešení vyžadující terénní výzkum.

Prvním krokem teoretické části bylo vymezení území, tedy ohraničení oblasti NP a CHKO Šumava. Území bylo stručně charakterizováno z pohledu historie, přírodních atraktivit a cestovního ruchu. Dále bylo nutné prostudovat odbornou literaturu orientující se na problémy spojené s technickými památkami, tedy možnostmi a způsoby jejich využívání.

Právní fází pro praktickou část byl **výběr technických památek a atraktivit, určení základního předmětu výzkumu**. Tato část vyžadovala studium sekundárních zdrojů týkajících se technických památek a atraktivit na daném území, tedy odborné literatury orientující se na technické památky. To umožnilo sestavit seznam evidovaných technických památek a atraktivit, který byl v praktické části testován. Památky v seznamu byly segmentovány podle kritérií a lokalizovány v mapovém podkladu.

V této fázi mohlo následovat **vytvoření databáze se základními informacemi o památkách a jejich fotodokumentaci**. Tato databáze pomáhá identifikovat památku na území a podává její základní charakteristiku.

V další fázi práce už následovalo **provedení terénního výzkumu**. Nejprve bylo území rozděleno a byl vytvořen časový harmonogram výzkumu. Dále došlo k vlastnímu výzkumu a ověření základního seznamu technických památek tzn. porovnávání skutečně existujících památek s informacemi získanými ze sekundárních zdrojů. Do seznamu byly zahrnuty také památky, které mají spíše charakter technické zajímavosti, ale z pohledu stanovených kritérií je můžeme zařadit do kategorie technické památky vhodné pro využití v cestovním ruchu. Dále byly nezařazeny technické památky, které nebyly v základním seznamu zahrnuty. Terénní výzkum vyžadoval při vyhledávání památky a získávání informací o památkách, které nebyly v seznamu, dotazování u místních obyvatel, návštěvu příslušných informačních středisek Správy NP a CHKO Šumava

a konzultace s odborníky. Během terénního výzkumu byla provedena fotodokumentace veškerých vyhledaných technických památek a atraktivit. Všechny informace a pořízená fotodokumentace byly zařazeny do stávajícího seznamu, který byl podle nich upraven a vyřazeny byly takové památky, které ztratily význam, resp. byly zničeny, zbourány apod.

Dále mohl být proveden **výběr vhodných technických památek a atraktivit**. Při výběru jsem nerespektovala všechny vyhledané a existující objekty, ale zaměřila jsem se pouze na ty, které budou využitelné v cestovním ruchu a pro můj produkt.

Nakonec byl **navržen konkrétní produkt cestovního ruchu**. Důležitým hlediskem podporujícím využití těchto památek jsou územní návaznosti. Důležitá je také dopravní dostupnost a přítomnost stravovacích a ubytovacích služeb. Proto jsem dbala především na to, aby tyto technické památky byly v návaznosti na jiné atraktivy, zejména přírodní, a dále pak na společenské zázemí. Vznikly pak následující konkrétní produkty cestovního ruchu: Průvodce po technických památkách a atraktivitách v oblasti NP a CHKO Šumava – stručný prospekt podávající základní informace o nejzajímavějších technických památkách a atraktivitách dané oblasti, a dále pak návrh naučné stezky po technických památkách a atraktivitách v oblasti NP a CHKO Šumava.

3. Teoretická východiska

3.1 Základní pojmy v cestovním ruchu

Cestovní ruch je definován jako „činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší než je stanovena (u mezinárodního CR 1 rok, u domácího CR 6 měsíců), přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě”¹. [International Conference on travel and Tourism Statistic, 1991].

Marketing je všeprostupující fenomén současné doby. Marketingový odborník profesor P. Kotler (1998) o marketingu říká: „Marketing je společenský a řídicí proces, kterým jednotlivci a skupiny získávají prostřednictvím tvorby, nabídky a směny produktů to, co potřebují a žádají”². [Hesková 2003]. **Marketing cestovního ruchu** se od obecného marketingu liší především tím, že předmětem obchodu zde není zboží, ale služba. Služby cestovního ruchu mají celou řadu rysů, které ve svém důsledku vedou k modifikaci používaných marketingových nástrojů. Obecnými zvláštnostmi služeb cestovního ruchu jsou zejména nehmotný charakter, místní a časová vázanost, pomíjivost, podmíněčnost nákladů, vázanost služeb na jejich poskytovatele a další.

„**Produkt cestovního ruchu** je souhrn konkrétních materiálních (např. zbožových) a nemateriálních (služby) hodnot, měřených pro uspokojení potřeb účastníka cestovního ruchu”³. [Čech, 1998]

3.2 Technické památky jako produkt cestovního ruchu

Dosud byly technické památky spojovány především s hornictvím. Přitom možnosti využití i jiných druhů technických památek v produktech cestovního ruchu jsou velmi široké. „Bariéry využití těchto atraktivit souvisí se zažitými standardy spojenými s nedostatečnou zajímavostí, zaostalostí našich technických památek, v konečném důsledku tento stav je výsledkem nedostatečné informovanosti a osvěty v oblasti našeho historického technického vývoje. Problémy využití jsou také spojeny s nevyhovujícím technickým stavem těchto památek, s nezájmem vlastníků o jejich zpřístupnění nebo zařazení do produktů cestovního ruchu, s nedostatkem finančních prostředků na opravu a zpřístupnění technické památky nebo s majetkovými problémy spojenými s vypořádáním

technické památky apod”⁴. [Hesková, 2005]. Při respektování návaznosti technické památky na další společenské i přírodní atraktivity území by se přitom technické památky mohly stát významnou aktivitou cestovního ruchu tuzemské i zahraniční klientely.

3.3 Vymezení pojmu technická památka

Pojem památka je definován v § 2 zákona č. 22/1958 Sb. o kulturních památkách jako „kulturní statek, který je dokladem historického vývoje společnosti, jejího umění, techniky, vědy a jiných oborů lidské práce a života, nebo jest jí dochované historické prostředí sídlištních celků a architektonických souborů, anebo věc, která má vztah k význačným osobám a událostem dějin a kultury“⁵. Definici technické památky upřesňuje odborná literatura: „Technickou památkou se rozumí jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách“⁶. [Dvořáková, 2001].

Komplexní pohled na technické památky v souvislosti s cestovním ruchem podávají skripta Vysoké školy báňské „Technické památky v cestovním ruchu“. [Lednický, 2004]. Za stěžejní dílo v oblasti přehledu jednotlivých technických památek České republiky lze považovat čtyřdílný svazek „Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku“. „Součástí encyklopedie jsou i stručné úvody k jednotlivým profilovým oborům, do nichž lze zařadit jednotlivé technické památky“⁷. [Hlušíčková a kol. 2001].

3.4 Specifika technických památek

„Osobitým poznávacím znakem, který odlišuje technické památky od ostatních kulturních památek, je jejich technická a výrobní funkce s cílem přizpůsobit přírodu potřebám člověka a vyrobit materiální statky. Technické památky v sobě skrývají především uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstruktivních řešení, což představuje technickou hodnotu těchto památek“⁸. [Vondra, 1980]. Rovněž je nutné zdůraznit, že technika prodělává tak rychlý vývoj jako žádný jiný obor lidské činnosti, a proto nelze u technických památek vymezit nějakou časovou mez, od které je možné určitý technický objekt považovat za památku.

3.5 Členění technických památek

Základní členění:

- ✓ **Movité**
- ✓ **Nemovité**

Další členění vychází z odvětví výroby a bylo odvozeno z projektu „Technické památky v produktech cestovního ruchu“, 2005. Tato kategorizace je přizpůsobena skladbě technických památek v Jihočeském kraji.

- ✓ **Technické památky pro zpracování zemědělských produktů** (špýchary a sýpky, pivovar, vodní mlýn, větrný mlýny, jiná výrobní stavba)
- ✓ **Technické památky pro zpracování dřeva** (pily, kolárny, jiná výrobní stavba)
- ✓ **Vodohospodářské technické památky** (rybník, přehrada, kašna, vodojem, přečerpávací stanice, vodárenská věž, vodní kanál, jiná stavba)
- ✓ **Dopravní technické památky** (silniční most, železniční most, lodní přístav, železniční trať, jiná stavba)
- ✓ **Technické památky a pozůstatky těžby surovin** (rýžoviště, uhelný důl, rudný důl, jiná výrobní stavba)
- ✓ **Technické památky po hutnické výrobě a kovovýrobě** (huť na neželezné kovy, hamr, kovárna, strojárna, jiná výrobní stavba)
- ✓ **Technické památky ostatní výroby** (cihelna, sklárna, porcelánka, keramická továrna, papírna, jiná výrobní stavba)
- ✓ **Jiné technické památky stavebního charakteru** (rozhledny, lázeňský dům, městské opevnění, liniové opevnění, muzea, jiné stavby)

3.6 Ochrana technických památek

Počátek ochrany technických památek na našem území se datuje již ve 20. letech 20. století. O komplexnější ochraně však můžeme mluvit až po vydání zákona o kulturních památkách č. 22 z roku 1958. Poprvé byl soupis technických památek pořizován v průběhu 50. a 60. let 20. století jako podklad pro státní seznam nemovitých kulturních památek. Při vlastním zápisu do seznamu bylo ale k technickým památkám přihlíženo jen okrajově. Ochrana movitých technických památek se předpokládala v rámci speciálních muzeí, tato se však zdařila pouze částečně. Pozdější zápisy technických památek do 70. let 20. století

byly spojeny s velkým problémem a to, že výrazně opomínaly stavby pocházející z industriální éry, tj. z 19. století. Architektura těchto staveb byla považována za nestylovou a tyto stavby byly vnímány jako zdroj exhalací, hluku a nevhodných pracovních podmínek. V důsledku toho byly výrobně – technické stavby pocházející především z 19. století programově likvidovány. Dnes je ochrana kulturních památek technického charakteru upravena ustanovením zákona č. 20/1987 Sb. ve znění zákona č. 320/2002 o státní památkové péči. Z celkového seznamu kulturních památek patří přibližně 3 % do kategorií památek technické povahy. Nejvýznamnější technické památky jsou již dnes vyhlášeny za národní kulturní památku. Pro zachování technických památek, které nejsou v seznamu zapsané je nezbytné pečovat o ně takovým způsobem, který by je vrátil do aktivního života, především formou využití pro jiné účely. Stav těchto památek je ovšem závislý především na přístupu jejich majitele a na dostupnosti finančních prostředků.

3.7 Zásady využívání technických památek

Jedním z prvořadých úkolů v oblasti ochrany technických památek je vrátit je do života, tedy najít možnosti, které by technické památky přiblížily lidem a využily by jejich přednosti. Celkem bezproblémové se jeví využívání některých movitých technických památek. Z nichž nejznámější jsou např. nostalgické jízdy starých vlakových souprav. Co se týče technických památek nemovitých, problémem je fakt, že tyto jsou nerozlučně spjaty s prostředím, ve kterém vznikaly a se kterým v minulosti vytvářely jednotný živý celek. Proto je u nich nesmírně důležité dbát zásady komplexní ochrany, která by ochraňovala jak samotnou památku, tak její okolí. Přitažlivost technických objektů vzrůstá s možností seznámit se s provozem, čili s možností návštěvníka vidět příslušnou atraktivitu v činnosti. Proto se nelze na technické výtvořky člověka dívat pouze očima návštěvníka skanzenu či muzea, ale očima přímého účastníka výrobního cyklu.

4. Šumava – přírodní charakteristika, historie

4.1 Přírodní charakteristika

Šumava je součástí našich pohraničních pohoří, které lemují českou kotlinu. Horské pásmo probíhá v délce přes 125 km podél jihozápadní hranice našeho státu. Šumava je také jedním z nejstarších pohoří Evropy, je tvořena rulami, svory a žulou. Má středohorský ráz bez velkých výškových rozdílů, převážně s oblými vrcholy. Je to lesnaté pohoří s rozsáhlými náhorními plochami s místně vystupujícími vrcholy a hlubokými údolími jako je například údolí řek Křemelné a Vydry. Činností ledovců v době ledové vznikla ledovcová jezera a kary. Na české straně je pět těchto jezer, z nichž dvě největší jsou Černé a Čertovo jezero, nacházející se v CHKO v Královském hvozdu. Další jsou Plešné jezero, Prášílské jezero a jezero Laka na území NP. Pro Šumavu jsou charakteristické náhorní roviny zvané pláně. Tyto pláně jsou ploché územní celky zčásti bezlesé, nacházející se v nadmořské výšce od 800 m (Kochánovské pláně) po 1250 m (Modravské pláně). Na těchto šumavských pláních se nacházejí nejcennější území, a to rašeliniště vrchovištního typu, která se nazývají slatě. Například Tříjezerní slat' nad obcí Srní, Jezerní slat' u obce Horská Kvilda nebo Chalupská slat' u obce Svinná Lada. Největším komplexem slatí na Šumavě jsou Modravské slatě o rozloze 3615 hektarů. V údolí Vltavy jižně od Volar se rozkládá největší údolní rašeliniště Mrtvý luh v nadmořské výšce 740 metrů. Na některých ze slatí jsou zachovalá rašelinná jezírka.

Šumavské klima je velmi drsné. Průměrná roční teplota je zde od 3,5 do 6,5 stupňů Celsia. Území je bohaté na srážky. Průměrné roční srážky tvoří od 800 mm do 1600 mm.

4.2 Národní park

Národní park Šumava zabírá nejkrásnější a nejcennější části pohoří Šumavy. Rozprostírá se v téměř 70 km dlouhém pásu ležícím při německé a rakouské hranici od Železné Rudy po Zadní Zvonkovou. Převážná část NP leží na území okresu Klatovy a Prachatice, menší část zasahuje do okresu Český Krumlov. NP tvoří jádro Šumavy a vznikl vyčleněním nejhodnotnějších území z původní Chráněné krajinné oblasti Šumava. Z celkové plochy 163.000 ha původní CHKO bylo vyčleněno 68.520 ha, které tvoří dnešní

NP. Ten byl vyhlášen vládním nařízením č. 163/1991 Sb. v roce 1991 a je největším národním parkem nejen v České republice, ale i v celé střední Evropě.

Plocha NP je z hlediska ochrany přírody rozdělena na tři zóny a klidová území:

- ✓ **1. zóna (přísná přírodní)** zahrnuje nejcennější území s nejvýznačnějšími přírodními hodnotami. Je zde omezen zásah člověka na nejmenší míru a návštěvníkům je vstup povolen pouze po vyznačených turistických trasách. Hranice 1. zóny jsou v terénu vyznačeny červenými pruhy na hraničních stromech a tabulemi 1. zóna NP. Tato území tvoří asi 13 % z celkové rozlohy NP.
- ✓ **2. zóna (řízená přírodní)** je území s významnými přírodními hodnotami, které ovlivnil člověk svou činností a hospodařením. V této zóně probíhá hospodářská činnost, jejíž cílem je udržení přírodní rovnováhy s co nejširší druhovou rozmanitostí a postupné přiblížení lesních ekosystémů přirozeným společenstvím. Tato zóna je využívána k turistice a k rekreaci, pokud nejsou v rozporu s posláním NP. Pohyb návštěvníků zde není omezen, ovšem za dodržování zásad ochrany přírody a návštěvního řádu. Rozloha této zóny činí 82% z plochy NP.
- ✓ **3. zóna (okrajová)** je území člověkem značně pozměněné a zahrnuje střediska soustředěné zástavby. Tato zóna je určena k trvalému bydlení, pro služby, zemědělství, turistiku a rekreaci při dodržování zásad ochrany přírody.
- ✓ **Klidová území** zahrnují nejcennější území NP z hlediska ochrany živočichů citlivých na přítomnost člověka a ochrany přirozeného rostlinného pokryvu před nadměrným poškozováním. Vstup do těchto území je povolen pouze po značených turistických trasách. Jejich hranice jsou v terénu vyznačeny tabulemi.

Poslání Národního parku

Poslání NP stanovuje § 2 nařízení vlády České republiky č.163/1991 Sb.: „Uchování a zlepšení jeho přírodního prostředí, zejména ochrana či obnova samořídících funkcí přírodních systémů, přísná ochrana volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, zachování typického vzhledu krajiny, naplňování vědeckých a výchovných cílů, jakož i využití území NP k turistice a rekreaci nezhoršující životní prostředí“. [7, str. 9]

Pravidla chování v Národním parku

Chování návštěvníků a obyvatel NP Šumava upravuje Návštěvní řád Národního parku Šumava. Jedná se o vyhlášku, která se vztahuje na všechny osoby pobývající na území NP,

tedy včetně turistů a rekreatantů. Stanovuje podmínky jejich vstupu a pohybu v NP. Upřesňuje podmínky ochrany přírody a stanovuje činnosti, které jsou v NP zakázány.

4.3 Chráněná krajinná oblast

CHKO Šumava dnes tvoří jakési ochranného pásma NP. Zřízením CHKO Šumava v roce 1963 počíná historie velkoplošné ochrany přírody Šumavy. Tehdy svou rozlohou 163.000 ha patřila CHKO Šumava mezi největší chráněná území v tehdejší ČSSR. Po vyhlášení NP se území CHKO zmenšilo na 94.480 ha. CHKO Šumava se též rozkládá na území okresů Prachatice, Český Krumlov a Klatovy. Její území sahá od Nýrska po Frymburk.

