

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 BOHÁČKOVÁ**
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 Českých Budějovicích.

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
v Aj nebo Nj, 7. Použitá literatura, 8. Přílohy.

Jihočeská univerzita v Č. Budějovicích
Zemědělská fakulta
Katedra cestovního ruchu

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

Bakalářská práce

VYUŽITÍ TECHNICKÝCH PAMÁTEK V CESTOVNÍM RUCHU VE VYBRANÉM REGIONU

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

Autor
Hana Boháčková

2006

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Marii Heskové, za odborné vedení, cenné připomínky a rady při zpracování mé práce. Rovněž děkuji i RNDr. Blaženě Gehinové za odbornou konzultaci.

Osnova

1. Úvod	1
2. Literární přehled	3
3. Metodický postup	6
4. Technické památky	9
4.1. Technická památka	10
4.2. České Budějovice	13
4.3. Vymezení řešené oblasti	15
4.4. Historie města	16
4.5. Technické památky města Českých Budějovic	18
4.6. Navržená trasa po technických památkách a atraktivitách Českých Budějovic	22
4.7. Vybrané technické památky	23
5. Využití technických památek	32
5.1. Způsoby využití	33
5.2. Využití technických památek v cestovním ruchu v Českých Budějovicích	34
5.3. Návrhy na využití technických památek v Českých Budějovicích	38
6. Závěr	39
7. Summary	41
8. Použitá literatura	43
9. Přílohy	44

1. Úvod

Česká republika je bohatá na historické a kulturní památky, které jsou častým turistickým cílem. Méně se už ale ví, že kromě hradů a zámků existují i technické památky a atraktivity. Technické památky jsou cenným dokladem lidské zručnosti, umu a myšlení. Právě lidé se podíleli a podílejí na rozvoji techniky. Patří mezi ně staré hutě a hamry, pozůstatky po dolování, sklárny, větrné i vodní mlýny, mosty, dopravní trati a dopravní prostředky atd.

Technické památky jsou dokladem minulosti a vidíme v nich hodnototvornou složku lidské vzdělanosti, proto je důležité je vrátit do života. To znamená hledat možnosti jak přiblížit technické památky lidem a nabídnout je vhodným způsobem v produktech cestovního ruchu.

Dnešní stav technických památek je různý v každém kraji, regionu a obci. Existují památky, které jsou nově zrekonstruované a znovu splňují svůj účel. Nalezneme také ty, které se celkově přeměnily na jiný účel a také ty, které chátrají. Některé památky již vůbec neexistují nebo z nich zbyly jen trosky.

Je jisté, že kulturní památky přitahují více turistů než památky technické. Dnešní účastník cestovního ruchu rád vyhledává zážitky a nové dojmy. Při využití volného času dává přednost návštěvám hradů a zámků a na technické památky jakoby si nikdo nevzpomněl. Ale přesto většina je jich navštěvována, aniž by si turisté uvědomili, že jde o technické památky. Příkladem může být návštěva Černé věže nebo Samsonovi kašny v Českých Budějovicích.

Cílem práce je provést analýzu technických památek a technických atraktivit a navrhnout jejich využití v produktech cestovního ruchu v Českých Budějovicích. V teoretické části práce bude objasněn pojem technická památka a provedeno rozdělení dle odvětví výroby. Bude naznačen postoj České republiky k ochraně památek a bude uveden jejich význam. Situační analýza bude zaměřena na charakterizování města České Budějovice a jeho okolí z hlediska hospodářství, podnebí, dopravy a historie. Hlavní prostor budou mít technické památky města, jejich historie, umístění a současnost. Závěrem budou uvedeny návrhy na využití těchto památek v produktech cestovního ruchu. Praktická část práce představuje návrh informačního letáku s nabídkami technických památek a atraktivit města.

Z cílů práce vyplynuly následující hypotézy: technické památky nejsou dostatečně značeny, jako produkty cestovního ruchu mají rozvojový potenciál, většina památek bude z různých důvodů pro cestovní ruch nevyužitelná, jejich nabídka zaostává za jinými obory a na základě navržení informačního letáku poptávka ze strany účastníků cestovního ruchu vzroste.

Ověření těchto hypotéz je uvedeno v závěru práce.

2. Literární přehled

Obecně se **cestovní ruch** definuje jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností. Definice zní jednoduše, ale není plně výstižná. Nezahrnuje například luktativní oblast služebních cest, kde hlavním smyslem cestování je práce, nikoli zábava. Mnozí lidé nepovažují cestovní ruch za samostatné odvětví, ale za činnost, která je výsledkem služeb jiných odvětví, jako jsou ubytování, stravování a doprava. (Horner a Swarbrooke, 2003)

Produkt cestovního ruchu je vše, co se nabízí na trhu cestovního ruchu a má schopnost uspokojit potřeby návštěvníků a vytvořit tak komplexní soubor zážitků. Je to soubor služeb, které produkuje a nabízí cílové místo, podniky a instituce cestovního ruchu. Rozlišují se tři úrovně produktu: všeobecný produkt – jádro, které tvoří nabídka specializovaných služeb (doprava, přenocování) a variabilní primární nabídka cílového místa; očekávaný produkt, se kterým se ve skutečnosti zákazník setkne a kterým se producent služeb odlišuje od konkurence (prostředí, atmosféra, kvalita, značka); širší produkt poskytuje dodatečný užitek (překvapení, sleva pro stálého hosta, blahopřání k svátku). (Gučík, 2004)

Marketing je společenský a řídicí proces, jehož pomocí jednotlivci a skupiny získávají to, co chtějí a potřebují, prostřednictvím vytváření a výměny výrobků a hodnot s druhými. (Horner a Swarbrooke, 2003)

Základní rozdíly mezi marketingem zboží a služeb jsou ve skutečnosti, že zboží se vyrábí, kdežto služby mají vlastnosti, které je odlišují od výrobků.

Nejčastěji udávané **vlastnosti služeb** jsou následující:

- ☐ Nehmotnost.
- ☐ Neoddělitelnost.
- ☐ Různorodost.
- ☐ Dočasnost.
- ☐ Neexistence vlastnictví.