4.4 Biosférická rezervace

Na území SRN v Bavorsku navazuje na NP Šumava Národní park Bavorský les. Spolu s CHKO Šumava tvoří tato tři území jednotný, v Evropě jedinečný přírodní celek, který byl vyhlášen organizací UNESCO v roce 1990 za biosférickou rezervaci a tvoří takzvanou "Zelenou střechu Evropy".

4.5 Osídlení Šumavy a činnost člověka

Od trvalejšího osídlení Šumavy a Pošumaví člověka dlouho odrazovaly nepříznivé přírodní i klimatické podmínky. Prvními významnějšími osadníky byli Keltové v 1. tisíciletí před naším letopočtem. Zanechali zde po sobě stopy v podobě vysoko položených hradišť, například Obří hrad nad údolím Popelná nebo Sedlo u Albrechtic. O souvislejším osídlení šumavského podhůří můžeme hovořit teprve s příchodem Slovanů, kteří se usadili v Pootaví na přelomu 7. a 8. století. Zatímco zemědělské osídlení vzhledem k potížím s kolonizací lesní půdy postupovalo poměrně pomalu, pronikali do nitra Šumavy častěji hledači zlata. Pozůstatky po rýžování - sejpy - jsou dodnes patrné podél Otavy, Volyňky, Vydry i Blanice. Koncem 10. století začlenili Přemyslovci oblast Šumavy a Pošumaví do vznikajícího českého státu a podpořili osídlování. Pro urychlení kolonizace čeští panovníci rozdávali velké plochy neobdělané země světským i duchovním feudálům. Nemalé části zemědělské půdy tak v Pošumaví připadly klášterům.

Svůj podíl na kolonizaci kraje měly zemské stezky, vedené nejschůdnějšími místy přes horské hřbety. Nejznámější byla Zlatá stezka, po které se dopravovala do Čech převážně

súl ze Solné komory. Kolem cest vznikaly objekty pro přenocování a střežení těchto cest. Vznikly tak pohraniční strážní tvrze jako Kunžvart či Vítkův Kámen, hrady Vimperk, Kašperk, Velhartice a města, která se později rozrůstala a některá byla povýšena i na královská města. Neobyčejnou prosperitu přinesla poloha na zemských stezkách městům Prachatice, Sušice, Kašperské Hory, Vimperk nebo Volary. Rozvoj hornictví na počátku 14. století zase přinesl bohatství městům Rejštejn a Kašperské Hory.

Dalšími kolonizátory Šumavy byli Němci přicházející z Bavorska už od 13. století, aby se podíleli na dobývání zlata, výrobě skla a později i na dolování a zpracování železné rudy. Protože šlo zejména o osídlení Královského hvozdu, odedávna patřícího českým králům, nazývali se tito kolonisté králováci. Věnovali se těžbě dřeva a pastevectví, chránili hranici, zemské stezky a zlaté doly. Králováci sídlili v osamělých dvorcích uprostřed svých pozemků. Do dnešní doby se zachoval královácký dvorec z 18. století na Antýglu.

Intenzivní kolonizace 12. a 13. století, doznívající ještě ve 14. století, rozšířila osídlenou půdu dále proti proudu potoků a říček v šumavském podhůří a později i do odlehlejších zákoutí. Středověkou kolonizací byla první etapa osidlování Šumavy v podstatě dokončena. K pronikání do lesů přispělo v 16. století například i sklářství, které zde mělo pro svůj rozvoj ideální podmínky - dostatek křemene i dřeva. V důsledku nepříznivých klimatických podmínek bylo zemědělství jen vedlejším příjmem a hlavním zdrojem obživy bylo především hornictví, hutnictví, sklářství, dřevařství a plátenictví.

Zásadní význam pro utváření Šumavy však měla až novější kolonizace v 17. a 18. století, přinášející trvalé osídlení i vyšších horských poloh. Ta byla spojena s rozsáhlejší těžbou nerostů především zlata a železné rudy a zejména pak s rozvojem sklářství, dřevařství a pastevectví. Šumava se začala zalidňovat a vznikla celá řada vesnic, osad a samot. Přibližně do poloviny 18. století pokrývaly celé území neporušené pralesy, které byly součástí pomezního hvozdu.

Podstatné změny v osídlení nastaly po 2. světové válce, kdy se značná část Šumavy, prakticky celé území nynějšího NP Šumava, nacházela v hraničním pásmu a ve vojenském výcvikovém prostoru. To znamenalo výrazné vylidnění celé oblasti a čtyřicetiletý útlum veškeré lidské činnosti. Zanikla celá řada vesnic a samot, počet obyvatel se radikálně snížil. Krásná šumavská příroda byla protkána asfaltovými komunikacemi používanými pro vojenské účely, na některých místech byly zřízeny vojenské střelnice.

Dnes je na území NP pouze 7 obcí, v nichž trvale žije kolem 1000 obyvatel. Naproti tomu v letní i zimní sezoně počet návštěvníků mnohonásobně vzrůstá.

4. 5. 1 Rýžování a těžba zlata

Primární zlatonosné zrudnění se nachází na Šumavě v širším okolí Kašperských Hor, dále na Horažďovicku a Klatovsku (Nalžovské Hory). V povodí šumavských řek Otavy, Křemelné, Volyňsky a Blanice se nacházelo sekundární zlato v jejich nánosech (rýžovitě).

Rýžování

Počátky rýžování zlata spadají do doby osídlení Kelty v 2. až 1. století před naším letopočtem. Keltové také dali dnešní Otavě název Atava (bohatá řeka). Za jejich časů, stejně tak jako mnohem později, se zlatinky (částičky zlata) získávaly ze šterku a písku od středních částí toků až k primárním ložiskům v oblasti Kašperských hor, Rejštejna a Kvildy. Po nich v této činnosti pokračovali i Slované. Stopy po tomto rýžování lze najít zejména v okolí Kvildy nebo Horské Kvildy, při Hamerském potoce, ale i na jiných místech. Jsou to tzv. sejpy, kupky vyrýžovaného písku a šterku, táhnoucí se při březích potoků a porostlé travou, někde i stromy.

Dolování

Na počátku 14. století se od rýžování přešlo k hlubinnému dolování zlata. Rozmach hornictví přinesl bohatství městům Rejštejn a Kašperské Hory. Středověké štolý zlatých dolů lze dnes najít v Amáliině údolí poblíž Kašperských Hor. V roce 1426, na počátku husitských válek, bylo v Kašperských Horách a nejbližším okolí evidováno 37 zlatodolů a nálezných jam. V dobách největšího rozkvětu těžby se nejspíše jednalo až o tisíce malých šachet a různých těžebních jam. Mikroskopicky rozptýlené zlato bylo možné získat z nepříliš kovnatých křemenných žil vyrubaných ze skály. Vytěžený zlatonosný křemen bylo nutné nejprve rozdrtit a posléze z takto vzniklého písku zlato izolovat. Protože bylo v křemenu značně rozptýleno, muselo být použito extrakce zlata rtutí. Zlatonosný písek vyčištěný od lehkých příměsí odplavením, se pak třel v kamenných miskách se rtutí. Z takto vzniklého amalgamu se pak získávalo zlato. Proto jsou ve starých těžebních lokalitách nalézány kameny dvojího typu: mlecí kameny kotoučové k drcení rudy a balvany různých tvarů a velikostí s vyhloubenými důlky pro amalgamací.

4. 5. 2 Rozvoj sklářství

V šumavských lesích byla hojnost surovin pro výrobu skla a to dřeva, kvalitního křemenného písku z horských řek a vápence. Nejstarší hutě tu vznikly už ve 14. století, například skelná huť v místě zvaném Sklenářova Lhota na Vimpersku. V 16. století však vyrostly sklárny téměř po celé Šumavě. Písemné dokumenty zmiňují huť u Klášterce nad Vimperkem, Kryštofovu huť pod Boubínem, Šeravskou, Táflovu a Korkusovu huť, Vltavskou zrcadlovou huť a Kubovu huť. Ta sice pracovala jen chvíli, ale je dnes patrně nejznámější díky zimnímu rekreačnímu středisku. Mezi další významné hutě patřily huťe Adolfov, Františkov, Arnoštov, Luisa a Nové huťe produkující hyalitové sklo černé barvy, sklo křišťálové a barevné vrstvené.

Zvláštním výrobním artiklem byly pateříky, skleněné korálky na výrobu růženců, které se vyvážely i do vzdálených zemí a sloužily například jako platidlo při obchodu s otroky. Pateříkové huťe byly malé, ale velice proslulé a jejich produkce šla ročně do milionů kusů. Na konci 17. století, poté co třicetiletá válka způsobila ztrátu zahraničních trhů, se řada skláren přeorientovala na křišťálové a duté sklo.

K největšímu rozmachu šumavského sklářství došlo v 18. století. Předními středisky se stalo Vimpersko, Povydří, Prášílsko a Železnorudsko. Přibýlo tabulových a zrcadlových skláren, vyrábělo se olovnaté sklo křišťálové, opálové a barevné. Sklo ze šumavských skláren bylo významným vývozním artiklem.

Téměř středověký způsob práce ve sklárnách a nízké zisky postupně nutily sklářské mistry opouštět své huťe. Objednávky zákazníků vyžadovaly stále výrobky nových vzorů, což výrobu značně prodražovalo. Naději na přežití měly jen huťe větší a zavedenější. Do popředí se tak dostaly sklárny v Adolfově a v Lenoře, v nichž se realizovaly návrhy v novorenesančním stylu nejvýznamnějších umělců. V 19. století však šumavské sklářství získalo silného soupeře v podobě sklářství bavorského a severočeského. Tam se k otopu pecí používalo lacinější uhlí a tradiční šumavské huťe otápěné dřevem nemohly konkurovat cenou svých výrobků. Od poloviny 19. století se počet šumavských skláren rychle snižoval a během půlstoletí většina zanikla. Přesto ještě na přelomu 19. a 20. století dosáhlo secesní sklo z Klášterského Mlýna u Rejštejna světové proslulosti. Toto sklo dnes patří k nejvíce ceněným památkám tohoto uměleckého druhu ve světě. Poslední šumavské sklárny zanikly kolem 2. světové války, přetrvala pouze sklárna v Lenoře, která byla vyhašena až v roce 1996.

4. 5. 3 Těžba a plavení dřeva

Obyvatelé Šumavy, žijící v souladu s přírodou, se snažili využívat všech „darů lesa“. Zdejšího dřeva užívali jako suroviny k výrobě náradí, náčiní, jako paliva pro domácnost a sklářskou výrobu či jako základního stavebního materiálu. Zdejší vytěžené dřevo sloužilo nejdříve jen spotřebě místních obyvatel, teprve s rostoucí poptávkou a těžbou byl stále větší díl dřeva dopravován mimo oblast Šumavy a od 19. století se postupně rozvíjelo i průmyslové zpracování dřeva vycházející z místních tradic - výroba nábytku, lišt, rámu, šindele, stavebních prvků a papíru. Od konce 18. století se těžba lesa rozšířila i do odlehlejších částí šumavských lesů, kde se začaly zakládat první dřevařské osady. Rozsáhlé kalamity, roku 1870 polomová a roku 1881 sněhová s následnými kalamitami kůrovcovými, vždy znamenaly nárůst těžby dřeva. Vytěžené dřevo se sváželo k potokům, odkud se dopravovalo k místním pilám, poháněným vodní silou, nebo se částečně opracované po řekách dopravovalo dále do vnitrozemí. Moderní způsob přepravy šumavského dřeva v tomto směru od roku 1892 zajišťovala nově vybudovaná železniční trať České Budějovice - Želna. Nedostatek dřeva v rakouském vnitrozemí na konci 18. století podnítil stavbu schwarzenberského plavebního kanálu, kterým se polenové dřevo splavovalo k řece Mühl a odtud po Dunaji až do Vídně. Druhý šumavský kanál, Vchynicko – tetovský, umožňoval plavení těžného dřeva z dnes již bývalé osady Vchynice-Tetov (2 km od Modravy) až do Prahy.

4. 5. 4 Smolaření a kolomaznictví

Jižní Čechy a Šumava zvláště byly krajem, který byl na smůlu bohatý. Nejen že se zde hojně používala, ale hodně se jí i vyváželo. Smůla měla léčivé účinky a vyráběla se z ní mýdla, laky, terpentýn, kalafuna, dehet nebo kolomaz. V nižších částech jižních Čech se smolařilo již od roku 1318, což dokládají vzniklé osady Smolín, Smolinec, Smolov. Záznamy o smolaření nacházíme v lesích kolem Kvildy a Horské Kvildy, dále v okolí Černého jezera, na území celého Královského hvozdu od Železné Rudy po Stachy.

Nejvíce smolnatou dřevinou je borovice se 4 – 5%, po ní následuje modřín se 3 – 4%, smrk se 2% a jedle s 1%. Nejvíce smůly je v dolní části kmene a v pařezech. Smůla se získávala úmyslným poraněním stojících stromů, u nichž se odstranila kůra, takže dřevo začalo ronit pryskyřici. Na tento zásah byly různé dřeviny různě citlivé. Nejcitlivější byly smrky, které po takovém zásahu brzy napadla hniloba, naopak velmi odolné bylo dřev borové. Šumavští

lesníci si brzy všimli škodlivosti smolaření a již počátkem 18. století vznikaly snahy o omezení smolaření nebo jeho zákaz.

Kolomaz byla osvědčeným mazadlem, které se používalo na potahové vozy s dřevěnými koly, mlýny, hamry, lisy, vrtáky. Kolomaznictví bylo v tehdejších poměrech označením pro špinavé řemeslo. Kolomaz mívala světle až tmavě červenohnědou barvu a těžko se smývala. Šlo o malovýrobu, kterou vykonával člověk s pomocí členů rodiny. Kolomaznické dílny byly na Jeleních Vrchách, v Zátóni – Houžné, v Borových Ladách, na Libíně a kolem Kašperských hor. Koncem 19. století výroba kolomazi začala postupně zanikat, nahradily ji modernější, výkonnější a šetrnější prostředky.

5. Cestovní ruch na Šumavě

5.1 Vývoj cestování na Šumavě

Nejstarší zprávy o turistice na Šumavě pocházejí již z druhé poloviny 18. století a popisují výlety k Černému a Čertovu jezeru, kdy si tehdejší výletníci ještě museli prosekávat cestu šumavskými pralesy. K velké propagaci Šumavy a rozšíření zájmu o Šumavu přispěli svými díly spisovatelé Karel Klostermann a Adalbert Stifter. Od konce 19. století vznikaly v Čechách turistické spolky, které zprostředkovávaly letní pobyty a propagovaly krásy Šumavy. Klub českých turistů začal se stavbami rozhleden a turistických chat. Chaty a atraktivní místa postupně propojila síť turistických značek.

Po rozpoutání 2. světové války přišel úpadek a chaty začaly sloužit jiným účelům. Po válce bylo odsunuto německé obyvatelstvo a mnohé obce se vylidnily. Uzavřením hraničního pásma v 50. letech se téměř celá Šumava změnila na pohraniční pásmo nepřístupné civilním osobám. Většina značených cest byla přerušena a velká část chat byla zrušena. Zbylé obyvatelstvo bylo z centrální Šumavy vystěhováno, opuštěné vesnice srovnané se zemí a z jádra Šumavy se stala zcela neobydlená oblast. Turistika byla omezena jen na vybrané oblasti. Úplné uzavření nejcennějších částí pohoří mělo dvojznačný efekt. Na jednu stranu se zde zastavil normální život včetně turistického ruchu, na druhou stranu však toto uzavření dokázalo ochránit přírodu před nepříznivými vlivy lidské činnosti. I proto se zde dochovaly téměř nedotčené části přírody.

Po opětovném otevření v roce 1990 je celá Šumava velice lákavým turistickým cílem. Kromě pěší a lyžařské turistiky je dnes velice oblíbená cykloturistika, pro níž jsou zvláště příhodné lesní asfaltové silničky, zbudované v době komunistického režimu k vojenským účelům. Vzniklo také mnoho nových turistických, cyklistických a naučných stezek, které umožňují poznat ta nejhezčí a nejodlehlejší místa kdysi hojně obydleného kraje. K rozvoji turistiky přispělo též otevření nových hraničních přechodů do Rakouska a Německa. Kromě větších přechodů určených i pro motorová vozidla byly otevřeny přechody ležící přímo na hřebenech, které jsou určeny výhradně pro letní a zimní turistiku. Celý rozvoj rekreačních a turistických aktivit je ovšem nezbytné poměrně přísně usměrňovat, aby nebyly narušeny nejcennější části přírodního prostředí Šumavy. Nejdůležitějším úkolem na

území CHKO a NP Šumava je najít správnou rovnováhu mezi zájmy ochrany přírody a ekonomickými zájmy přilehlých obcí.

5.2 Popis vybraných technických památek a možnosti jejich využití

Horní Planá

Obec u horní části nádrže Lipno, 20 km jihozápadně od Českého Krumlova. Táhlé náměstí s patrovými domy se podobá městečkům v rakouském pohraničí. Na náměstí se zde nacházejí dvě **kašny**. První stojí nad městským úřadem a pochází z 19. století. Je postavena ze žuly, zhruba obdélníkového tvaru se zaoblenými nárožními, ukončena římsou. Ve středu kašny je mísovitá nádrž. Druhá kašna je větší, též žulová a s vodotryskem. Má tvar pravidelného osmiúhelníka, v jejím středu stojí čtyřboký sloup s vytesaným letopočtem 1876. Další technickou památkou na náměstí je samospádný **vodovod**, původně přivádějící vodu do kašny.