Marketingový mix služeb představuje soubor nástrojů, jejichž pomocí marketingový manažer utváří vlastnosti služeb nabízených zákazníkům. Jednotlivé prvky mixu mohou být namíchány v různé intenzitě i v různém pořadí. Slouží stejnému cíli, tedy uspokojit potřeby zákazníků a přinést organizaci zisk. Původně obsahoval čtyři prvky – 4P – *produkt* (product), *cenu* (price), *distribuci* (place), *komunikaci* (promotion). (Lednický, 2004)

Aplikace marketingové orientace v organizacích poskytujících služby ukázala, že tato čtyři p nestací pro účinné vytváření marketingových plánů. K tradičnímu mixu byly připojeny další 3P – materiální prostředí (physical evidence), lidé (people), procesy (processes). (Lednický, 2004)

Pro cestovní ruch je nutné přidat další prvky jako je *tvoření balíčků* (package), *naprogramování* (programming), *partnersví* (partnership) a *spolupráci*.

Nový přístup k marketingu označován jako "4C" představuje úzkou vazbu na zákazníka, je opuštěním původní koncepce marketingového mixu, který se dívá na trh pouze pohledem prodávajícího a nebere ohled, že zákazník může mít jiný pohled.

4C představuje:

- Customer benefits – celkový užitek pro zákazníka.
- Customer cost – celkové náklady na získání a užití produktu.
- Convenience – komfort, pohodlí zákazníka.
- Communication – oboustranná komunikace. (Lednický, 2004)

Za **kulturní památky** se považují, dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, nemovitě a movité věci, popřípadě jejich soubory, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické. (Lednický, 2004)

Technické památky jsou významným druhem kulturních památek a jsou často též definované jako památky techniky, vědy a výroby. Nejobecněji vzato rozumíme těmito památkami taková lidská díla, která dokládají vývoj techniky, vědy a výroby v historii společnosti. (Mazáč, 2003)

Návštěvnická atraktivita je komplex, jednotka nebo entita, které motivují lidi navštěvovat je, aby viděli, zažili a zúčastnili se toho, co atraktivita nabízí. Atraktivita mohou být přírodní nebo umělé vytvořené, mohou to být hmotné předměty nebo speciální události.

Typy atraktivit:

- Přírodní prvky krajiny. Například pláže, jeskyně, lesy a řeky.
- Člověkem vytvořené artefakty, které původně nesloužily jako návštěvnické atraktivita, ale nyní alespoň zčásti slouží. Například katedrály, hrady a zámky.

- Člověkem vytvořené artefakty, které byly vytvořeny speciálně jako návštěvnické atraktivita. Například zábavní parky.
- Speciální události a festivaly, které nemají fyzický ani trvalý charakter, ale v konkrétní době přitahují návštěvníky k určitým lokalitám. (Horner a Swarbrooke, 2003)

3. Metodický postup

Návrh metodiky pro téma „Využití technických památek a atraktivit v produktech cestovního ruchu“ je sestaven na základě hodnocení jednotlivých výstupů teoretického a praktického řešení. K sestavení metodického postupu byla z části použita metodika projektu WB-07-04 "Technické památky v produktech cestovního ruchu", řešeního katedrou cestovního ruchu v Táboře. Do projektu byla zařazena i tato práce.

K vypracování teoretické části práce bylo zapotřebí studium odborné literatury orientované na technické památky, použita literatura je uvedena v kapitole 8. Důležitá byla i práce s internetem. Z webových stránek jsem čerpala aktuální nabídku služeb cestovního ruchu v Českých Budějovicích. Nevýhodou velkého množství dat z literárních pramenů je na jedné straně jejich úzká orientace vždy na jeden vybraný segment technických památek a na druhé straně, zachycují historická data a skutečnosti o technických památkách, které jsou zajímavé, ale dnes památka neexistuje a v terénu ji nenajdeme. Nejvýznamnější technické památky jsou již dnes vyhlášeny za národní kulturní památku nebo kulturní památku a proto prvotní výběr dat je nutné dále konfrontovat s informačními zdroji památkové péče.

Provedla jsem vlastní terénní průzkum. Sběr dat byl uskutečněn v letních měsících. Vlastním šetřením jsem shromáždila informace o stavu jednotlivých technických památek, o jejich způsobu využití a pořídila jsem fotodokumentaci. Při definování řešeného území pro terénní výzkum nebylo potřeba respektovat všechny vyhledané objekty, ale zaměřit se na ty technické památky, které budou využitelné v cestovním ruchu. Výzkum byl orientován do oblastí zahrnutých do rekreačně atraktivního území. Rekreační potenciál dosahují především ty technické památky, které se nacházejí nebo navazují na atraktivní přírodní a společenské zázemí.

Práce v terénu představovala :

- ☐ vyhledání technické památky podle informací ze sekundárních zdrojů
- ☐ vyhledání památek, které mají spíše charakter technické atraktivity (technické zajímavosti), ale z pohledu vybraných kritérií je můžeme zařadit do subjektů technické památky vhodné pro využití v cestovním ruchu
- ☐ popis technické památky a atraktivity do formuláře databáze
- ☐ provedení fotodokumentace

- ☐ úpravu seznamu u památek, které ztratily význam, resp. byly zničeny, zbourány apod.

Bylo nutné analyzovat primární a sekundární informace. Sestavit kritéria pro rozčlenění technických památek:

a) kritérium odvětvové - rozčlenění technických památek podle odvětví výroby popisuje historickou výrobní strukturu určitého území, odvětvová struktura vychází z přírodních podmínek, které vedly k rozvoji daného odvětví, příp. tradici pro určité výrobní zaměření.

Příklad kategorizace technických památek a místních atraktivit v návaznosti na výrobní, odvětvovou strukturu v Jihočeském kraji:

- ☐ Technické památky pro zpracování zemědělských produktů.
- ☐ Technické památky pro zpracování dřeva.
- ☐ Vodohospodářské technické památky.
- ☐ Dopravní technické památky.
- ☐ Technické památky a pozůstatky těžby surovin.
- ☐ Technické památky po hutnické výrobě a kovovýrobě.
- ☐ Technické památky ostatní výroby.
- ☐ Jiné technické památky stavebního charakteru.

b) kritérium kulturního a historického významu - technické památky dodnes patří k nedostatečně hodnocené kategorii kulturních památek, v praxi není využito technický význam, unikátnost, výjimečnost v celoevropském měřítku u mnohých technických památek.

Příklad kategorizace technických památek podle státní památkové péče, které nejlépe zachycuje kulturní a historický význam formou vyhlášení:

- ☐ Národní kulturní památka
- ☐ Kulturní památka

c) kritérium územní návaznosti - podmínkou využití technických památek a místních atraktivit v produktech cestovního ruchu je podat návštěvníkovi komplexní informace o všech památkách a atraktivitách na území sídel i volné krajiny.

Příklad kategorizace technických památek a místních atraktivit z pohledu celkové územní návaznosti na další kulturní památky a atraktivity:

- ☐ Technické památky v centrech městských sídel památkově chráněných.
- ☐ Technické památky v centrech menších měst.

- Technické památky ve vesnickém prostředí památkově chráněných.
- Technické památky ve vesnickém prostředí.
- Technické památky a místní atraktivita samostatně stojící v přírodním prostředí.
- Technické památky a místní atraktivita v přírodním prostředí s návazností na vodní tok, příp. vodní plochu.

Navrhla jsem využití technických památek v Českých Budějovicích jako produktů cestovního ruchu a vymezila segment turistů. Produkt je vhodný pro školní mládež a rodiny s dětmi. Vytvořila jsem leták technických památek a atraktivit, který je přílohou této práce.

Rizika využití technických památek jsou spojena s:

- Jejich nevyhovujícím technickým stavem.
- Nezájmem vlastníků o jejich zpřístupnění nebo zařazení do produktů cestovního ruchu.
- Nedostatkem finančních prostředků na opravu a zpřístupnění technické památky.
- Majetkové problémy spojené s vypořádáním technické památky apod.

4. Technické památky

Technické památky jsou významným druhem kulturních památek a jsou často též definované jako památky techniky, vědy a výroby. Nejobecněji vzato rozumíme těmito památkami taková lidská díla, která dokládají vývoj techniky, vědy a výroby v historii společnosti. (Mazáč, 2003)

Za technickou památku se považuje každý předmět nebo objekt, který vznikl následkem lidské činnosti, jejímž účelem bylo přizpůsobení přírody potřebám člověka a mající historickou hodnotu dokumentující tuto činnost v takové míře, že to rozhoduje o potřebě trvalého zachování dané památky jako kulturního statku. Technické památky zaujímají významné místo mezi ostatními kulturními památkami a jsou nedílnou součástí našeho kulturního dědictví. (Mazáč, 2003)

4.1 Technická památka

Rozdělení technických památek

Podle povahy dělíme technické památky na **nemovité** a **movité**, přičemž další členění je podle jednotlivých odvětví výroby a to:

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

Hodnocení technických památek

Osobitým poznávacím znakem, který odlišuje technické památky od ostatních kulturních památek, je jejich technická a výrobní funkce. *Technická hodnota* památek spočívá hlavně v uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstrukčních řešení. Tato hodnota se projevuje nejen ve vlastním technickém zařízení a výrobním vybavení technických staveb a výrobních objektů, ale také v jejich provozních stavbách, jejichž plánovité rozmístění, dispozice, řešení konstrukcí a architektonické formy byly ovlivněny výrobním procesem a technologií. (Mazáč, 2003)

Vedle technické hodnoty vykazují technická stavební díla výrobní objekty ještě další společenské hodnoty, např. *hodnotu historickou a dokumentární*, která je v tom, že dokládají určité vývojové stádium příslušného výrobního odvětví i technického oboru a technologie a v dalších lokálních vazbách těchto objektů k ekonomickému

společenskému vývoji. Technické památky dokládají, že je člověk tvořil s rozumem, citem a tvůrčí představivostí proto mají značné *estetické a emocionální hodnoty*, které se uplatnily nejen v technické funkci, ale i ve výjavných formách. Důležitá pro zachování památek je i jejich *užitná hodnota*, protože možnost udržet objekt nadále v původním provozu přináší i jeho další údržbu. (Mazáč, 2003)

Ochrana technického a průmyslového dědictví

Ochrana technického dědictví v České republice spadá do oblasti Národní památkové péče. Z 33 000 evidovaných nemovitých kulturních památek jsou pouze 3 % památek v kategorii památek technické povahy. Péče o ně je dána ustanovením zákona č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči. (Zemánková, 2003)

Snaha ochraňovat technické památky začala u nás již ve dvacátých letech uplynulého století, teprve vydání zákona č.22/58 Sb., znamenal začátek komplexní ochrany technických památek. V šedesátých letech bylo přistoupeno k prvnímu zaevidování technických památek na území tehdejší ČSR. Do seznamu byly převážně zařazeny památky nemovité povahy. Předpokládalo se, že unikátní technologická zařízení se stanou součástí expozic speciálních muzeí. Pro malou kapacitu depoziářů se však tento záměr nepodařilo realizovat. Další vývoj nastal v souvislosti s usnesením vlády ČSR č. 25 z roku 1973 ke koncepci rozvoje státní památkové péče a ochrany přírody "Koncepce péče o technické památky v terénu". Koncepce upozornila na potřebu soustavné spolupráce s jednotlivými technickými muzei. Koncepce byla naplněna jen částečně. Jedním z hlavních důvodů byla absence řádného zabezpečení financování oprav ze státních zdrojů. V osmdesátých letech se začala otázka technických památek dostávat do popředí zájmu, a to jak odborníků, tak široké veřejnosti. Roku 1986 byla založena Sekce ochrany průmyslového dědictví při Klubu přátel národního technického muzea v Praze. V devadesátých letech dvacátého století nastoupilo období, kdy si postupně veřejnost začala uvědomovat nesmírných hodnot, které jsou ukryty v oblasti techniky. Je to však především období, kdy byla celá řada technických památek prohlášena za národní kulturní památky, případně za kulturní památky. (Lednický, 2004)

Ministerstvo kultury ČR od poloviny 90. let vypisuje granty na zmapování průmyslového dědictví v ČR pod názvem "Výzkum industriálních areálů a objektů". Pro záchranu průmyslového dědictví se od roku 1999 angažuje také Kolegium pro technické památky