Využitelnost:

Všechny památky zde jsou dobře zachovalé, svému původnímu účelu však neslouží. Jejich význam spatřuji v tom, že dotvářejí prostředí náměstí, které by mohlo být pro turisty přitažlivé jako celek. Jednotlivé technické památky ale patrně zaujmou jen odborníky.

Schwarzenberský plavební kanál

Tato významná a ojedinělá technická památka umožnila již od konce 18. století plavbu dříví ze šumavských lesů po Dunaji až do Vídně. Myšlenka plavebního kanálu existovala již dříve, k uskutečnění nápadu však došlo až koncem 18. století, kdy se projevil ve vnitrozemí nedostatek dřeva a jeho cena stále stoupala. V pohraničních jihočeských oblastech zůstávaly obrovské plochy lesa dosud nevyužity, protože k nim nevedly žádné přístupové cesty. Za účelem dopravy dříví byl tedy vybudován Schwarzenberský plavební kanál. Návrh vypracoval inženýr Josef Rosenauer, zaměstnanec vrchnostenské správy schwarzenberského panství. Stavba byla započata v roce 1789. V první etapě, do roku 1793, byl postaven úsek od ústí potoka Zwettelbach do řeky Große Mühl k Jelenímu potoku v Jeleních Vrších. Tento tzv. „starý kanál“ měřil 39,9 km. Druhá část kanálu od Jeleního potoka k bavorským hranicím pod Třístoličnickem, včetně 419 m dlouhého tunelu nad Jelením, byla postavena v letech 1821 - 1822. Stavbu provedli podle Rosenauerova projektu ředitel správy schwarzenberského panství Arnošt Mayer, inženýři Josef Falta

a Jan Kraus. Celková délka vodní cesty dosáhla 89,7 km. Koryto kanálu měřilo ve dně 1,5 - 2 metry a na horní hraně 3,5 - 4 metry. Kanál byl napájen vodou z 21 potoků. V roce 1835 byla pro zlepšení stavu vody vybudována nádrž Jelení jezírko, později Rosenauerova nádrž, a nádrž Říjiště. Do kanálu ústily tři vodní smyky, a to Jelení smyk dlouhý 1,3 km, Jezerní smyk dlouhý 0,9 km a Koňský smyk dlouhý 1,4 km. V roce 1887 byla část kanálu na bavorské hranici upravena tak, aby jím proplulo i dlouhé kmenové dříví až do délky 19,5 metru. Po rozšíření železničních tratí na Šumavě začala plavba kanálem pomalu ztrácet na významu, jelikož železnice umožnila snadnější, rychlejší a levnější způsob dopravy dřeva. Roku 1892 byla ukončena plavba do Vídně a v roce 1916 se plavilo po celé délce kanálu naposledy. Železnice tak s konečnou platností zvítězila nad vodní tepnou. Pouze menší část kanálu byla používána ještě ve 20. století. Želnavským smykem putovalo dříví až do roku 1962, kdy kanál definitivně přestal sloužit svému účelu.

Od roku 1963 je kanál veden v seznamu nemovitých kulturních památek technického významu. Vzhledem k tomu, že procházel hraničním pásmem a vzhledem k tehdejšímu technologickým v lesním hospodářství byl značně poškozen. Kanál svou velkou částí prochází Národním parkem Šumava a tak byl v roce 1993 převeden pod správu tohoto přísně chráněného území. Záchrana této mimořádné technické památky vzbudila pozornost až koncem 80. let 20. století, kdy byla zahájena rekonstrukce portálu tunelu na Jeleních Vrchích. Nejprve rekonstrukce probíhaly pouze zásluhou dobrovolníků a nadšenců. Po stržení „železné opony“ se rekonstrukcí kanálu začaly zabývat Lesy České republiky a Správa NP a CHKO Šumava ve spolupráci s rakouským Sdružením svazů cestovního ruchu. Dnes je kanál rekonstruovaný do původní podoby v délce 15 km v Čechách a přes 1 km v Rakousku.

Využitelnost:

Dřívější obslužná cesta vinoucí se podél kanálu je dnes unikátní cyklotrasou o délce 44,133 km. Podél této památky se lze vydat též pěšky, v zimě dokonce po značené části také na běžkách. U Jeleních Vrchů je část trasy vhodná i pro vozíčkáře. Mnohé informace o kanálu lze získat díky naučné stezce, která vede podél nejzajímavějších míst této jedinečné památky. Mezi ty patří například Rosenauerova kaplička, tunel kanálu s horním gotickým a dolním novorenesančním portálem, Rosenauerova nádržka, Rosenauerův pomník, Jelení jezírko nebo akvadukt na Rossbachu. Na opravených úsecích kanálu, kolem Jeleních Vrchů, Ježové a Světlé vody, probíhá každoročně ukázkové plavení dřeva. Při této příležitosti se zde koná ukáзка folkloru jižních Čech, Horního Rakouska a Bavorska,

tržiště lidových řemesel a další kulturní představení připomínající dobu největší slávy kanálu.

Muzeum Schwarzenberského plavebního kanálu se nachází v obci Chvalšiny – rodišti Josefa Rosenauera. Muzejní expozice zahrnují přírodu a přírodní památky této části chráněného území, její nynější stav i záměry jejího rozvoje a též historický vývoj obce s kulturními i přírodními zajímavostmi až do současnosti. Největší prostor je pak věnován osobě a dílu autora Schwarzenberského plavebního kanálu. Je zde umístěn i celý model stavby. Vše je vhodně doplněno expozicí s tematikou lesnictví a dřevařství na Šumavě. Další expozice věnovaná Schwarzenberskému plavebnímu kanálu je umístěna na Jeleních Vrších, v domě stojícím hned u kanálu.

Památky je již pro cestovní ruch využíváná, na opravených úsecích dokonce aktivně (viz ukázkové plavení dřeva). Plánovaná je další rekonstrukce zbylých částí kanálu, což by mohlo možnosti využití památky ještě rozšířit.

Vodní rozdělovače – Želnavá, Záhvozdí, Pěkná

V těchto obcích, ležících na úbočí vltavského údolí jihovýchodně od Volar, bylo v 19. století postaveno několik vodárenských zařízení. Objekty sloužily k rozdělování vody do jednotlivých usedlostí. Vodní rozdělovač je zhotoven ze žuly a má tvar válce postaveného na základnu. V jeho ose je vyvrtán kruhový otvor a okolo něj pak 8 dalších otvorů. Voda, přiváděna gravitačním přírodním potrubím od zdroje, vzlínala středním otvorem a nahoře přepadala přes kovová hradítka do okolních otvorů. Tyto končily v patě válce, v napojení jednotlivých rozváděcích potrubí.

V obci Pěkná se nacházejí dva takovéto objekty. Jeden stojí u kostela Sv. Anny a je zachovalejší, druhý asi 90 metrů jižněji, tento je však velice poškozený. Vodní systém zde fungoval tak, že gravitačním vodovodem, zhotoveným z dřevěných trub, přetékala voda z jímky do kamenného rozdělovače u kostela. Ten pak rozděloval vodu do 8 dřevěných vodovodů. Sedm vodovodů napájelo usedlosti a jeden napájel další rozdělovač. Z něj pak byly zásobovány vodou další statky. Tento systém fungoval s určitými omezeními ještě v roce 1980.

V obci Želnavá byl vodní rozdělovač instalován už roku 1818, což dokládá německý vytesaný nápis. Voda do tohoto rozdělovače přitékala z prameniště v lese pod Bulovem a ještě v roce 1957 napájela stáje, kuchyň a místní školu. Tento vodovod byl odpojen od vodního zdroje v 70. letech 20. století.

Obdobné zařízení stálo donedávna v obci Záhvozdí. Po roce 1978 byl však velmi poškozený rozdělovač převezen do Prachatického muzea.

Využitelnost:

Potenciál těchto památek spočívá v tom, že velmi pravděpodobně jsou pouze místní specialitou. Průzkumem v odborné vodohospodářské literatuře nebyl zjištěn žádný další výskyt podobných objektů. Tyto památky by tedy mohly být svou ojedinělostí pro turisty zajímavé. Vyžadovaly by však rekonstrukci a údržbu.

Lenorská sklárna

Mezi poslední sklárny, které na Šumavě vznikaly, patřila lenošská sklárna, nacházející se asi 7 km západně od Volar. Stavba byla započata Johannem Meyerem roku 1833 a již o rok později zde byla slavnostně zahájena pravidelná tavba v první peci. Stavba sklárny pokračovala až do roku 1845, kdy byly dokončeny všechny čtyři plánované pece a dostavěny velké brusírny, malírny a další rafinérské provozy. Kolem sklárny rychle vyrůstala nová osada, která získala svůj název po Eleonoře, manželce knížete Schwarzenberga, kterému zdejší panství patřilo. Sklárna začínala s výrobou tabulového skla, postupem času se typickým výrobkem lenorské sklárny stal produkt umělecký. Vyrábělo se sklo lenorské zeleně, křišťálové sklo, sklo zdobené výbrusem, glazurami a zlatem. Lenora patřila mezi nejlepší sklárny ve střední Evropě a vývoz měla daleko za hranice, například až do Indie. Při lenorské sklárně fungovala od 60. let 19. století i malířská dílna, vedená umělcem Janem Zachariášem Quastem. Jeho specialitou byly portréty zdobící poháry a vázy. Po druhé světové válce vyráběla sklárna sklo z olovnatého křišťálu, nápojové a jídelní sklo, které šlo z větší části na vývoz. Roku 1945 se lenorská sklárna stala státním podnikem a od roku 1946 byla součástí národního podniku „Sklárny Český křišťál“, od roku 1965 pak pracovala pod oborovým podnikem Krystalex. V letech 1993 – 1995 byly vlastníkem sklárny Šumavské sklárny. Počátkem roku 1996 byla sklárna vyhašena. Dnes je v rukou soukromého vlastníka a její budovy pomalu chátrají.

Využitelnost:

Objekt samotné sklárny je v současnosti pro cestovní ruch nevyužitelný. Návštěvníky je možné do Lenory přilákat díky sklářskému muzeu, jehož expozice je věnována historii zdejší sklárny a připomene tak okolnosti vzniku obce a její zašlou slávu.

Lenorská rechle

Krytá dřevěná lávka překonávající Teplou Vltavu se nachází těsně před vjezdem do obce, po levé straně silnice od Volar. Byla vybudována v roce 1870. Termín rechle pochází z němčiny „der Rechen“ a v překladu znamená hrábě. Označuje se jím stavba sloužící k zadržování, usměrňování a počítání splavovaného dřeva. Při nízkém stavu vody se otvory v podlaze kolmo dolů spouštěly tyče, jimiž bylo splavované dřevo zadržováno, dokud nebyla z okolních jezírek uvolněně vyšší vlna, která pak zadržené dřevo odnesla až do papíren ve Větrní nebo v Loučovicích. Původní prostor rechle byl dříve uzavíratelný z obou stran dveřmi. V mohutných trámech v podlaze jsou dobře patrné otvory po zasouvání trámů k zadržování plaveného dřeva.

Využitelnost:

Rechle je ve velmi dobrém stavu a je udržovaná, dodnes slouží jako krytá lávka pro pěší. Vzhledem ke své původní funkci je tato stavba cennou a ojedinělou technickou památkou, která dokládá historii plavení dřeva po Vltavě, což je také předváděno v praxi při ukázkovém plavení dřeva. Rechle je dnes vyhledávanou turistickou atrakcí Lenory a jejího krásného okolí. Pro zdokonalení informovanosti bych doporučila přímo u rechle umístit informační ceduli s popisem památky.

Pec na chleba v Lenoře

Tato unikátní technická památka pochází z 1. poloviny 19. století (postavena v letech 1834 – 1837). Zřídili ji zde místní obyvatelé, aby v ní společně pekli chléb a ušetřili tak topivo. Pec se nachází se u hlavní silnice v samém středu obce.

V roce 1997 byla pec opravena skupinou místních nadšenců a začalo se s ukázkovým pečením, které přilákalo nejen místní obyvatele, ale hlavně turisty. Chleba a další pečivo, především lenorské placky, se tu dodnes pečou každou poslední sobotu v měsíci od dubna do prosince. Upečené pečivo je rozdáváno zdarma, v kasičce na přístřešku však můžete nechat sponzorský příspěvek, který dostanou postižené děti. Pokud si přinesete připravené vlastní těsto, rádi vám ho zde upečou.

Využitelnost:

Tato památka byla velice účelně využita. Splňuje svou původní funkci, seznamuje s historií a tradicí, je přínosná pro cestovní ruch a dokonce přispívá na dobročinné účely. Ukazuje jak vhodně lze takovou raritu, jakou tato pec je, využít.

Soumarský most

Již ve vrcholném středověku vznikl na cestě Zlaté stezky most, který pozdější tradice nazvala Soumarským. Jeho udržováním byla pověřena vyšehradská kapitula a později město Prachatice, kterým z obchodu na Zlaté stezce plynulo značné bohatství, a tak se o ní pečlivě starali. Samotných mostů v tomto místě, asi 3 km východně od Lenory, se vystřídalo v průběhu let několik. Původní Soumarský most byl ale na Zlaté stezce jedním z mála pevných vodních přečhodů přes vodní toky, k jejichž překonání jinak většinou sloužily brody.

Využitelnost:

Samotný, dnes moderní, most je součástí místní komunikace na trase Volary – České Žleby. Znají ho především vodáci, kteří přilehlé tábořiště mají jako výchozí stanoviště pro splouvání Vltavy. Význam pro cestovní ruch zde představuje spíše atmosféra, kterou vyvolává původní dochovaný název místa. Nedaleko mostu se dochovalo polní opevnění z počátku třicetileté války. Přímo z opevnění pochází unikátní soubor militárií, které jsou k vidění v Prachatickém muzeu.

Boubínské jezírko

Leží v Boubínském pralesu v nadmořské výšce 920 metrů a bylo vybudováno v roce 1836 jako umělá nádrž pro umožnění plavby dřeva. Jeho rozloha činí 0,37 ha a jeho největší hloubka u výpusti dosahuje 4 metrů. Na spodní části hráze je dobře patrná úprava toku – vyložení dna i boků koryta kameny či kamennými deskami. Jezírko je napájeno Kaplickým potokem, jehož tok byl od nádrže upraven pro plavbu dřeva jako plavební kanál. Dřevo z boubínských lesů jím bylo možno plavit ještě 12 let po skončení 2. světové války.

Využitelnost:

Dnes už jezírko ztratilo svůj původní význam, dotváří však vstupní prostor do národní přírodní rezervace a ukazuje jak citlivě lze zasadit lidské dílo do krásné krajiny Šumavy. Pro cestovní ruch je tedy využitelné spíše jako součást přírodní zajímavosti Boubínského pralesa. U jezírka se však nachází informační cedule, která návštěvníky upozorňuje na jeho původní technickou funkci.

Horní Vltavice

V Horní Vltavici, přibližně 11 km západně od Volar, překlenuje Teplou Vltavu 35 metrů dlouhý silniční most s dolní mostovkou. Most má 6 metrů vysoké železobetonové oblouky a byl postaven v 1. třetině 20. století.

Využitelnost:

Most plně slouží svému původnímu účelu. Z hlediska cestovního ruchu lze na něj upozornit jako na konstrukční zajímavost, ale pravděpodobně zaujme pouze odborníky z příslušné oblasti.

Vodní elektrárna Polka

Postavena v letech 1911-1912 na pravém břehu Teplé Vltavy, asi 10 km jihovýchodně od Františkova. Vybudována byla pro potřeby papírny a brusírny dřeva ve Františkově u Kvildy. K elektrárně byl vybudován 1800 m dlouhý přívodní kanál, jímž byl získán spád 16 m pro dvě turbíny. K vyrovnávání nerovnoměrného průtoku vody byla vybudována v blízkosti kanálu akumulární nádrž. Hydroelektrárna byla původně propojena vysokonapětovým vedením se závodní sítí továrny ve Františkově, od roku 1952 je přes transformátor přepojena do sítě JČE, dnes E-onu. Budova elektrárny se dochovala v podobě po přestavbě ve 20. letech 20. století. Výborný stav původního zařízení řadí elektrárnu k nejvýznamnějším technickým památkám svého druhu na Šumavě.

Využitelnost:

Památkou slouží stále svému původnímu účelu. Pro cestovní ruch by byla využitelná jako ukázka výroby elektřiny, což by vyžadovalo alespoň umístění informačních cedulí.

Kubova Huť

Původně sklářská osada, dnes středisko letní i zimní rekreace. Leží na úpatí vrchu Boubína, asi 10 km jižně od Vimperka. Technickou zajímavost představuje zdejší **železniční stanice** na trati Vimperk – Volary. Leží v nadmořské výšce 995 m a je tak nejvýše položenou stanicí na území České republiky.

Využitelnost:

Železniční stanice plní svou původní funkci. Využití pro cestovní ruch je v tomto případě maximální. Informační cedule na místě informuje o výjimečnosti této stavby.