ČKAIT & ČSSI. Při ČVUT v Praze vzniklo v roce 2001 Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČR. (Zemánková, 2003)

Význam technické památky

Technické památky jsou součástí kulturního dědictví, právě tak jako výtvorná díla, literatura, divadlo, zůstávají svědectvím o lidských ambicích, umu a schopnostech. Technické dědictví může být ale přitažlivé i jako připomenují základů lidského poznání, vědy a proměny technologií. Technické památky nás provázejí téměř na každém kroku, setkáváme se s nimi nejen ve městech, ale i menších lokalitách. (Lednický, 2004)

Je nutno posuzovat technické památky nejen v jejich individuální existenci, ale v širokých vztazích k celému životnímu prostředí. V tomto životním prostředí zaujímají důležité postavení, protože je dotvářejí a nad ostatní jeho články vynikají svými společenskými hodnotami. Jsou zapojeny do procesu tvorby životního prostředí nejen již svou existencí ale i funkční náplní. (Lednický, 2004)

Význam technické památky je dán jejím zařazením k chráněným objektům památkové péče do kategorie národní kulturní památka, nebo kulturní památka. (Mazáč, 2003)

Technická památka je doklad význačné tvůrčí činnosti minulého vývoje, dnes je všeobecně na celém světě uznávána jako nenahraditelná kulturní hodnota. Tyto památky nejsou stejnorodé povahy a každý druh má své zvláštní rysy dané jejich výrobním účelem. Proto jejich charakter má vliv nejen na umístění v krajině, ale také i na jejich působení na okolí. (Lednický, 2004)

4.2 České Budějovice

Základní zeměpisné údaje

Město České Budějovice je správním centrem Jihočeského kraje a nachází se přibližně v jeho geografickém středu. Městem protékají dvě řeky – Vltava a Malše, jejichž soutok se nachází v bezprostřední blízkosti historického jádra. Ploché dno Českobudějovické pánve tvoří téměř dokonalou rovinu, takže nadmořská výška zastavěných prostor se většinou pohybuje v rozmezí od 385 do 400 m. Protože však k městu administrativně přísluší také další osady položené na výšinách Lišovského prahu, dosahuje nejvyšší bod katastrálního území 561 m n. m. Nejmenší nadmořská výška naproti tomu činí 371 m. (Kovář, 2005)

Rozloha katastrálního území, spadajícího pod správu Magistrátu města Českých Budějovic, představuje celkem 5 556 ha, z čehož ale jenom 582 ha tvoří zastavěné plochy, zbytek připadá na zemědělskou a lesní půdu, vodní hladiny a jiné prostory. Poměrně vysoký podíl zemědělských ploch je způsoben tím, že k vlastnímu městu bylo během druhé poloviny 20. století připojeno také dvanáct dříve samostatných obcí, z nichž však jen některé srostly s Českými Budějovicemi také urbanisticky. Celý takto vytvořený katastr byl pak v roce 1970 rozdělen na sedm dodnes platných územních obvodů, jenom zčásti respektujících historické hranice obcí. (Kovář, 2005)

Podnebí

Klima jižních Čech je přechodného středoevropského typu, v němž se střídavě uplatňují vlivy oceánu na západě a vlivy pevniny na východě, takže počasí má proměnlivý průběh. Většina území jižních Čech patří do mírně teplé a mírně vlhké nebo vlhké oblasti, která v nadmořských výškách kolem 750 m n. m. přechází v mírně chladnou oblast. Nejteplejším měsícem bývá červenec, jehož průměr dosahuje 17 - 18 °C v pánevních oblastech, v nejvyšších polohách nad 900 m n. m. klesá pod 14 °C. Dnu, kdy teplota vystoupí nad 25 °C, mají nejvíce pánevní oblasti, v průměru jich bývá 40 až 50 v roce. Maximální teploty téměř každoročně překračují v nižších polohách 30°C, výjimečně i 35 °C. (www.jiznicechy.cz, 6.2.2006)

Hospodářství

Do Českých Budějovic jako přirozeného centra jižních Čech se koncentruje významná část průmyslové výroby. Zřejmě nejznámějšími zdejšími podniky jsou pivovary Budějovický Budvar a Samson, navazující na staletou tradici vaření piva ve městě. Světovou proslulost si získaly rovněž tužky a další výrobky značky Koh-i-noor. Významný je také podíl strojírenského průmyslu a výroba smaltovaného nádobí, sídlí zde mnoho stavebních firem. Celkový počet podnikatelských subjektů ve městě se pohybuje kolem 20 000. (Kovář, 2005)

Dopravní spojení

Z Českých Budějovic jako významného spádového centra se doprava paprskovitě rozblhává do všech stran. Jsou přirozeným dopravním uzlem železničním i silničním a jsou napojeny na celostátní komunikační síť. Uvažuje se rovněž o zavedení leteckého spojení z bývalého vojenského letiště v nedaleké Plané. (Kovář, 2005)

4.3 Vymezení řešené oblasti

Oblast, ke které se práce vztahuje, je katastrálním územím spadající pod správu Magistrátu města Českých Budějovic. Území je rozděleno do 7 městských obvodů.

Nejvíce technických památek se nalézá přímo v historickém jádru města a nedalekém okolí. Historické jádro je velice bohaté na kulturní památky a proto roku 1980 bylo vyhlášeno městskou památkovou rezervací.