Churáňov – skokanský můstek

Roku 1978 byl nedaleko vrchu Churáňov v lyžařském areálu Zadov postaven skokanský areál. Nejvyšší můstek měřil 70 metrů, další byly délky 50-ti a 30-ti metrů. Pro skákání na lyžích byla areál využíván až do roku 1993, kdy začala být věž nejvyššího můstku využívána jako rozhledna. Můstek se nachází v 1100 metrech, výška věže je 32 metrů, ve kterých se nacházela také vyhlídková plošina, na kterou vede 159 schodů.

Využitelnost:

Celý areál můstku je v majetku Českého svazu tělesné výchovy (ČSTV). Rozhlednu, která zde nějaký čas fungovala, pronajal ČSTV soukromé osobě. Dnes však areál můstku chátrá a pro veřejnost je nepřístupný, v mnoha zdrojích je však dosud prezentován jako rozhledna. ČSTV i přilehlé obce by měly na opravě můstku zájem v případě, že by existoval skokanský oddíl, který by můstek využíval. Takový oddíl však dnes neexistuje. Rekonstrukci můstku za účelem obnovení rozhledny areál neplánuje. Pokud by se někdy v budoucnu podařilo můstek zrekonstruovat a upravit ho na rozhlednu, nabízela by zajímavý rozhled do kraje, i když ne úplný, neboť z části je cloněn stromy. Dnes může tato zajímavá stavba přilákat turisty svým pozoruhodným konstrukčním řešením.

Binenertova pila v Modravě

Nachází se na břehu Roklanského potoka v obci Modrava. Byla založena v roce 1827 Františkem Binenertem a sloužila jako pila na rezonanční dříví. Tento druh šumavského smrkového dřeva se vyznačoval ozvučností – rezonancí. Dřevo bylo vhodné na výrobu klávesových nástrojů, konkrétně rezonančních desek, žebrování pro stavbu křidel a pianin a jejich klávesnic. Pila pracovala do roku 1871, kdy byl závod převeden do Stožce. V současné době se z továrny zachovala pouze část pro ukládání a sušení vyrobeného materiálu.

Využitelnost:

Bývalá pila dnes slouží jako rekreační zařízení Lesů České republiky a tudíž je pro běžné turisty nedostupná. Samotná stavba je však zajímavostí představující typickou šumavskou architekturu a s připomínkou její historie (formou informačních tabulí) by bylo možné k ní turisty přilákat.

Vchynicko – tetovský plavební kanál

Tento druhý významný plavební kanál na Šumavě byl vybudován jako spojnice řek Vydry a Křemelné, která obchází nesplavnou část Vydry. Vznikla v letech 1789 – 1801 podle návrhu Antonín Rosenauera a pod vedením Františka Adlera. Na plavební kanál navazovala další plavební cesta do Prahy. Vlastní kanál sestával ze tří částí spojených kamennými skluzy a závěrečného skluzu do Křemelné. Celková délka kanálu činila 17,8 km, z toho na skluzy připadaly 2 km. Kanál začíná u řeky Vydry 2 km pod obcí Modrava a své jméno získal po nejbližší osadě Vchynice – Tetov. V ústí kanálu byla řeka Vydra přehrazena hradlovým mostem též zvaným Rechle, který zachytával soustavou tyčí plavené dřevo a směřoval je do kanálu. Přes most vedla do 60. let silnice z Rokyty na Modravu. Po vybudování nové cesty přes Antýgl ztratil starý most význam a začal rychle chátrat. Až v roce 2000 se díky spolupráci Západočeské energetiky (ZČE) a Správy NP a CHKO Šumava dočkal historicky přesné rekonstrukce a dnes slouží turistům. První 2 km vede kanál podél Vydry až nad bývalý královácký dvorec Antýgl, kde se prudce stáčí zpět a vede podél Rokyty a kolem Kostelního vrchu k osadě Mosau. Zde překračuje silnici Srní - Prášily a pokračuje pod Spálený vrch. Zde původně končil přes Sekerský potok v řece Křemelné. Ve své době byl kanál nejenom technicky významné dílo, ale i zařízení, které otevřelo pro lesní hospodářství stovky hektarů těžbou dosud nedotčených lesů Šumavy. Plavilo se v něm metrové dříví do Sekerského potoka a dále říčkou Křemelnou do Vydry u Čeňkovy Pily. Ke svému účelu kanál sloužil ještě počátkem 20. století. Do roku 1958 byl využíván až po Rokytu. Ve třicátých letech 20. století byla z kanálu vybudována odbočka potrubím do nádrže Sedlo pod Sedelským vrchem nad Srním, odkud voda proudí do hydroelektrárny Vydra na Čeňkově pile.

Vchynicko – Tetovský kanál je překlenut osmi kamennými můstky, které kdysi spojovaly hlavní cestu podél kanálu s pozemky a lesy na druhé straně. Ty svým nádherně klenutým obloukem podtrhují výjimečnost celého díla.

Tato technická památka byla po ztrátě své původní funkce velice výhodně využita. Když roku 1937 začala výstavba vodní elektrárny Vydra na Čeňkově Pile, vypracoval ing. Karel Kosek unikátní plán na využití části plavebního kanálu. Jako zdroj pohonu elektrárny navrhl využití vody kanálu. Ta je od Rozvodny nad obcí Mosau svedena podzemním kanálem do zásobní nádrže Sedlo u obce Srní. Odtud odtéká voda přes vyrovnávací komoru Vodního zámku tlakovým potrubím s převýšením 216 m a roztáčí lopatky dvou Francisových turbín v elektrárně. Současným vlastníkem kanálu je Západočeská energetika

a.s., která se ve spolupráci se Správou NP a CHKO Šumava podílí na postupné rekonstrukci kanálu, obnově původních kamenných mostků a mostu Rechle pod Modravou.

Využitelnost:

Celý kanál od Rechlí až do blízkosti Srní kopíruje naučná stezka s několika informačními tabulemi, vyhlídkami a lavičkami. Stezku mohou využívat pěší turisté, ve značené části cyklisté a v některých rovných úsecích i vozíčkáři.

Na Čeňkově Pile instalovala ZČE v roce 1997 pro turisty stálou expozici Šumavská energie, jejíž součástí jsou kromě jiných unikátní informace o Vchynicko-tetovském plavebním kanálu. Dominantní částí expozice je model krajiny v okolí Modravy až po soutok řek Vydry a Křemelné.

Památka plní stále technickou funkci a formou naučné stezky je využívána i pro cestovní ruch. Další využití by bylo možné po rekonstrukci dalších částí kanálu.

Sejpy podél Hamerského potoka

Kolem celého horního toku Hamerského potoka v okolí Horské Kvildy se nacházejí po středověkém rýžování zlata písečná pole, takzvané sejpy, místně nazývané hrúbata. Asi půl kilometru jižně od Horské Kvildy u Hamerského potoka v 1.040 metrech dokládají tyto sejpy nejvýše položené rýžoviště zlata na Šumavě. Až do roku 1947 zde byla na potoce v provozu pila.

Cesta z Horské Kvildy podél Hamerského potoka k Antýglu je velmi atraktivní zejména při jarním tání. Hamerský potok se svými kaskádami a divokou vodou přeskakující zaoblené kameny patří k nejhezčím na Šumavě.

Využitelnost:

Památka je využívána v cestovním ruchu formou naučné stezky, která vede kolem potoka v části od Horské Kvildy po Dolní Antýgl. Informační cedule též informují o výjimečnosti této památky.

Vodní elektrárna Čeňkova Pila a Elektrárna Vydra

Obě vodní elektrárny se nacházejí v osadě Čeňkova Pila asi 12 km jihozápadně od Kašperských Hor.

Elektrárna Čeňkova Pila, původně pila a sklad dřeva postavené v 19. století pražským obchodníkem Čeňkem Bubeníčkem. Původní pila sloužila ke zpracovávání dřeva z lesních kalamit v letech 1863 – 1870, které sem bylo dopravováno Vchynicko – tetovským plavebním kanálem. Vodní elektrárnu zde ke svému zásobování elektrickou energií vybudovalo město Kašperské Hory v roce 1912. Při stavbě elektrárny byl použit původní kamenný náhon a prodloužen dřevěným přivaděčem – vantroky, čímž se dosáhlo deseti-metrového spádu. V elektrárně pracuje Francisova turbína, která je umístěna ve zděné kašně vedle budovy elektrárny. Elektrárna pracuje v téměř nezměněném stavu dodnes, je největší vodní elektrárnou v Plzeňském kraji a je chráněna státem jako národní technická památka.

Elektrárna Vydra byla postavena v letech 1937 – 1942. Využívá hydroenergetického potenciálu řeky Vydry, jejíž část je svedena do bývalého plavebního Vchynicko – tetovského kanálu. Voda z kanálu je přiváděna do akumulární nádrže vybudované poblíž osady Sedlo. Z té je voda vedena do vyrovnávací komory tzv. Vodního zámku a odtud tlakovým ocelovým potrubím do strojovny elektrárny. Celé technické řešení elektrárny je citlivě zasazeno do šumavské přírody a svou jedinečnou koncepcí patří mezi naše nejvýznamnější technické památky.

Využitelnost obou elektráren:

Obě elektrárny jsou v majetku ZČE a své využití nachází také v cestovním ruchu díky stálé expozici Šumavská energie, kterou zde ZČE instalovala v roce 1997. Expozice nabízí návštěvníkům unikátní informace o šumavských vodních elektrárnách a Vchynicko-tetovském plavebním kanálu. Její hlavní částí je model krajiny v okolí Modravy až po soutok řek Vydry a Křemelné. Dále jsou zde instalovány modely vodních elektráren Vydra a Černé jezero, ukázky historických přístrojů a dokumentů, mapy a fotografie. Součástí expozice je promítání krátkého filmu. Návštěvníci mohou též shlédnout strojovnu elektrárny Vydra nebo navštívit malou vodní elektrárnu Čeňkova pila.

Kašperské Hory a okolí

Kašperské Hory se rozkládají na horním toku řeky Otavy, 10 km jižně od města Sušice. Rozvoj obce, pozdějšího města, souvisel po celou dobu její historie s těžbou zlata. Jeho nálezy se zde objevily již při starším rýžování v naplaveninách vod, odtékajících z této oblasti. Právě ty naznačily cestu k primárním ložiskům zlata. **Kašperskohorský zlatonosný revír** náležel ve středověku k nejvýznamnějším oblastem těžby zlata

v Čechách. Zlatonosné zrudnění se nachází v několika zónách mezi Rejštejnem, Kašperským Horami a jihozápadním úbočím Žďánova. Dolování dosáhlo největšího rozkvětu za vlády Lucemburků, kdy se těžilo přímo ve městě a jeho okolí. V roce 1584 udělil císař Rudolf II. městu titul svobodného královského horního města. Za husitských válek i za války třicetileté těžba zlata upadala. V roce 1777 ustala úplně. V menším rozsahu těžba probíhala v druhé polovině 19. století a na začátku 20. století. Od roku 1982 probíhá v kašperskohorském revíru průzkumná činnost. Jeden z dolů (štola Kristína) je využíván jako seismická stanice.

Dodnes zůstaly zachovány rozsáhlé pozůstatky celého komplexu středověkých důlních prací, z nichž si lze částečně utvořit představu o bývalém revíru. Jsou to zbytky štol a šachet, jámy, příkopy a náspy z jalového kamene jako stopy povrchového dolování. V jednom z domů na náměstí v Kašperských Horách sídlí Muzeum Šumavy s přírodovědnými a historickými expozicemi věnovanými přírodě Šumavy, dolování zlata, sklářství, sirkařství atd.

Pozoruhodnou památkou Kašperských Hor je kamenný **pranýř** z roku 1630. Původně stával na náměstí jižně od kostela. V minulosti se k pranýři připoutávaly odsouzcenci, na něž se nevztahovaly hrdelní tresty. Připoutání k pranýři zbavovalo trestaného cti, vykonávaly se zde některé tělesné tresty jako mrskání, uříznutí uší, jazyka, useknutí ruky nebo vypálení cejchu. Po ztrátě své funkčnosti byl pranýř kolem roku 1800 přenesen za město a upraven na boží muka. Nachází se u polní cesty při východním svahu Šibeničního vrchu. Bývalý pranýř je tvořen kamenným válcovým sloupem o výšce cca 147 cm krytým hlavicí s vytesaným letopočtem "1630".

Využitelnost:

Využitelnost v cestovním ruchu formou přírodní rezervace **Amálie údolí**, která se rozkládá asi 2 km jižně od města v údolí Zlatého potoka. K vidění tu jsou kromě zajímavých geologických útvarů také štoly a sejpy jako pozůstatky středověkého kašperskohorského důlního revíru. další naučná stezka "Cesta zlatokopů" připomíná zdejší rýžování zlata. Bývalý pranýř dnes nachází své využití jako poutní místo.

Rejštejn a sklárna v Klášterském Mlýně

Městečko Rejštejn leží při ústí říčky Losenice do řeky Otavy, 15 km jižně od Sušice. Na horním toku Otavy a na jejích přítocích se od pradávna rýžovalo zlato. Při rýžovištích vznikla postupem času osada Rejštejn (z německého Reichenstein - Bohatý kámen).

V okolí se začalo těžit zlato i z primárních ložisek hornickým způsobem. Tehdy Rejštejn tvořil jeden správní celek společně s nedalekými Kašperskými Horami. V roce 1584 se stal samostatným horním městem. V 17. století těžba zlata v okolí města pomalu upadávala a postupně ji začala nahrazovat rozvíjející se sklářská výroba. Roku 1836 zde byla Janem Eisnerem založena sklárna zvaná Klášterský Mlýn. Hned od počátku měla sklárna značné obchodní úspěchy, svého vrcholu dosáhla v letech 1878 – 1908, kdy se stala nejvýznamnější sklárnou v Rakousko – Uhersku a získala řadu ocenění zejména za uměleckou a technickou úroveň secesního skla. Provoz sklárny byl ukončen v roce 1947 následkem požáru v roce 1930 a vleklou hospodářskou krizí.

Využitelnost:

Po sklárně tu již není ani památky. Jedinou připomínkou zdejší sklárny využitelnou v cestovním ruchu je skleněná mozaika vedle vstupních dveří secesní vily bývalých majitelů sklárny. Jako památka zdejší těžby zlata je na náměstí v Rejštejnu umístěn tzv. rýžovní kámen s miskovitou prohlubní ze středověké úpravny zlaté rudy.

Sklárna v Anníně

Nachází se 6 km jižně od Sušice na pravém břehu řeky Otavy pod vrchem Mouřenec. V roce 1796 zde byla založena sklářská huť, která začínala výrobou křišťálového skla a růžového skla v barokním stylu. Také pro tento podnik pracoval malíř Jan Zachariáš Quast, týž, který proslavil sklo lenorské. Počátkem 19. století vyrobila sklárna poprvé v Rakousku-Uhersku rubínové sklo s použitím zlata. Druhé prvenství sklárna získala, když se zde v roce 1934, vůbec poprvé na území bývalého Československa, začalo tavit sklo v elektrické peci. Sklo vynikalo leskem a čistotou. V roce 1993 byla sklárna privatizována firmou Antonín Rückl a synové, kteří se specializovali na broušení olovnatého křišťálu. Budova staré brusírny byla zbořena v r. 1965, dodnes se dochovaly provozní a obytné budovy z 2. poloviny 19. století.

Využitelnost:

Tato sklárna je poslední fungující sklářskou výrobou na Šumavě, na sklářskou tradici navázala brusírna. Ta je využívána i pro cestovní ruch: je možné navštívit podnikovou prodejnu sklářských výrobků a prohlídka brusírny.

Radkov – smolná pec

Tato jediná smolná pec se dochovala v lese asi 5 km západně od Kašperských Hor v osadě Radkov. Smůla se získávala zahříváním dřevěných štěpin v milířích. Jejich spodní část byla zhotovena z kamenného podstavce, uprostřed byla kamenná vana s vypouštěcím otvorem. Při této první destilaci vytékal do nádoby hustý smolný dehet, balzám, který se pak dále zahřívával a znovu destiloval. Poté se do něj přidávala přísady podle potřebné konzistence a hotová kolomaz už voněla po pryskyřici.

Využitelnost:

Tato ojedinělá technická památka je poměrně neznámá. V dostupných pramenech jsem o ní nenašla nejmenší zmínku. Pec je ve velice dobrém stavu a svou jedinečností by mohla přilákat mnoho návštěvníků. Informační cedule je u ní sice umístěna, ale bohužel téměř nikdo neví že zde existuje. Pro její zpopularizování bych doporučovala zmínku v propagačních materiálech příslušných infocenter.

Špičácký železniční tunel

Za účelem zkvalitnění obchodního propojení mezi Čechami a Bavorskem, především pak pro dopravu uhlí ze severočeských dolů, byla v 70. letech 19. století zprovozněna železniční trať Plzeň – Železná Ruda. Stavitelé prorazili šumavský masiv několika tunely. Mezi zastávkou Brčálník a Špičák prochází trať pod Špičáckým sedlem tunelem dlouhým 1.747 metrů. Tunel byl postaven v letech 1874 – 1877 jako první železniční tunel v tehdejší Rakousko – Uhersku. Dodnes je nejdelší svého druhu v ČR. Na stavbě pracovali dělníci z celého Rakouska-Uherska a Itálie. V roce 1877 bylo slavnostně otevřeno společné Česko-Bavorské nádraží Železná Ruda - Eisenstein a trať Plzeň-Železná Ruda byla spojena s Bavorskou východní dráhou.