4.4 Historie města

Soutok velkých jihočeských řek Vltavy a Malše si v roce 1265 zvolil český král Přemysl Otakar II. k založení města Českých Budějovic, aby tak upevnil své mocenské postavení v jižních Čechách. Pravidelný půdorys nově zakládaného královského města, jehož střed tvoří rozlehlé čtvercové náměstí, patří k vrcholům středověkého urbanismu v českých zemích. České Budějovice se díky panovníkově přízni a výhodné poloze na dálkových obchodních cestách hospodářsky vznáhaly, takže již kolem přelomu 13. a 14. století tu byly dokončeny dva skvostné chrámy a město obepínaly pevné hradby. Za věrnost královské koruně se čeští panovníci Budějovickým bohatě odměňovali udílením četných výsad zaručujících hospodářskou prosperitu a čilý obchodní ruch. V průběhu neklidného 15. století představovaly katolicky orientované Budějovice pevnou oporu proti husitství. Vojevůdce Jan Žižka dobře odhadl důkladnost jejich opevnění a o dobytí města se ani nepokusil. Šestnácté století přineslo Českým Budějovicím nebyvalý rozkvět. Značné zisky plynuly do městské pokladny zejména z těžby stříbra v okolních dolech, ale také z vaření piva, z rybníčního hospodaření a obchodu se solí. Nahromaděné prostředky užila městská obec mimo jiné k okázalé reprezentaci: vznikla nová budova radnice, byly přestavovány hradby a městská rada dospěla k rozhodnutí vystavět vysokou věž, které se dnes říká "Černá". Protože také měšťané zkrášlovali své domy, získaly České Budějovice půvabnou renesanční tvář. Roku 1569 zde byla zřízena mincovna, která zpracovávala stříbro vytěžené v důlních revírech kolem dnešního Rudolfova. Barokní éra opět pronikavě změnila podobu veřejných budov i soukromých domů ve městě, obohatila České Budějovice o řadu církevních památek a mimo jiné též o jeden ze symbolů města - Samsonovu kašnu. Ke kulturnímu významu města přispěl řád piaristů, který se tu usadil v roce 1762 a zřídil zde latinské gymnázium. Do stejné doby spadá i vznik městského divadla. Za Josefa II. bylo roku 1785 založeno českobudějovické biskupství. Devatenácté století vstoupilo do života města jednak převratným technickým pokrokem a jednak vývojem moderní občanské společnosti. Koněpřežní železnice, postavená mezi lety 1825-1832 jako první na evropském kontinentě, spojila České Budějovice s hornorakouským Lincem, a společně s vltavskou plavbou, kterou provozoval Vojtěch Lanna, urychlila přepravu zboží v severojižním směru. Tato skutečnost samozřejmě podnítila rozvoj obchodu a průmyslu. Několik velkých průmyslových podniků začalo do města přitahovat množství pracovních sil a rychlý růst počtu obyvatel se již nedal zastavit. Úměrně tomu se rozrůstala i obytná zástavba. Počátkem sedmdesátých let

19. století definitivně dosloužila koněpřežka, již nahradila výstavba tratí parní železnice do Plzně, Prahy a Vídně mezi lety 1868 -1874. Město se stalo důležitým železničním uzlem a střediskem obchodu mezi rakouskými a českými zeměmi. Dvacáté století přineslo od prvních desetiletí dalekosáhlé změny ve všech oblastech života města. Město se rozrůstalo a díky tomu také dnes najdeme nemálo příkladů moderní architektury 20. a 30. let; za některými z těchto staveb stojí jména předních českých architektů. České Budějovice vyrostly ve skutečnou hospodářskou i kulturní metropoli jižních Čech. Od padesátých let zaznamenalo město značný územní a populační rozvoj, počet obyvatel se zdvojnásobil a v současné době se pohybuje těsně pod stotisícovou hranicí. Historický střed Českých Budějovic je od r. 1980 vyhlášen Městskou památkovou rezervací (MPR). České Budějovice jsou přirozeným hospodářským, finančním a kulturním centrem jižních Čech, jsou statutárním, krajským a okresním městem. (www.c-budejovice.cz, 15.11.2005)

4.5 Technické památky města Českých Budějovic

V Českých Budějovicích se nachází mnoho technických a průmyslových památek. Město je známo především pivovarnictvím, výrobou tužek, vodohospodářskými stavbami a v neposlední řadě koněpřežní železnici. Záslnu za vznik českobudějovických technických staveb mají Vojtěch Lanna - provozovatel vltavské plavby, Josef Hardtmut - zakladatel továrny Koh-i-noor a bratři Gerstnerové, kteří stojí za vznikem koněpřežky. Zde je výčet těch nejznámějších technických památek, které můžeme nalézt v Českých Budějovicích a v blízkém okolí.

Technické památky pro zpracování zemědělských produktů

Komplex pivovaru **Samson** představuje industriální architekturu. Byl založen roku 1847 jako německý měšťanský pivovar a nachází se na Lidické třídě.

Jako protipólem německého pivovaru vznikl v letech 1894 – 1895 světověznámý pivovar **Budvar**. Byl postaven na opačném konci města. I zde se přes modernizace dochovaly některé staré objekty dokládající počátky provozu.

Mezi českobudějovické nejstarší mlýny patří bezpochyby Přední a Zadní mlýn. Byly vystavěny krátce po založení města roku 1265. Dvorní mlýn, zvaný **Přední**, vyrostl na pravém břehu Vltavy, dnes u Slepého ramene řeky Malše, na severozápadní straně města. **Zadní** mlýn stojí za Předním v Mlýnské ulici. Přední mlýn je již rekonstruován a Zadní vyžaduje opravu. Foto Předního mlýna viz. Příloha č. 1

Jediný mlýn, který si zachoval svou výrobu je **Bělohorský**, dnes nazýván Suchomel. Pro mletí už však nejsou používány klasické vodní mlýny ale elektřina. Je v soukromém vlastnictví a nachází se na pravém břehu Vltavy daleko za městem. Foto viz. Příloha č. 1

Dopravní technické památky

České Budějovice se zapsaly do dějin dopravy jako východní **stanice koněpřežky**, která je nejstarší železnici v Evropě. První vozy byly vypravěny v roce 1828 a v sedmdesátých letech 19. století byla nahrazena parostrojní železnici. S pozůstatky koněpřežky ve městě se setkáme téměř na každém kroku. **Strážní domek** v Mánesově ulici, **solný sklad**, **nástupišť a pokladny** v České ulici, odkud pak pokračovala nákladní kolej severním směrem přes Mlýnskou stoku do dnešní Husovi ulice. Končila před zájezdním hostincem

"**U Zelené ratolesti**", což byl nejsevernější bod této trati. Tento objekt do dnešní klasicismu podoby přestavěl roku 1831 podnikatel Vojtěch Lanna. Byl to rozsáhlý areál se stájem, byty kočích, sklady, rozsáhlou zahradou, dodnes dochovanou vozovnou na pilířích. Výhodná poloha poblíž řeky umožňovala překládání zboží z koněpřežky přímo na loď.

Provozovatelem vltavské plavby byl Vojtěch Lanna. Za Dlouhým mostem na levém břehu Vltavy se zachovaly budovy **Lannovy loděnice**. Zde se od poloviny 16. až po 19. století vyráběly dřevěné lodě, na nichž se zboží dopravovalo do Prahy a i dále do Německa. U loděnice se nachází také Lannova vila. Blíže k mostu stojí barokní domek, kde se Vojtěch Lanna narodil. Foto Lannovi loděnice viz. Příloha č.1. S dějinami dopravy v Českých Budějovicích je také spjat klasicistní zájezdní hostinec "**U města Vídně**" v Rudolfové ulici, dnes je zde restaurace U Podkovy. Vnikl při vystavění nové silnice na počátku 19. století a dochoval se zde vozový přístřešek.

Dne 2.12.1908 mezi náměstím a nádražím zdarma projížděly první **tramvaje**. Roku 1910 mělo město už tři konečné: Nádraží, Linecké a Pražské předměstí. Tramvaje nesly označení podle konečné: L - Linecké předměstí a P - Pražské předměstí. Šprýmaři jim říkali podle L langsam, tedy pomalu a podle P také pomalu. Písmena později nahradily římské číslice I až III. Tratě o celkové délce 4888 m a 525 m manipulačního úseku. Jezdily denně od 6 do 22 hodin. Vozovna se nacházela v tehdejších prostorách parní elektrárny na Novohradské. Při bombardování roku 1945 byla vozovna zničena, spousta kolejnic byla vytrhána a zkrácena a přerušeno vedení. Doprava se na měsíc zastavila. Po válce postupně začaly tramvaje nahrazovat trolejbusy. Koleje tramvaji se nemohly položit přes železniční koleje, proto dopravu na hřbitov zajišťoval trolejbus (elektrobuses). Jezdil v letech 1910 – 1914 a byl jedním z prvních trolejbusů v českých zemích. V roce 1947 město rozhodlo o vybudování sítě trolejbusové dopravy. V říjnu roku 1948 byla dokončena první trať. Po úplném dokončení celé výstavby 28.10.1949 zahájily trolejbusy provoz v celé síti. Tehdy spojovaly město s městskými částmi: Nemanice, Čtyři Dvory, Rožnov, Mladé, Suché Vrbné, Rudolfovo. V šedesátých letech minulého století byl provoz trolejbusů velmi nákladný a proto byly nahrazeny autobusy. (www.budweb.cz, 2005, autor Luděk Jirman)

Foto tramvaje viz. Příloha č. 2

Vodohospodářské technické památky

Zajímavou skupinou technických památek jsou vodní díla a stavby které s vodou souvisejí. **Mlýnská stoka**, která byla vystavěna nepochybně při založení města splňovala dvě úlohy. Hlavním účelem bylo, že posílila městský obranný systém a navíc přiváděla vodu na mlýny. Technickou památkou jsou také rybníky. Rozlévají se na severozápadě od Českých Budějovic. Byly zakládány v 15. století buď na náklady města nebo zámožných občanů.

Nesmíme zapomenout na říční stavby, ke kterým nepochybně patří jezy. V Českých Budějovicích se nacházejí dva technicky zajímavé. Po proudu prvním takovýmto jezem je **Trilčův** z roku 1939. Leží na řece Vltavě u krajské nemocnice. Dále po proudu za soutokem řeky Vltavy a Malše nad Dlouhým mostem roku 1930 vyrostl **Jiráskův jez s hydro-elektrárnou**. Foto Jiráskova jezu viz. Příloha č. 1

Pro rozvod užitkové vody po městě existoval již na počátku 16. století jednoduchý vodovod. O dvě století později přistoupila obec k zavedení nového, na svou dobu technicky důmyslného vodovodního zařízení. Na pravém břehu Vltavy vyrostla v letech 1721 – 1724 **vodárenská věž** s rezervuárem v nejvyšším patře, do něhož byla říční voda vytlačována čerpadly na pohon vodními koly. Tlak způsobený převýšením potom zajišťoval rozvod vody potrubím do Samsonovy kašny na náměstí a dalších menších kašen v ulicích. Při modernizaci vodovodního systému v roce 1882 získala původně barokní věž nový ráz, byla zvýšena a ozdobena velkým sgrafitovým znakem města. (Kovář, 2005)

Foto vodárenské věže viz. Příloha č. 1

Samsonova kašna je nejkrásnější ozdobou českobudějovického náměstí. Kdysi sloužila jako zásobárna vody pro obyvatele města. Voda se do ní přiváděla z již zmíněné vodárenské věže. Byla postavena v barokním stylu na místě pranyře v letech 1721 – 1726 a je největší kašnou v České republice.

V Českých Budějovicích nechybějí ani mosty. Ten nejznámější a největší se nazývá **Dlouhý most**. Vznikl při založení města a byl velmi důležitý, spojoval levý břeh Vltavy s městem. Je dlouhý 96,5 metru a dosahuje šířky 18 metrů. Jeho současná podoba vznikla v roce 1998. Foto Dlouhého mostu viz. Příloha č. 1. **Most Zlatý** se nachází na Jiráskově nábřeží a spojuje město s Lineckým předměstím. Po tomto mostě přicházeli do města obchodníci z Českého Krumlova a Rakouska. Přivážela se po něm sůl a další zboží, z čehož město bohatlo. Odtud se odvozuje název mostu. Dalším důležitým mostem

v historii města byl i most **Dřevěný**. Vede od Solné branky na Sokolský ostrov a je pouze pro pěší.

Technické památky ostatní výroby

Nejvíce technických památek zanechal ve městě průmysl. V roce 1848 koupil Alfred Pollak v ulici Boženy Němcové budovu bývalého cukrovaru a zřídil zde **sírkárnu**. Výhodou podniku byla bezprostřední blízkost nádraží koněspřežky.

Ze stejného důvodu byl postaven podnik na výrobu tužek – **Hartmutova továrna**. Dnešní Koh-i-noor. Původně se zde vyráběla kamenina a porcelán.

Na přelomu 19. a 20. století vzniklo ve městě mnoho továren a továrniček, jejichž budovy zcela zanikly nebo byly přestavěny na jiné účely.