Využitelnost:

Tunel je součástí železniční trati Železná Ruda – Klatovy a plní tedy stále svou původní funkci. Pro cestovní ruch se nevyužívá. Portál tunelu je viditelný ze železniční zastávky Špičák – Železná Ruda a na jeho výjimečnost upozorňují informační cedule.

Rozhledna na Pancíři

Už v roce 1880 byla na vrcholu Pancíře vztyčena jednoduchá dřevěná rozhledna. Roku 1923 pak zde byla otevřena turistická chata s rozhlednou, která byla postavena již za

5 měsíců. Z vrcholu Pancíře se otevírá jeden z nejkrásnějších výhledů na Šumavě. Za jasného počasí lze vidět i Alpy. Na Pancíři pramení tři řeky a prochází jím hlavní evropské rozvodí. Úhlava a Křemelná tečou do Severního moře, Řezná pak do Černého moře.

Využitelnost:

Rozhledna je udržovaná a plně využívaná pro cestovní ruch.

Elektrárna Černé jezero – Hojsova Stráž

Ve 20. letech 20. století byla hluboko pod hrází největšího šumavského jezera postavena první přečerpávací elektrárna na našem území s umělou vodní nádrží. Celá stavba byla dokončena roku 1930. Hráz údolní nádrže je 7 metrů vysoká, 64 metrů dlouhá a zadržuje 23.000 metrů krychlových vody. Hydroelektrárna je dosud v provozu se zachovalým původním zařízením.

Využitelnost:

Elektrárna plní stále svou původní funkci.

5.3 Využití technických památek v naučných trasách

Než jsem začala s tvorbou navrhovaných naučných tras, pátrala jsem po tom, zda už nějaký průvodce po technických památkách Šumavy existuje. Navštívila jsem několik mapových center, knihkupectví a informačních center na Šumavě a objevila jsem pouze celorepublikové průvodce nebo mapy technických památek. Problémem těchto dokumentů je jejich rozsáhlost. To, že se zaměřují na území celé České republiky, jim nedovoluje obsáhnout všechny zajímavé a cenné technické památky. Například v oblasti Šumavy, o kterou jsem se zajímala, jsem jich vždy našla pouze kolem deseti, vždy těch nejznámějších. Navrhla jsem tedy své vlastní trasy. Celkem bylo vytvořeno šest naučných stezek po technických památkách a zajímavostech, a to tři cyklotrasy a tři trasy pro pěší. Je možné podniknout jak jednodenní výlet na Šumavu s absolvováním jedné vybrané trasy, tak i vícedenní pobyt s centrálním stanovištěm a výpravou každý den po jiné trase. V případě druhé varianty je však z důvodů delších vzdáleností nutné se na výchozí místo dopravit jiným prostředkem a odtud teprve podnikat jednotlivé výlety.

Cyklotrasy

Cykloturistika se stává jednou z nejmasovějších forem pohybové rekreace. Její výhodou je fakt, že překonání vzdáleností je rychlejší a tudíž je během výletu na kole možné shlédnout více zajímavostí než při výletu pěším. Velmi důležitý klad cykloturistiky vidím v tom, že se jedná o nejekologičtější způsob dopravy. Musím ovšem zdůraznit, že jelikož mnou navrhované cyklotrasy vedou místy Národním parkem Šumava, platí zde zvláštní pravidla. Zákon číslo 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny omezuje provoz kol v NP na silnice, místní komunikace a vyznačené cyklotrasy. V důsledku narušení půdního povrchu koly cyklistů vznikají erozní rýhy, které mohou ohrozit přirozené přírodní procesy. Cyklotrasy jsem tedy navrhovala s ohledem na tento zákon a snažila jsem je vést výše zmíněnými komunikacemi. V určitých případech by to ovšem bylo na úkor shlédnutí některých technických památek nebo zajímavostí, proto jsem jako způsob dopravy k památce uvedla značenou turistickou značku pro pěší s upozorněním, že je nutné kolo vést.

TRASA Č. 1 – *Podél Schwarzenberského kanálu (37 km)*

Horní Planá → 8 km → **Želnavá** → 3,5 km → **Nová Pec** → 4,6 km → **Rossbach** → 3,8 km → **Rosenauerova kaple** → 2,2 km → **Jelení Vrchy** → 11 km → **Rosenauerova nádrž a památník** → 3,2 km → **Nové Údolí** → **Horní Planá** (vlakem přes Stožec, Černý Kříž a Novou Pec)

Příjezdové místo: Horní Planá, vlak, auto

Výchozí místo: Horní Planá – náměstí

Technické památky a atraktivita na trase:

1. Horní Planá – na náměstí dvě kašny a vodovod
2. Želnavá – vodní rozdělovač
3. Schwarzenberský kanál se smyky, vodním tunelem a nádrží

Jiné zajímavosti na trase:

1. Horní Planá – rodiště spisovatele Adalberta Stiftera, naučná stezka kolem jeho rodného domku, ve kterém je dnes muzeum. V parku, nesoucím spisovatelovo jméno, se nachází jeho socha. Nedaleko krásná vyhlídka na Plechý a Stifterův obelisk nad Plešným jezerem.

Délka a náročnost trasy: 37 km, převážná část trasy tj. podél celého kanálu je rovina. Místy mírné stoupání.

Možnosti občerstvení: Horní Planá, Nová Pec, Jelení Vrchy – sezónní kiosek

Cílový segment: rodiny s dětmi, starší občané, méně zdatní cyklisté

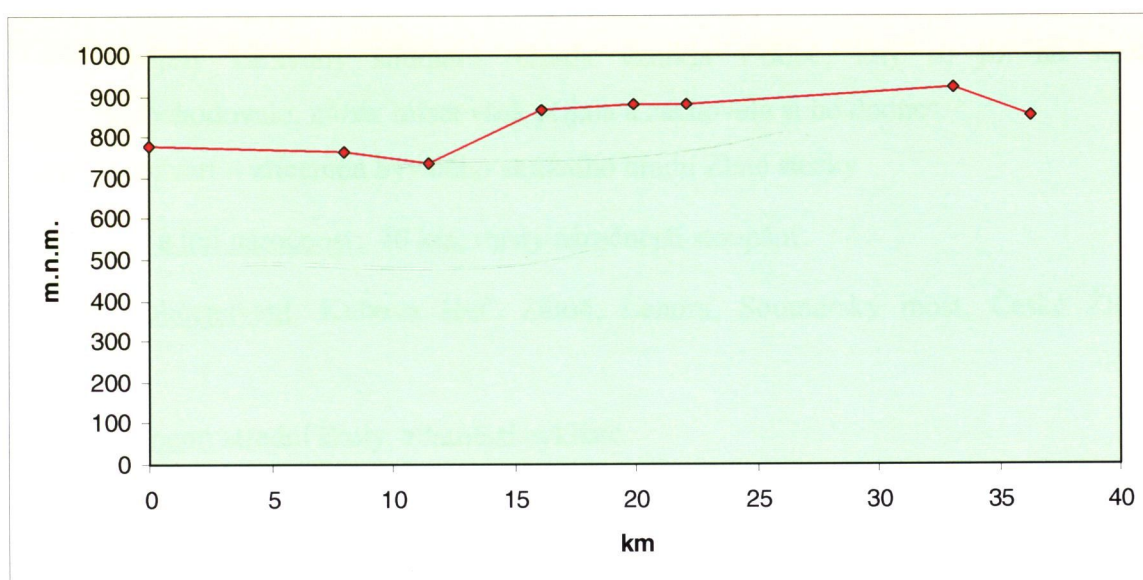
Popis trasy:



Z Horní Plané vyrazíme po silnici směr Volary a přes Pernek dorazíme do Želnavy. Tady si prohlédneme první technickou památku, kterou je vodní rozdělovač stojící po pravé straně hned u silnice. Z Želnavy uhneme doprava směrem na Novou Pec, stále jedeme po silnici. V Nové Peci se napojíme na žlutou značku, která nás dovede k místu zvaném Rossbach, kde Koňský potok vtéká do Schwarzenberského kanálu. Zde začíná naše cesta podél Schwarzenberského kanálu. Po necelých 4 km přijdeme k Rosenauerově kapličce, která stojí v místě, kde kanál kříží Jezerní potok a nedaleko je

Jezerní smyk. Pokračujeme dále na Jelení Vrchy. Kanál tu prochází téměř 400 metrů dlouhým tunelem. Mimo to je zde k vidění expozice o Schwarzenberském kanále. Další zajímavostí na kanále je bývalá Rosenauerova nádrž a jeho pomník. Tímto naše putování podél kanálu končí a vydáváme se po červené značce poněkud strmějším stoupáním do Nového Údolí. Z Nového údolí nás vlak dovezde zpět do Horní Plané. Tato romantická projížďka přes Stožec a Černý Kříž nám odhalí nejkrásnější partie Šumavy.

Profil trasy:



TRASA Č. 2 – *Boubín, Lenora a dále po stopách Zlaté stezky ke Kunžvartu (40 km)*

Kubova Huť → 3,5 km → **Boubínská rozhledna** → 3 km → **bývalý lovecký zámeček**
→ 3,5 km → **Boubínské jezírko** → 4 km → **Zátoň** → 3 km → **Lenora** → 3 km
→ **Soumarský most** → 6 km → **České Žleby** → 5 km → **Strážný** → 2 km → **Kunžvart**
→ 3,5 km → **Polka** → 4 km → **Horní Vltavice**

Příjezdové místo: Kubova Huť, vlak, auto

Výchozí místo: Železniční zastávka Kubova Huť

Technické památky a atraktivitty na trase:

1. Kubova Huť – nejvýše položená železniční stanice v Čechách, v její blízkosti zbytek válečného opevnění ze 30.let
2. Boubínské jezírko
3. Lenora - rechle, obecní pec na chleba, bývalá sklárna a sklářské muzeum
4. Soumarský most, v jeho okolí bunkry
5. Polka – hydroelektrárna
6. Horní Vltavice – silniční most

Jiné zajímavosti na trase:

1. Boubínský prales, Boubínská rozhledna - nově postavena roku 2004, bývalý lovecký zámeček
2. Zámeček bývalých majitelů sklárny v Lenoře
3. České Žleby – tento název vznikl po prvních českých žlebech s vodou, u nichž se napájely karavany soumarů. Osada vznikla v době, kdy se již na stezce neobchodovalo, název místa však přijala a zachovala si ho dodnes.
4. Kunžvart – zřícenina bývalého strážního hradu Zlaté stezky

Délka trasy a její náročnost: 40 km, místy náročnější stoupání

Možnosti občerstvení: Kubova Huť, Zátoň, Lenora, Soumarský most, České Žleby, Strážný

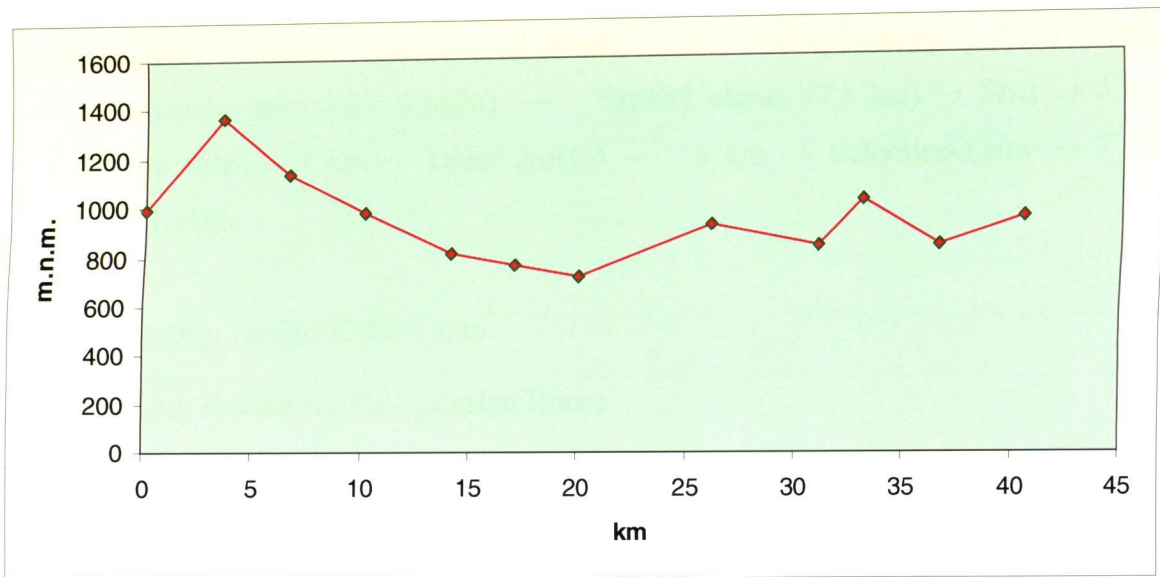
Cílový segment: střední školy, zdatnější cyklisté

Popis trasy:



Vyrážíme od železniční stanice Kubova Huť po *modré* značce, zhruba po 3 km se dostaneme k odbočce na Boubínskou rozhlednu. Po její prohlídce se vrátíme zpět na původní trasu a po 2 km přijedeme k rozcestníku – zde se můžeme vydat po *zelené* k bývalému loveckému zámečku. Od zámečku se vrátíme zpět na rozcestí a pokračujeme po *modré* k Boubínskému jezírku. Od jezírka sledujeme dále *modrou* značku a po 4 km dorazíme do osady Zátoň, z které pokračujeme 3 km po silniční komunikaci do Lenory. Projíždíme obcí a vpravo si povšimneme zámečku bývalých majitelů zdejší sklárny, muzea zdejší sklárny a ve středu obce hned u silnice obecní pece na chleba. Za obcí na téže straně překlenuje Vltavu rechle. Po 3 km se dáme doprava směr Soumarský most, v jehož blízkosti jsou patrné zbytky polního opevnění ze 30leté války. Od něj se vydáme po *žluté* značce, kopírující část bývalé Zlaté stezky a po 6 km dorazíme do Českých Žlebů. Dále pokračujeme 5 km po místní komunikaci směr Strážný. Ze Strážného se můžeme dát směrem k osadě Polka po značené cyklotrase a nebo se vydat po *žluté* ke zřícenině hradu Kunžvart. Tato 2 km dlouhá cesta sice výrazněji stoupá a kolo je nutné vést, avšak pohled na zříceninu hradu za trochu té námahy stojí. Za Kunžvartem se tato žlutá značka napojí na cyklotrasu a po 3,5 km nás dovede do osady Polka s funkční hydroelektrárnou. Z osady se vydáme po místní komunikaci do Horní Vltavice, kde naše trasa po 4 km končí. V Horní Vltavici přejíždíme po technické památce, kterou je zajímavý silniční most. Z Horní Vltavice je možný odjezd vlakem směr Volary nebo Vimperk, oba směry nám nabídnou krásné výhledy do šumavské krajiny.

Profil trasny:



TRASA Č. 3 – *Podél Vchynicko – tetovského kanálu* (33 km)

Horská Kvilda → 0,5 km → **Hamerský potok** → 4 km → **Dolní Antýgl** → 7 km → **Srní**
(podél Vchynicko-tetovského kanálu) → **Srnský okruh** (7,5 km) → **Srní** → 3 km
→ **Čeňkova Pila** → 7 km → **Dolní Antýgl** → 5 km → **Vchynice-Tetov** → 7 km
→ **Horská Kvilda**

Příjezdové místo: Horská Kvilda, auto

Výchozí místo: Horská Kvilda – pension Hones

Technické památky a atraktivita na trase:

1. Sejpy po rýžování zlata podél Hamerského potoka – nejvýše položené rýžoviště zlata v ČR
2. Vchynicko – tetovský plavební kanál
3. Elektrárna Čeňkova Pila a elektrárna Vydra
4. Binenterova pila v Modravě

Jiné zajímavosti na trase:

1. Královácký dvorec Antýgl
2. Srní - kostel
3. Vodopád na Sekerském potoce
4. Klostermanova chata – postavena roku 1924 Klubem čs. turistů
5. Naučná stezka Povydrí

Délka a náročnost trasy: 33 km, mírné stoupání a mírné klesání

Možnosti občerstvení: Horská Kvilda, autocamp Antýgl, Srní, Čeňkova Pila, Turnerova chata, Modrava, Filipova Huť

Cílový segment: střední školy, sportovně založené rodiny s dětmi, průměrně zdatní cyklisté.