Ostatní technické památky

Ojedinelou technickou památkou jsou bývalé **vojenské pekárny**, jejichž areál zaujímá roh Pražské a Pekárenské ulice na Pražském předměstí. Na místě dvora středověkého původu tady stál zřídil v polovině 18. století vojenskou zásobárnu, sloužící jako sklad výstroje, potravín i dalšího materiálu pro budějovickou posádku. Její kapacita byla postupně rozšiřována, roku 1813 došlo k přístavbě velké vojenské pekárny. Památkově hodnotné barokní a klasicistní objekty bohužel vzaly za své při rozsáhlé přestavbě areálu na obchodní centrum, zahájené v roce 2003. (Kovář, 2005)

Českobudějovická **hvězdárna** byla roku 1937 postavena u soutoku řeky Vltavy s Malší. Ve válečném období byla obsazena Němci. Roku 1971 byla narušena přístavbou planetária, kinosálu a dalších místností. Hvězdárna je pro veřejnost denně otevřena.

4.6 Navržená trasa po technických památkách a atrakcích Českých Budějovic.

Sestavení trasy bylo navrženo na základě terénního průzkumu. Okruh je dlouhý zhruba 2 km v rovném terénu v centru města. Navržená trasa je vhodná pro rodiny s dětmi a školní mládež. Dle této trasy byl navržen informační leták, který je uveden v příloze č. 4.

Trasa:

Černá věž – Samsonova kašna – Solnice – Rabštejnská věž – Solná brána – Otakarova zastávka – Železná panna – Hvězdárna a planetárium – Strážní domek koněpřežky.

Východním směrem je Černá věž z které je krásný výhled na město a jeho okolí. Druhou zastávkou je Samsonova kašna na náměstí Přemysla Otakara II.. Následuje Solnice na Piaristickém náměstí v níž je umístěno jihočeské motocyklové muzeum. Odtud k Rabštejnské věži, kde se nalézá muzeum historických zbraní. Dále podél řeky až k Solné bráně, věži Otakarce a Železné panně. Na druhém břehu řeky Malše se nalézá Hvězdárna a planetárium a konečným bodem okruhu je muzeum koněpřežky.

4.7 Vybrané technické památky

Podrobnější informace o nejzajímavějších technických památkách Českých Budějovic. Památky jsou seřazeny podle navrhované trasy (viz kapitola 4.6.)

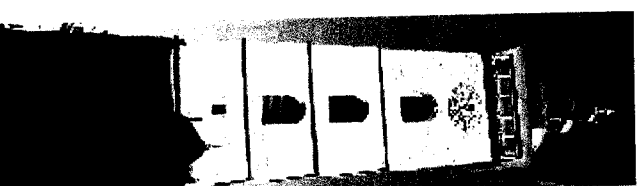
Černá věž

Zvonice a městská hláska při katedrálním chrámu sv. Mikuláše je s Bílou věží v Hradeckém Králové ojedinělým příkladem renesanční městské kampanily v Čechách. Věž (vysoká 45,6m po podlahu ochozu, resp. 71,9 po špičku věže) budovali v letech 1549-77 italsí stavitelé Hons Spatz (Spatio) (do roku 1555), Lorenz (do roku 1565) a Vincenc Vogarelli. Krov je dílem tesaře Martina Khopffa, měděnou krytinu provedl Thomas Bock z Pirny. Hodiny, instalované roku 1606, vyrobil Donát Tschirmschein, zřejmě měly ukazatel fáze měsíce jako nejjednodušší typ orloje. Po roce 1950 byl pořízen elektrický hodinový stroj. Ve věži viselo 7 zvonů a byl zde i velký a malý cimbal. Zvonice je neobyčejně vysoká, štíhlá, pětipatrová. V dolní části je připojeno šnekové schodiště. V jihovýchodním nároží jsou klíčové štíhlý. Na východní straně je pravouhlý portálek s přetínavými spodními profily ostění. Věž je završena renesančním ochozem a bání s dvojitou lucernou. Třebaže byly použity i gotické tvaroslovné prvky, výraz stavby je již zcela renesanční. Kompozice Černé věže a kostela tvoří jedinečnou dominantu budějovického náměstí i celého města. (Hlušičková, 2001)

Až do poloviny 20. století žil na věži věžník, mezi jehož hlavními povinnostmi patřilo neustálé střežení města, noční vyvolávání hodin z ochozu a zvonění. Jako byt sloužily věžnímu dvě místnosti v nichž se dnes nachází pokladna a hodinový stroj. Poměrně malé a chladné prostory obývala početná rodina i s domácími zvířaty, veškeré těžší předměty a například také voda se musely dopravovat z ochozu pomocí rumpálu s lanem. (Kovář, 2005)

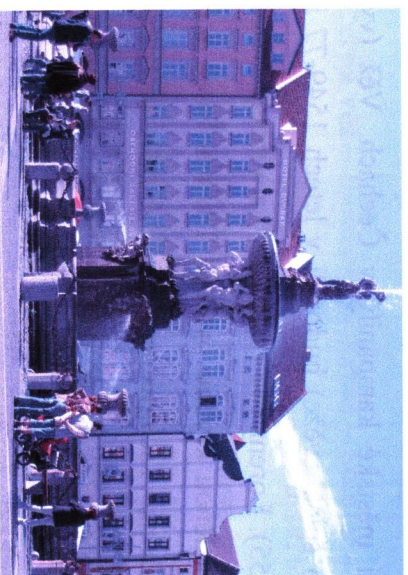
Věž je součástí Městské památkové rezervace. Ochoz Černé věže nabízí pozoruhodné výhledy na město i jeho okolí.

Zdroj: foto H. Boháčeková



Samsonova kašna

Na náměstí Přemysla Otakara II. se nachází osmiboká, konkávně zprohýbaná kamenná nádrž z masivních profilovaných kamenů, doplněná 4 kalichovými vazami. V jejím středu je umístěn hranolový podstavec, jehož hladký sokl, ukončený římsovou, doplňují 4 zavěšené kartuše s mužskými maskami jako chříčící vody. Užší horní část doplňují 4 postavy atlantů, kteří vzpírají kruhovou mušlovitou nádrž. V její ose je na zužujícím se členěném podstavci postava Samsona (odtud její jméno) zápasilého se lvem.