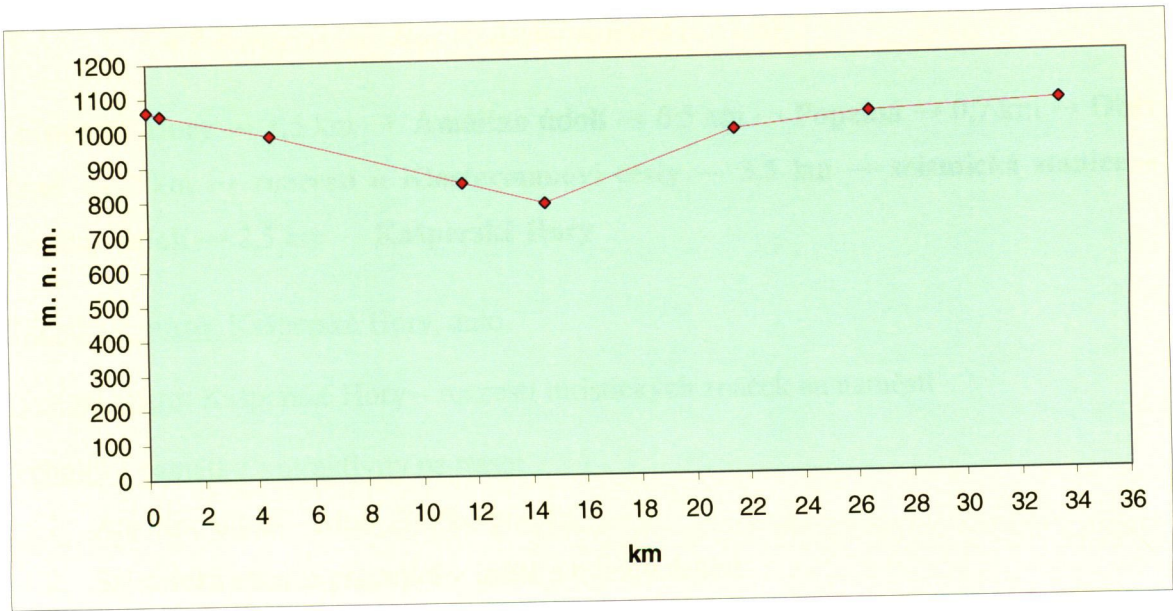
Popis trasy:



Od pensionu Hones na Horské Kvildě se vydáme po *modré* značce dolů, až dojedeme k Hamerskému potoku. V jeho okolí jsou patrné sejpy po rýžování zlata porostlé skupinky bříz. Podél Hamerského potoka budeme pokračovat 4 km po *modré* značce, až se dostaneme na Dolní Antýgl. Přejedeme nově zrekonstruovaný hradlový most a napojíme se na *červenou*. Přibližně po 1 km jí ale opustíme a dáme

se po *zelené* podél Vchynicko – tetovského kanálu. Pod Kostelním vrchem uhneme na *modrou*, která nás dovede do Srní. Ze Srní vyjedeme po *zelené* západním směrem k plavebnímu kanálu. Vlevo v údolí na Sekerském potoce je málo známý vodopád. Cesta kolem Vchynicko – tetovského kanálu nás zavede do osady Sedlo. Za ní je odbočka na 300 m vzdálenou Klostermanovu vyhlídku. Pokračujeme kolem vodního zámku a při vodní nádrži na Sedle do Srní. Ze Srní se dáme po *modré* k Čeňkově pile, kde můžeme navštívit stejnojmennou elektrárnu a elektrárnu Vydra. Od Čeňkovy pily se vydáme po *červené*, která kopíruje naučnou stezku Povydří. Ta nás dovede kolem Turnerovy chaty a bývalé Hálkovy chaty (zbořené roku 2002) zpět na Dolní Antýgl. NS Povydří je však pouze pro pěší, cesta je sice dobře sjízdňá, ale cyklistům je zde nařízeno kolo vésti. Tato stezka měří 7 km, ale díky fascinující horské říčce s balvanitým korytem a divokým tokem to cyklisté spíše ocení. Z Dolního Antýglu vyrazíme po *červené*, která nás povede z části podél Vchynicko – tetovského kanálu a dále pak podél Vydry až do míst, kde spatříme rozvaliny bývalé osady Vchynice – Tetov, po které byl plavební kanál pojmenován. Dále pokračujeme k Modravě s její známou dominantou – Klostermanovou chatou, projedeme kolem Binenterovi pily a dáme se po *zelené*, kopírující část bývalé Zlaté stezky. Ta nás přes Filipovu Huť dovede po 7 km zpět do výchozího místa, Horské Kvildy, kde trasa končí.

Profil trasy:



Trasy pro pěší

TRASA Č. 4 – Z Kašperských Hor do Amálina údolí (17 km)

Kašperské Hory → 1,5 km → **Amálino údolí** → 6,5 km → **Popelná** → 0,7 km → **Obří Hrad** → 2 km → **rozcestí u Klostermanovi cesty** → 3,5 km → **seismická stanice** – **Amálino údolí** → 2,5 km → **Kašperské Hory**

Příjezdové místo: Kašperské Hory, auto

Výchozí místo: Kašperské Hory – rozcestí turistických značek na náměstí

Technické památky a atraktivy na trase:

1. Amálino údolí – údolí Zlatého potoka
2. Seismická stanice pracující v jedné z bývalých štol

Jiné zajímavosti na trase:

1. Kamenná moře
2. Výhledy do okolí
3. Obří hrad – nejvýše položené z keltských hradišť – poměrně zachovalé pozůstatky akropole, vlastního hradiště a podhradí o rozměrech 320 x 80 ležících v nadmořské výšce 980 – 1010 metrů.

Délka a náročnost trasy: 17 km, trasa náročná na občasné stoupání

Možnosti občerstvení: Kašperské Hory, Popelná

Cílový segment: střední školy, základní školy, průměrně zdatní chodci

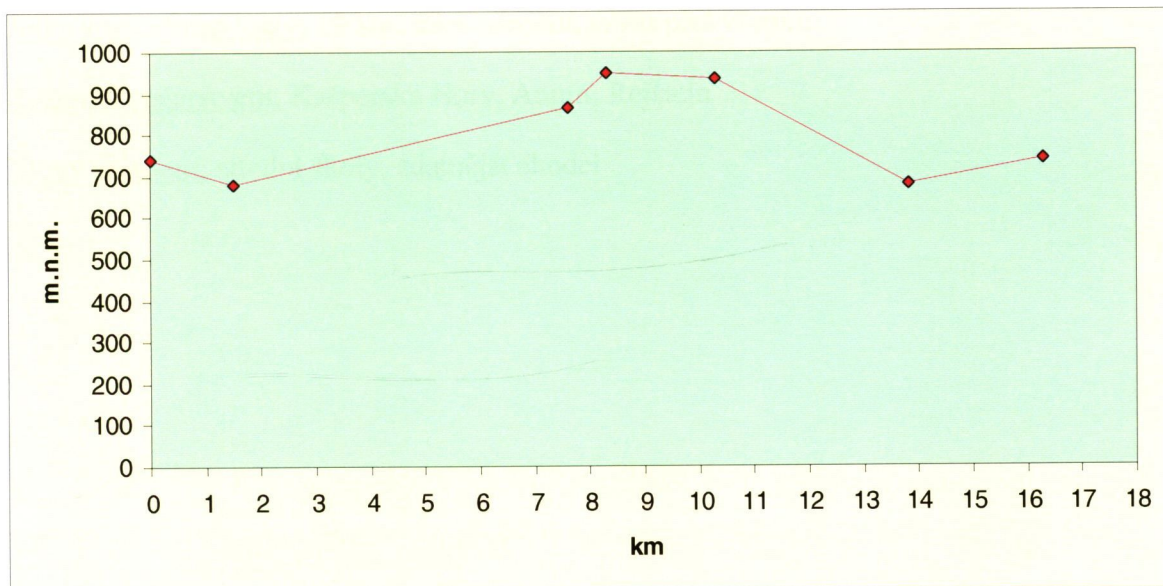
Popis trasy:



Z náměstí v Kašperských Horách se vydáme na jih a po *červené* značce dojdeme kolem poutního kostela Panny Marie Sněžné do Amáliná údolí, jímž protéká Zlatý potok. Sejdeme do údolí říčky Losenice a pozvolna stoupáme proti proudu. Podél cesty jsou vidět sejpy, které připomínají rýžování zlata. Zanedlouho nás z obou stran obklopí dvě chráněná kamenná moře, vzniklá mrazovým zvětráváním. Podél potoka dojdeme až na Popelnou. Tam odbočíme kolmo vpravo na *žlutou*

značku a prudkým stoupaním se dostaneme k nejvýše položenému keltskému hradišti Obří hrad. Projdeme-li celým hradištěm, otevře se před námi krásný pohled do údolí, na protější kamenné moře a hrad Kašperk. Vrátime se zpět do Popelné po *žluté* značce a tu sledujeme asi 2 km až se ocitneme u rozcestníku. Tam se dáme doleva po *modré* tzv. Klostermanově cestě. Tato cesta nás povede kolem seismické stanice, přes Amáliná údolí a po 6 km končí v Kašperských Horách.

Profil trasy:



TRASA Č. 5 – Z *Kašperských Hor* na *Kašperk* a po stopách šumavských skláren (19 km)

Kašperské Hory → 2,5 km → **Kašperk** → 0,5 km → **Pustý hrádek** → 0,5 km → **Kašperk** → 4,5 km → **Annín** → 5 km → **Radkov** → 2 km → **Rejštejn** → 3 km → **Kašperské Hory** → 0,7 km → **pranýř u Šibeničního vrchu**

Příjezdové místo: Kašperské hory, auto

Výchozí místo: Kašperské Hory - rozcestí turistických značek na náměstí

Technické památky a atraktivita na trase:

1. Objekt bývalé sklárny v Anníně, dnes brusírna skla
2. Radkov – smolná pec
3. Rejštejn – rýžovní kámen na náměstí, vila bývalých majitelů sklárny s mozaikou
4. Pranýř na úpatí Šibeničního vrchu

Jiné zajímavosti na trase:

1. Hrad Kašperk – nejvýše položený hrad v Čechách, sloužil k ochraně zemských hranic, obchodní stezky a zlatých dolů.
2. Zbytky Pustého hrádku
3. Kostel Sv. Mořice – jeden z nejstarších na Šumavě

Délka a náročnost trasy: 19 km, trasa náročná svým převýšením

Možnosti občerstvení: Kašperské Hory, Annín, Rejštejn

Cílový segment: střední školy, zdatnější chodci

Popis trasy:

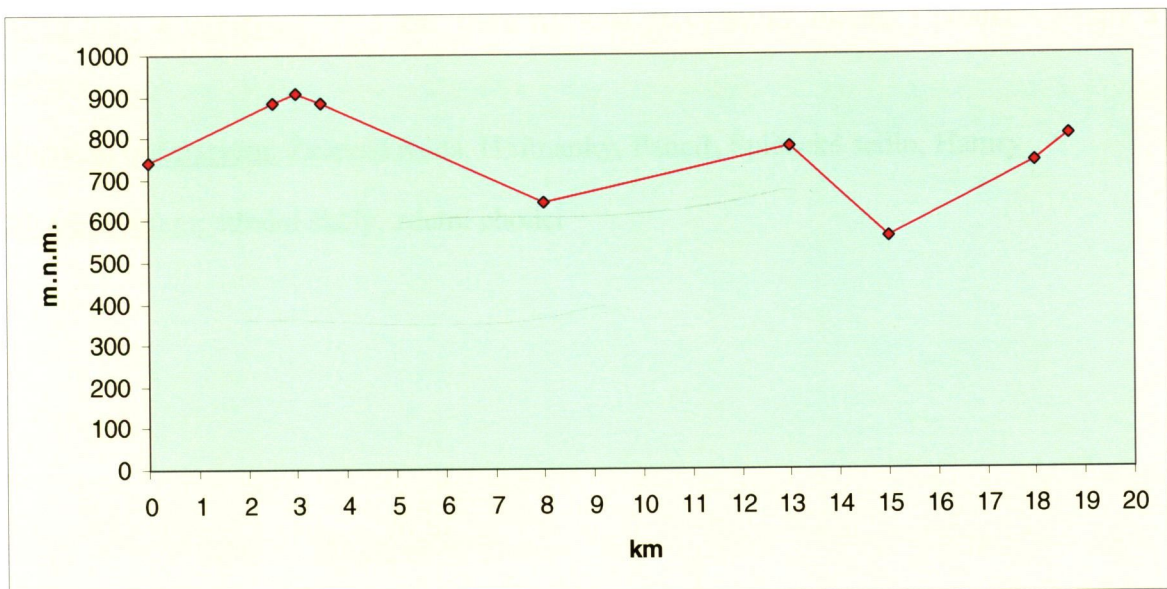


Sklárna v Anníně

Trasa začíná v Kašperských Horách u kostela Sv. Markéty. Po *zelené* značce vystoupáme nad město a přes údolí Opoleneckého potoka dojdeme až k 886 m vysoko položenému hradu Kašperk. Od hradu se vydáme na protější svah po *žluté* značce, 500 m dlouhým stoupání přijdeme ke

zbytkům Pustého hrádku. Od něj se vrátíme zpátky ke Kašperku a pokračujeme po *žluté* značce až do Annína. V blízkosti směrem na Sušici je kemp s možností koupání. Z Annína se vydáme lesem nahoru, až vystoupáme ke kostelu Sv. Mořice. Po *červené* značce pokračujeme dále až dojdeme k Otavě. Po jejím břehu se vydáme až k autokempu Radešov, kde uhneme na *zelenou*. Ta nás dovede do obce Radkov, na jejímž okraji se nachází smolná pec. Za Radkovem se dáme doleva po *modré*, která nás zavede až do Rejštejna, kde stávala sklárna zvaná Klášterský Mlýn. Z Rejštejna se po *modré* značce vrátíme zpět do Kašperských Hor. Od rozcestníku na náměstí si ještě můžeme udělat krátkou vycházku k Šibeničnímu vrchu. Dáme se po *žluté* značce a zhruba po 700 m dorazíme k bývalému pranýři dnes božím mukám.

Profil trasy:



TRASA Č. 6 – *Železnorudsko* (21,5 km)

Železná Ruda → 3,5 km → **Hofmanky** → 1,6 km (možno lanovkou) → **Pancíř** → 1,5 km → **Špičácké sedlo** → 3,3 km → **Černé jezero** → 3,5 km → **Bílá strž** → 1,5 km → **Stateček** → 4 km → **Hamry** → 2,5 km → **Hojsova Stráž** – železniční zastávka → **Železná Ruda** (vlakem)

Příjezdové místo: Železná Ruda, auto, vlak

Výchozí místo: Železná Ruda – rozcestí turistických značek u kostela

Technické památky a zajímavosti na trase:

1. Rozhledna na Pancíři a turistická chata
2. Špičácký železniční tunel
3. Vodní elektrárna na Černém jezeře
4. Hamry – elektrárna

Jiné zajímavosti na trase:

1. Železná Ruda - barokní kostel a muzeum Šumavy, křížová cesta
2. Výhledy do krajiny
3. Černé jezero se skalnatou Jezerní stěnou – největší ledovcové jezero na Šumavě
4. Bílá strž - národní přírodní rezervace se 13 m vysokým vodopádem

Délka trasy a náročnost: 21,5 km, trasa náročná převýšením, dlouhé i prudké výstupy a sestupy

Možnosti občerstvení: Železná Ruda, Hofmanky, Pancíř, Špičácké sedlo, Hamry

Cílový segment: střední školy, zdatní chodci

Popis trasy:

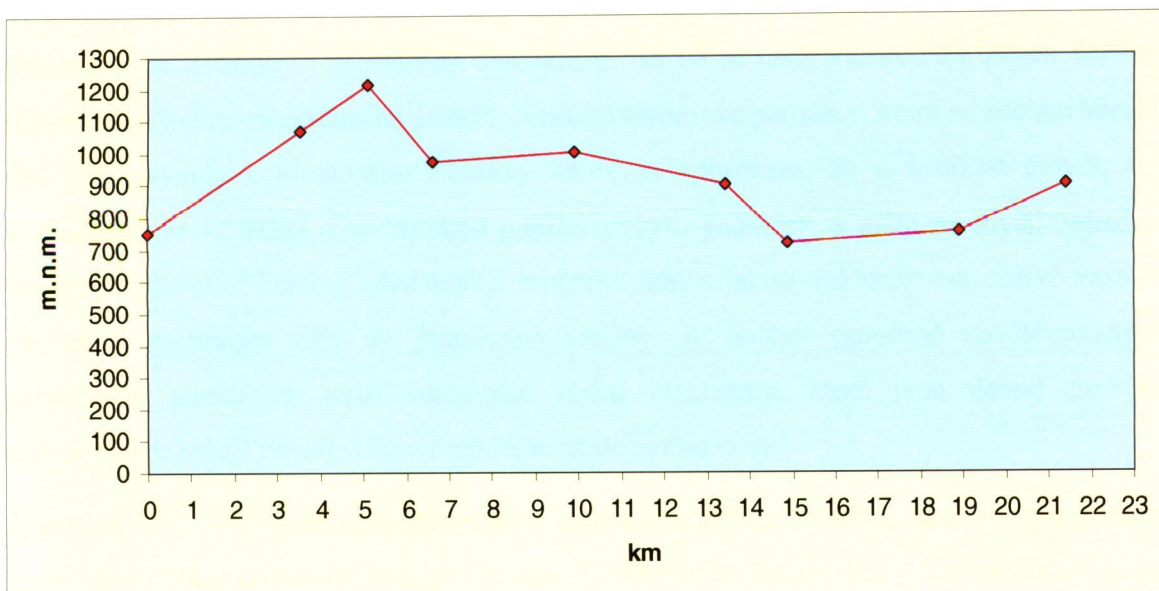


Elektrárna na Černém jezeře

Ze Železné Rudy od kostela stoupáme po *modré* značce podél několika starých domů k hotelu Belveder. Na Belveder se můžeme dostat též po nové křížové cestě. Pokračujeme po *modré* až dojdeme lesem na Hofmanky. Zde můžeme nasednout na lanovku a nechat se vyvézt na vrchol

Pancíře nebo na něj dorazíme pěšky stále po *modré* značce. Z Pancíře se dáme dolů po *červené* a dojdeme na Špičácké sedlo. *Žlutá* značka nás asi po 300 m dovede k informačnímu panelu, označujícímu místo, pod kterým prochází špičácký železniční tunel. Převážně po vrstevnici dále obcházíme vrchol Špičáku po hranici přírodní památky Královský hvozd. Vlevo nad námi zahlédneme bílou válcovitou stavbu – součást vyrovnávací nádrže elektrárny v Hamrech. Postupně dorazíme mírným stoupáním na zpevněnou hráz Černého jezera, nad jehož hladinou se monumentálně tyčí skalnatá Jezerní stěna. Opustíme jezero a stoupáme po asfaltové silničce. Asi po 1 km se před námi otevře výhled do údolí Úhlavy s Nýrskou přehradou. Dále klesáme po okraji národní přírodní rezervace Bílá strž až k místu, od kterého vede krátká *žlutě* značená odbočka na vyhlídku do bezprostřední blízkosti 13 m vysokého vodopádu. Poté se vrátíme na *červenou* značku a pokračujeme až na rozcestí Na statečku. Tady se dáme po *modré* značce údolím Bílého potoka do obce Hamry a dále až k železniční stanici Hamry – Hojsova Stráž. Odtud je možný návrat do Železné Rudy vlakem.

Profil trasy:



Cílem této práce bylo navrhnout možnosti využití technických památek na Šumavě v produktech cestovního ruchu. Jak již jsem zmiňovala v úvodu, Šumava je bohatá především na atraktivitu přírodního charakteru. Na ně se také soustřeďuje zájem většiny návštěvníků tohoto překrásného pohorí. Některé technické památky, které se zde nacházejí, již splynuly s prostředím Šumavy takovým způsobem, že si kolikrát člověk ani nedokáže představit, že se jedná o technickou památku. Tyto památky, a mám na mysli zejména šumavské plavební kanály, představují zručnost lidí, s jakou dokázaly tak citlivě zasadit technická díla do šumavské krajiny. K dalším poměrně navštěvovaným technickým památkám patří šumavské vodní elektrárny, které jsou dosud funkční a rovněž umožňují návštěvníkovi nahlédnout do svého nitra.

Hypotéza č. 1: *Technické památky patří k nejméně využívaným atraktivitám v produktech cestovního ruchu.* Hypotéza byla potvrzena. Z náhodného dotazování v řešené oblasti jsem zjistila na minimum lidí, kteří by přijeli za technickými památkami nebo měli v plánu je navštívit byť jen okrajově.

Hypotéza č. 2: *Technické památky patří k nedostatečně hodnocené kategorii kulturních památek.* V mnou zkoumané oblasti se tato hypotéza potvrdila jen z části. Jak bylo výše zmíněno, na Šumavě existují technické památky evropského významu, kterým je věnována velká pozornost ze strany odborníků a tudíž jsou také oceněny návštěvníky. Na druhé straně, jiné neméně významné technické památky zde chátrají, protože není dostatečně zvýrazněn jejich technický význam a unikátnost.

Hypotéza č. 3: *Nabídka technických památek zaostává za jinými produkty cestovního ruchu.*

Hypotéza č. 4: *Technické památky nejsou dostatečně značeny.*

Obě dvě hypotézy spolu souvisejí a obě se potvrdily. Pokud už je technická památka označena v terénu, nikde není zmínka o tom, že existuje nebo kde je situována. Postrádám tedy propagační materiály.

Hypotéza č. 5: *Většina technických památek bude z různých důvodů pro cestovní ruch nevyužitelná.* Hypotéza byla potvrzena. Technické památky se dnes vlivem člověka a okolí nacházejí ve stále horším stavu a jsou ve vlastnictví různých subjektů. Proto některé památky nebyly využitelné zejména z důvodu technického stavu a nebo díky přístupu jejich vlastníků.

Hypotéza č. 6: *Technické památky jako produkt cestovního ruchu mají rozvojový potenciál.* Hypotéza byla potvrzena. Navzdory tomu, že mnoho technických památek na Šumavě je v chátrajícím stavu, projevuje se stále větší snaha o záchranu těchto památek.

Hypotéza č. 7: *Na základě zpracování tohoto tématu poptávka po technických památkách ze strany účastníků cestovního ruchu vzroste.* Tato hypotéza pro své vyhodnocení vyžaduje delší časový horizont.

Celkově za největší problém v oblasti využití technických památek považuji slabou povědomost o technické vyspělosti a unikátnosti našeho dědictví. Proto jsem se ve své práci snažila vyzdvihnout význam právě technických památek a technických zajímavostí.

Výsledkem práce jsou naučné trasy, a to tři cyklotrasy a tři trasy pro pěší. Produkt technických památek nestojí sám o sobě, ale byl pro větší atraktivitu kombinován s přírodními zajímavostmi a kulturně historickými památkami. Dalším produktem je informační prospekt přibližující a propagující ty nejzajímavější technické památky, které se na Šumavě nacházejí.

Technické památky asi nikdy nebudou tím prvním, co by turisty lákalo k návštěvě Šumavy, jejich zpopularizování však může krásně dotvořit nabídku této oblasti, přilákat specifický segment klientů nebo docílit návratu těch, kteří ji z pohledu technických památek ještě neznají.

7. Seznam citací

1. International Conference on Travel and Tourism Statistic. Conference Resolution WTO, Madrid, July 1991.
2. HESKOVÁ, M. a kol.: Marketing, České Budějovice: JČU, 2003. Str. 8.
3. ČECH, J.: Malá encyklopedie cestovního ruchu, Idea servis, 1998. Str. 44.
4. HESKOVÁ, M. a kol.: Technické památky v produktech cestovního ruchu. Projekt Katedry cestovního ruchu Zemědělské fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích v rámci programu "Výzkum pro potřeby regionů". 2005.
5. Zákon č. 22/1958 Sb. o kulturních památkách.
6. DVOŘÁKOVÁ, E.: Ochrana technických památek. IN: Sborník příspěvků z mezinárodního semináře „Otázky ochrany a péče o technické kulturní památky a průmyslová dědictví“. Ostrava: Státní památkový ústav. 2001. s. 33 – 35.
7. HLUŠIČKOVÁ a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezku I-IV, Praha: Libri, 2001-2004.
8. VONDRA, J.: Životní prostředí a technické a industriální objekty. Symposium technické památky, díl I., vyd. 1, Praha: SNTL, 1980, s. 122-135.

8. Seznam použitých zdrojů

Literatura:

1. ANDĚRA, M., ZAVŘEL, P. a kol.: Šumava, Praha: Baset, 2003.
2. ČECH, J.: Malá encyklopedie cestovního ruchu, Idea servis, 1998
3. DOLEŽALOVÁ, J.: Tajemné stezky kouzelnou Šumavou, Praha: Regia, 2004.
4. HESKOVÁ, M a kol.: Marketing, České Budějovice: JČU, 2003.
5. HESKOVÁ, M. a kol.: Technické památky v produktech cestovního ruchu. Projekt Katedry cestovního ruchu Zemědělské fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích v rámci programu "Výzkum pro potřeby regionů". Financováno Ministerstvem pro místní rozvoj České republiky. Tábor: 2005, 2006.
6. HLUŠIČKOVÁ, H.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I-IV, Praha: Libri, 2001-2004.
7. HORÁKOVÁ, H., BOUČKOVÁ, J.: Základy marketingu, Praha: VŠE, 1999
8. JOSEF, D.: Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha: Libri, 1999
9. LEDNICKÝ, V.: Technické památky v cestovním ruchu, Ostrava: VŠB – TU, 2004.
10. MALÁ, V.: Cestovní ruch, Praha: VŠE, 1999.
11. MARTAN, M.: Šumava – turistický průvodce, Praha: Freytag a Berndt, Plzeň: Kletr, 2003
12. MAZÁČ, J.: Technické kulturní památky, 1. vyd. Ostrava: VŠB – TU, 2003.
13. NOVOTNÁ, D.a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku ,Praha: Olympia, 2004.
14. REBSTOCK, R.: Šumavou za technickými památkami, Sušice: Rebstock, 1992.
15. RUBÍN, J.: Národní parky a chráněné krajinné oblasti, Praha: Olympia, 2003.
16. Propagační materiály a brožury Správy NP a CHKO Šumava
17. Časopis Šumava: r. 1997, č. 3
18. Časopis Šumava: r. 2000, č. 1, č. 2

Internet:

1. www.czcot.com (12.2.2006)
2. www.jiznicechy.org (15.10.2005)
3. www.npsumava.cz (17.11.2005)
4. www.retour.cz (8.1.2006)
5. www.sumavanet.cz (17.11.2005)

9. Seznam příloh

Mapy:

- mapa č. 1: Kraje a okresy České republiky
- mapa č. 2: Šumava v rámci České republiky
- mapa č. 3: NP a CHKO Šumava
- mapa č. 4: Schwarzenberský plavební kanál
- mapa č. 5: Vchynicko - tetovský plavební kanál

Obrázky:

- obr. č. 1: Horní portál Schwarzenberského plavebního kanálu
- obr. č. 2: Vodní rozdělovač v Želnavě
- obr. č. 3: Lenorská rechle
- obr. č. 4: Lenorská pec na chleba
- obr. č. 5: Vodní elektrárna Polka
- obr. č. 6: Skokanský můstek na Zadově
- obr. č. 7: Skokanský můstek na Zadově
- obr. č. 8: Skokanský můstek na Zadově
- obr. č. 9: Elektrárna Čeňkova Pila s vantroky
- obr. č. 10: Elektrárna Vydra
- obr. č. 11: Vila bývalých majitelů sklárny
- obr. č. 12: Detail vily s mozaikou
- obr. č. 13: Rýžovní kámen na náměstí v Rejštejně
- obr. č. 14: Špičácký železniční tunel
- obr. č. 15: Rozhledna na Pancíři
- obr. č. 16: Smolná pec v Radkově
- obr. č. 17: Vchynicko – tetovský plavební kanál

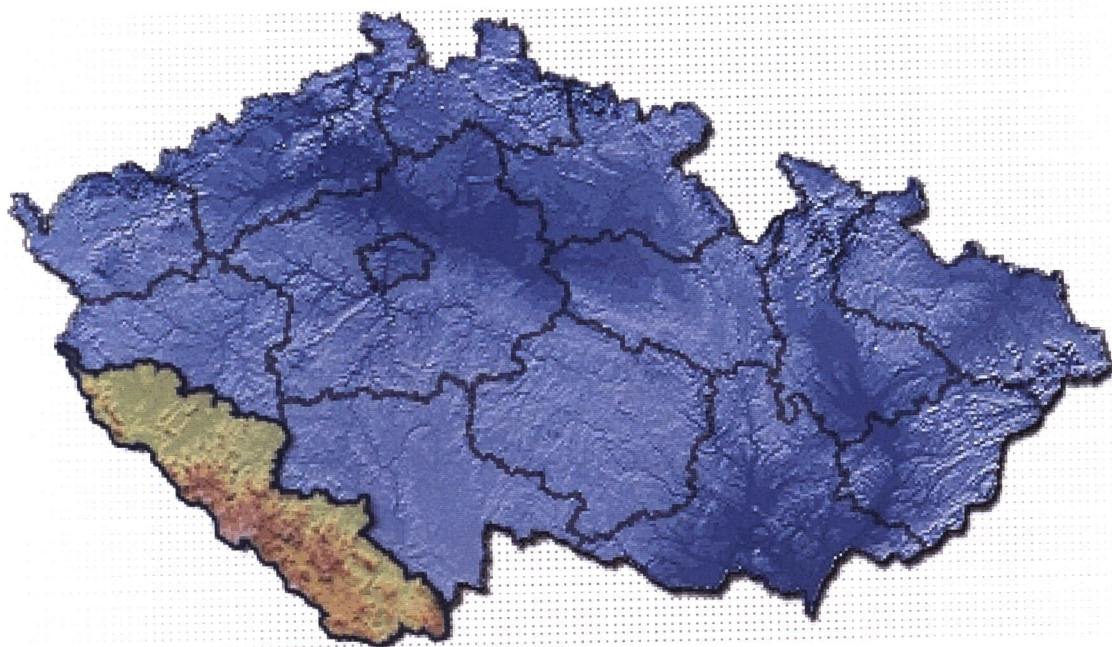
Informační prospekt

Mapa č. 1



Zdroj: www.google.com/maps

Mapa č. 2



Zdroj: www.risy.cz

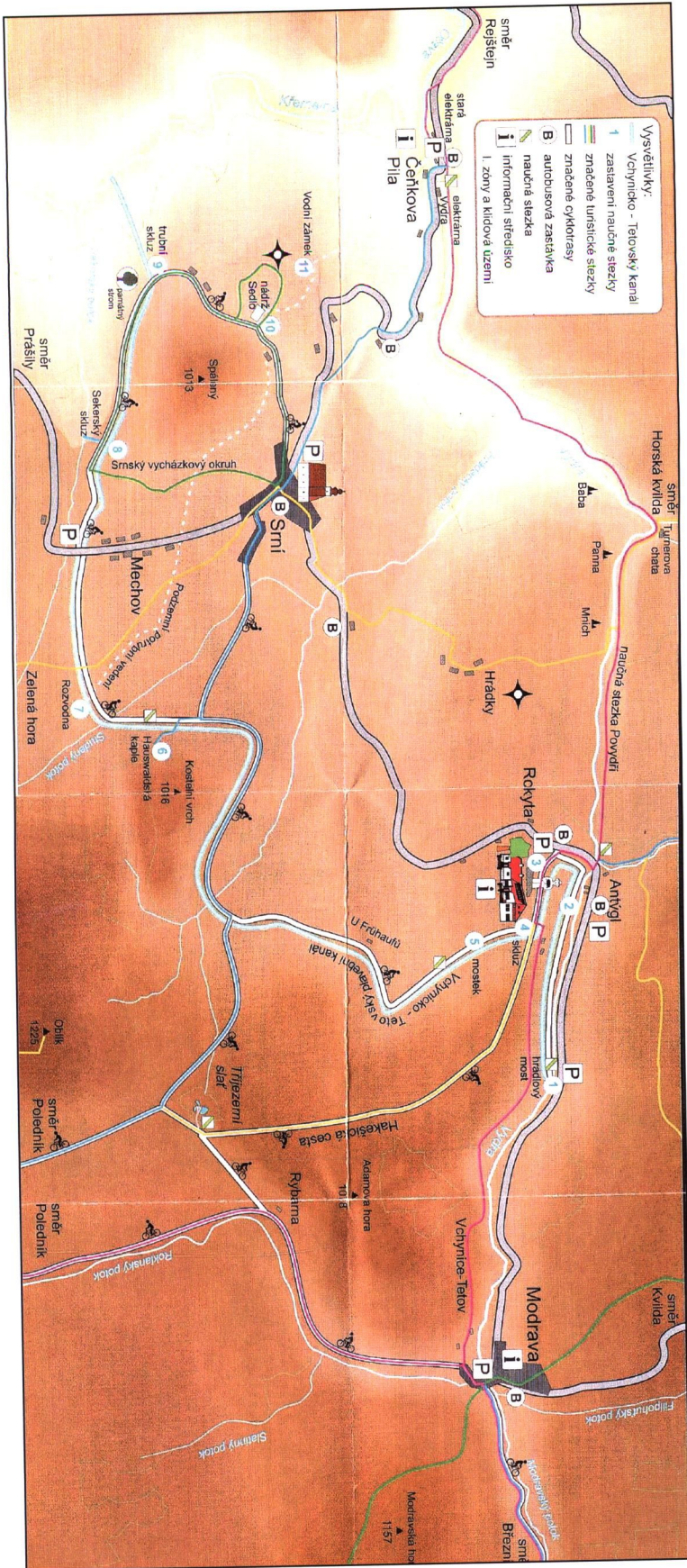
Mapa č. 3



Národní park	■
Chráněná krajinná oblast	■

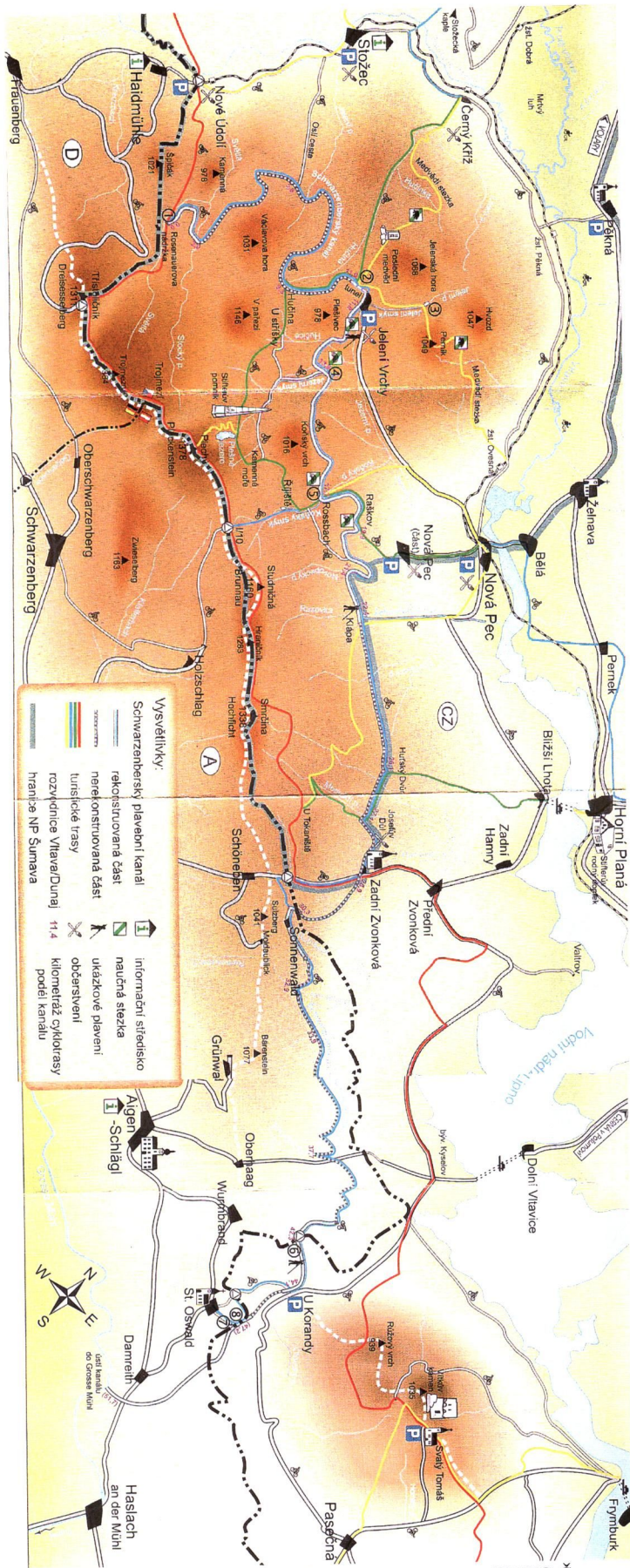
Zdroj: Správa NP a CHKO Šumava

Mapa č. 4



Zdroj: Správa NP a CHKO Šumava

Mapa č. 5



Zdroj: Správa NP a CHKO Šumava

Obr. č. 1



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 2



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 3



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 4



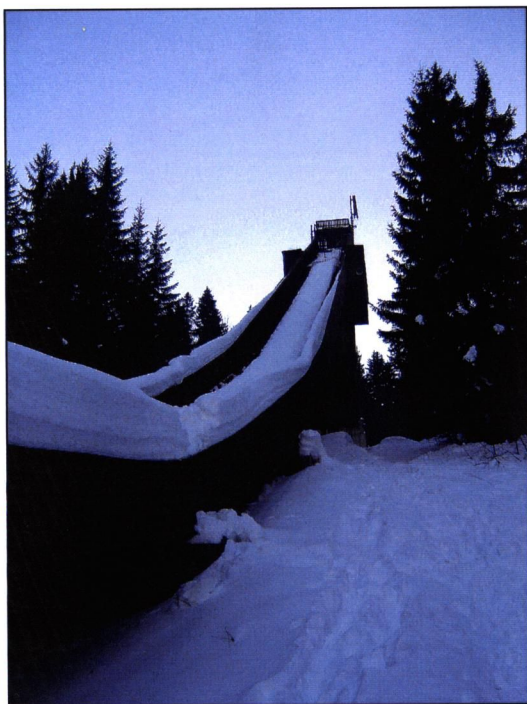
Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 5



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 6



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 7



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 8



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 9



Zdroj: Správa NP a CHKO Šumava

Obr. č. 10



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 11



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 12



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 13



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 14



Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 15



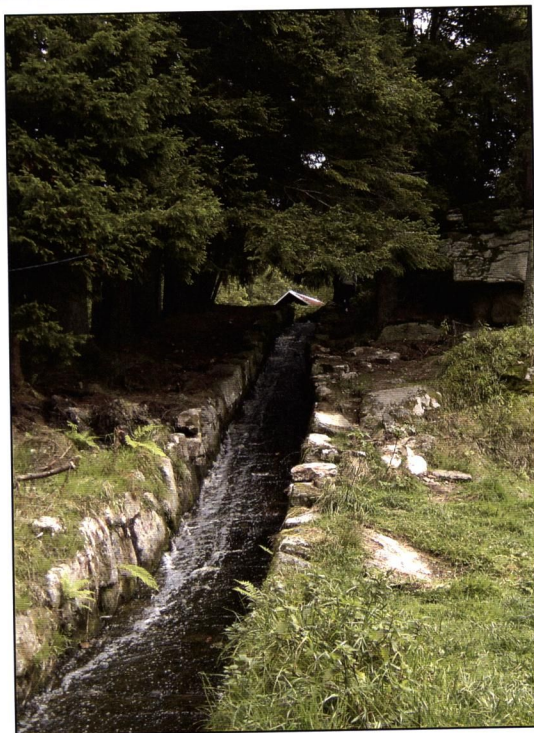
Zdroj: foto Hana Žížalová

Obr. č. 16



Zdroj: NP a CHKO Šumava

Obr. č. 17



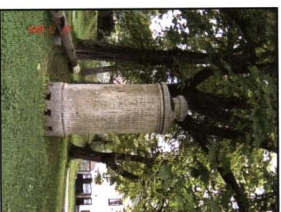
Zdroj: foto Hana Žížalová

1. SCHWARZENBERSKÝ PLYBEBNÍ KANÁL



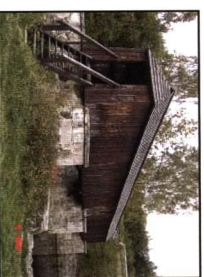
Tato mimořádná technická památka umožnila v minulosti splavování polepového dříví ze Šumavy a jeho dopravu na odbytiště ve Vídni. Návrh vypracoval schwarzenberský inženýr Josef Rosenauer. Stavba proběhla ve dvou etapách v letech 1789-1822. Délka vlastního kanálu je 44 km. S dolní regulovanou částí a se smýtky měřil 89,7 km. Naposledy se po celé délce kanálu plavilo roku 1916. Menší část kanálu byla používána do roku 1962. Na opravených úsecích kanálu se dnes koná ukázkové plavení dřeva. Podél celého kanálu vede naučná stezka vhodná též pro cyklisty. Za shlédnutí stojí Rosenauerova nádrž, tunel kanálu s horním novogotickým a dolním novorenesančním portálem nebo Rosenauerova kaplička.

2. VODNÍ ROZDĚLOVAČE



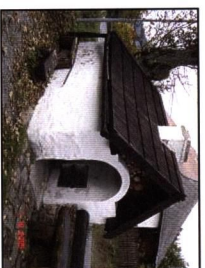
V 19. století bylo v obcích **Želňava**, **Záhvozdí** a **Pěkná** postaveno několik vodárenských artefaktů. Sloužily k rozdělování vody do jednotlivých usedlostí. V obci Pěkná se nacházejí hned dva takovéto objekty. První stojí u kostela Sv. Anny a je zachovalější. Druhý bychom našli asi 90 metrů jižněji, tento je však velmi poškozený. V obci Želňava bylo obdobné zařízení instalováno v roce 1918 a ještě v roce 1957 byly pomocí tohoto zařízení napájeny stáje a místní škola. Vodní rozdělovač z obce Záhvozdí byl roku 1978 převezen do prachatického muzea pro svůj zchátralý stav.

3. LENORA



Tato obec ležící asi 10 km západně od Volar vznikla jako sklářská osada v souvislosti se založením sklářské huti Janem Meyerem roku 1834. **Sklářna** produkovala sklo broušené i řezané, malované a ozdobné

hutní sklo. Na konci 19. století patřily výrobky z Lenory mezi luxusní české sklo. Před nedávnem přešla sklárna do rukou soukromého vlastníka a v současnosti není funkční. V Lenoře se nachází též **sklářské muzeum** se stálou expozicí historického a současného skla. Další technickou památkou, lenorskou „**rechli**“, budou znát především vodáři. Tato dřevěná křtá lávka překonávající zde Teplou Vltavu byla postavena roku 1870, její délka je 25 metrů a šířka 1,8 metrů. Posláním lávky byla pomoc při splavování dřeva ze šumavských lesů. Unikátní památkou technického rázu je obecni **pec na pečení chleba**, která se nachází v centru obce u hlavní silnice. Pec je volně přístupná a dodnes zde můžete ochutnat pravý chléb upečený přímo v této peci.



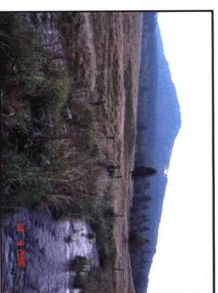
4. SKOKANSKÝ MŮSTEK

CHURÁŇOV



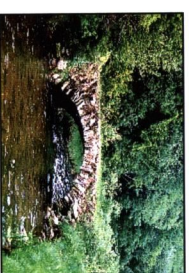
Roku 1978 byl postaven nedaleko obce Churáňov skokanský můstek (lyžařský areál Zadov). Pro skákání na lyžích byl používán do roku 1993, kdy začal být využíván jako rozhledna. Nachází se v nadmořské výšce 1100 metrů, výška rozhledny je 32 metry, ve které se nachází také vyhlídková plošina. Dnes je bohužel celý můstek a tudíž i rozhledna ve zchátralém stavu a pro veřejnost nepřístupný.

5. HAMERSKÝ POTOK



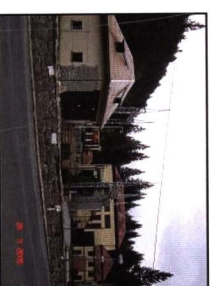
Hamerský potok, jeden z hlavních přítoků řeky Vydry, pramení v Mezílesní sláti. Jeho krátká, avšak krásná trasa, vede horskými rašelinými loukami přes Horskou Kvilidu, dále pak pod kopcem Sokol k soutoku s Vydrou asi 300 metrů pod králováckým dvorcem Antýgl. Na Hamerském potoce probíhalo ve středověku rýžování zlata a sejpy, pozůstatky po této lidské činnosti, jsou dodnes patrné.

6. VCHYNIČKO-TETOVSKÝ PLYBEBNÍ KANÁL



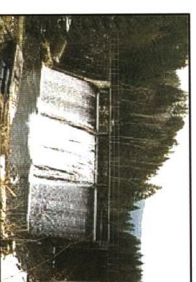
Jméno získal tento kanál po nejbližší osadě Vchynice – Tatov. Zdejší u řeky Vydry 2 km od obce Modrava a měří 14,4 km. Kanál byl vybudován jako spojnice řek Vydry a Křemelné, která obchází nespávanou část Vydry, v letech 1799-1801 opět Josefem Rosenauerem. Plavilo se v něm metrové dříví a ke svému účelu sloužil ještě počátkem 20. století. Od 30. let 20. století jeho vody využívá hydroelektrárna na Čeňkově pile. Kanál od jeho ústí do blízkosti Srní kopíruje naučná stezka, kterou mohou využívat nejen pěší, ale také cyklisté a v některých rovných částech i vozíčkáři.

7. ČEŇKOVA PILA



Kdysi skutečná pila na soutoku řek Křemelné a Vydry, pojmenovaná podle obchodníka se dřevem Čeňka Bubeníčka, který zde pilu v letech 1868 – 1870 postavil. Pila zpracovávala především dřevo z lesních kalamit z let 1863 a 1870, které sem bylo dopravováno Vchynicko – tetovským kanálem. Objekt byl roku 1912 přestaven na hydroelektrárnu, která slouží s původním vybavením dodnes. Nachází se zde také vodní elektrárna Vydra vybudovaná v letech 1934 – 1938 podle projektu ing. Karla Koska, která využívá vody bývalého Vchynicko – tetovského kanálu. Obě elektrárny jsou dnes funkční technickou památkou. V objektu je umístěna stálá expozice Západočeské energetiky. Dnes rekreační osada Čeňkova pila je zároveň vychodiskem naučné stezky Povydří.

8. ELEKTRÁRNA ČERNÉ JEZERO



Ve 20. letech 20. století byla hluboko pod hrází největšího šumavského jezera postavena první přečerpávací elektrárna na našem území s umělou vodní nádrží (stavba

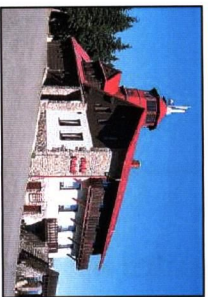
dokončena roku 1930). Hřáz údolní nádrže je 7 metrů vysoká, 64 metrů dlouhá a zadržuje 23.000 metrů krychlových vody. Hydroelektrárna je dosud v provozu s původním zařízením.

9. ŠPIČÁCKÝ ŽELEZNIČNÍ TUNEL

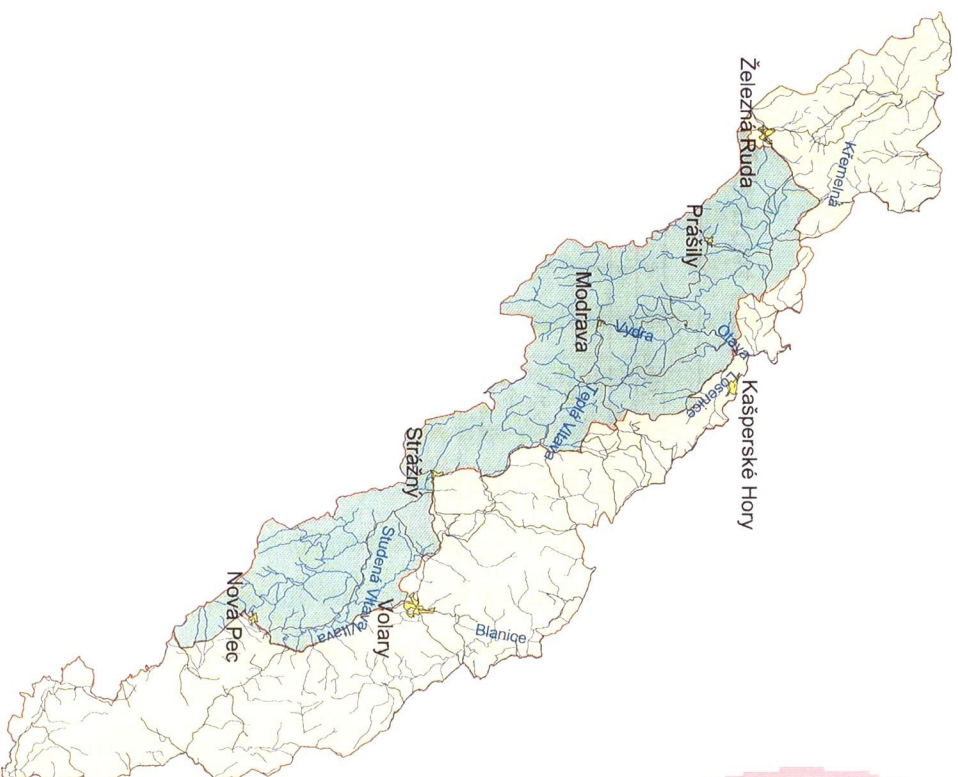


Za účelem dopravy uhlí ze severočeských dolů, byla v 70. letech 19. století zprovozněna železniční trať Pízeň – Železná Ruda. Mezi zastávkou Brtálník a Špičák prochází trať pod Špičáckým sedlem tunelem dlouhým 1.747 metrů. Tunel byl postaven v letech 1874 – 1877 jako první železniční tunel v tehdejší Rakousko – Uhersku. Dodnes je nejdelším svého druhu v ČR.

10. ROZHLEDNA NA PANCÍŘI



Jeden z nejkrásnějších výhledů na Šumavě je z vrcholů Pancíře v nadmořské výšce 1.214 metrů. Otevře se nám pohled na Šumavu, a za jasného počasí i na Alpy. Na Pancíři pramení tři řeky a prochází jím evropské rozvodí. Na vrcholku Pancíře byla jednoduška dřevěná rozhledna postavena už v roce 1880. Roku 1923 pak zde byla otevřena turistická chata s rozhlednou. Na vrchol vede z rekreačního střediska Špičák sedačková lanovka s mezistanicí na Hofmarkách o celkové délce 2.750 metrů a převýšením 347 metrů. Od sportovního areálu se lze na vrchol dostat také pěšky nebo na kole po značených turistických trasách.



11. Summary

Name of this work is „Technical monuments utilization in tourism in the selected region”. I selected region of Šumava. It is a mountain range in the south of Czech republic bordering on Austria and Germany. Czech Republic is generally famous above all for its historical monuments. But there is also a lot of interesting technical monuments, which evoke development of technology and skills of our ancestry. Although Šumava is visited above all for its natural beauties, there is also a lot of remarkable technical monuments. But there is a number of problems connected with technical monuments utilization. First of all technical monuments are type of tourism product which are least visited. Another problems are that technical monuments are not in offer of tourism product, technical monuments are not well marked and most of them are in ramshackle stand. But I mean these valuable monuments are worth to integrate in tourism product and it is worth to get them closer to general public. That is why I am interesting in this subjekt. At the beginning of my work I had to read through of many specialized literature. After that I started outdoor research and I found out real stand of technical monutements. Then I have choosen monuments which were usable for my product. Creating instructional path and leaflet promoting technical monuments and interests was aim of this work. The final product does not exists only in itself. Technical monuments are combined with other natural and historical attractions. I consider few information about cultural heritage in our country is the biggest problem. I hope run on technical monuments will increase thanks to processing this subjekt.