Kolem nádrže jsou polygonální kamenné patníky, ukončené hříbovými hlavicemi. Kašna byla postavena podle návrhu Janna Fappa, upraveného jezuitou Franzem Baugutem, Josefem Dietrichem z Trhových Svinů v letech 1721-27. (Hlušičková, 2001)

Zdroj: foto H. Boháčková

Komplexní oprava byla provedena v roce 1999.

V minulosti měla kašna vedle funkce zásobování vodou i významnou úlohu společenskou a tuto funkci si dochovála dodnes. Nyní je to nejznámější místo schůzek v tomto městě. Jen pár kroků od kašny směřem k hotelu Zvon se v dlažbě zachoval valoun s vyrytým křížkem zvaný Bludný kámen, údajně na místě středověké šibenice. Podle pověsti zabloudí každý, kdo ho překročí po desáté hodině večerní.

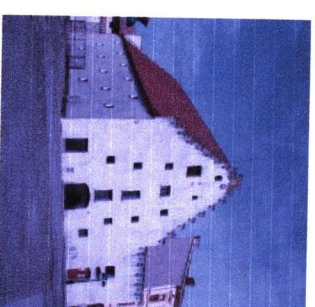
Masné krámy

Původně se maso prodávalo v nevyhovujících krámcích na náměstí, které císař Karel IV. při své návštěvě Českých Budějovic v roce 1364 přikázal odstranit a postavit jině. Byl k tomu vybrán právě roh dnešních ulic Krajinské a Hroznové. Kolem poloviny 16. století došlo k renesanční přestavbě masných krámů a v této podobě se dochovály v zásadě dodnes. Nejvýraznější změna proběhla v roce 1830, kdy byl podle projektu Antonína Krátkého přestavěn uliční štít do empírového stylu. Až do konce 19. století se zde prodávalo převážně maso, později tady byly v provozu malé krámký s rozličným zbožím

a objekt chátral. V roce 1953 proběhla úprava masných krámů na stejnojmennou restauraci, která si vydobyla značnou proslulost i daleko za hranicemi jižních Čech. Renesanční objekt má bazilikální uspořádání, tj. vysokou střední loď, podél jejíž stran běží nízké podélné přístavky – právě v nich bývaly umístěny krámký, zatímco střední prostor sloužil ke komunikaci. Zadní štít zdobí tzv. vlaštovič ocasey, charakteristický renesanční prvek. (Kovář, 2005)

Od roku 2002 jsou Masné krámy uzavřeny.

Solnice



Renesanční stavba z roku 1531. Ozubený štít je vlastně gotickým cimbuřím aplikovaným na štít domu. Na průčelí jsou tři masky stavitelů, dle pověsti jsou to sřaté hlavy zlodějů, kteří se kdysi dávno pokusili vykrást klášterní kostel, ale byli přitom přistiženi statečnou jeptiškou, jež přivolala pomoc. Zbrojnice byla později přeměněna na sklad solí, od čehož dostala své pojmenování.

Zdroj: www.c-budejovice.cz

Postavením koňky byla z Lince dopravována touto drahou. Zde byla nakládána na lodě a posílána do Prahy. (Pietzer, 1991)

Dnes se zde nachází Jihočeské motocyklové muzeum.

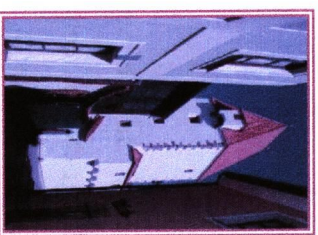
Bastionová pevnost

Bastionová pevnost čili městské opevnění bylo budováno již za Přemysla Otakara II., zakladatele města. Opevnění sestávalo z vysoké vnitřní hradební zdi a nižší vnější hrady. V přístupu k hradbám zabráňovala od jihu a západu koryta Malše a Vltavy, na východě a severu umělé hradební příkop Mlýnská stoka. Opevnění bylo ve 12. století upravováno a na konci 15. století bylo zesíleno. V 16. století bylo opevnění znova přestavováno. Po roce 1827 byly hrady porušeny probouráním vstupu koněspřežní železnice do města a pak postupně z větší části zbourány. Později při rozvoji dopravního ruchu byly postupně svrženy všechny městské brány. Do dnešní doby se na západním konci bývalého středověkého města zachoval souvislý úsek hradeb s tzv. Otakarovou baštou, zvanou Otakarkou a hradební věží, zvanou Železná panna. Tyto hrady jsou mezi Biskupskou ulicí a bývalým dominikánským klášterem a také v domech Panské ulice. V severozápadní části

města stojí samostatně Rabštejnská věž, která byla dříve také součástí opevnění. V místech barokních bastionů, které byly postaveny v letech 1640 – 61, se v dnešní době nachází městské sady. (www.budweb.cz, 2005)

Rabštejnská věž

Je součástí městského opevnění ze západu. Byla zbudována v průběhu 14. století. Stavba se zpevněnými nárožími je zakončena vysokou valbovou střechou. Do přízemí se původně vstupovalo žebříkem z 1. patra. V 1. polovině 19. století byla věž přestavbou upravena na byty v pozdně klasicistním stylu. (www.budweb.cz, 2005)



Zdroj: www.c-budejovice.cz

Nyní je areál po celkové rekonstrukci a ve věži je umístěna stálá expozice brnění a zbraní.

Železná panna

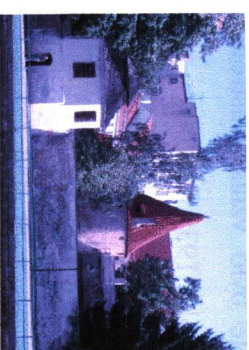
Věž je také součástí městského opevnění. Pojmenování vzniklo podle mučidla, které bylo dle pověsti ve věži umístěno. Byla vystavěna pravděpodobně ve 14. století. Čtyřpatrová stavba s odsazeným posledním podlažím je rovněž překryta valbovou střechou. Přístup býval z ochozu v úrovni 1. patra, v 19. století byl probourán dodatečný přímý vstup do přízemí. (www.budweb.cz, 2005)

Nyní je to nejznámější hradební věž s expozicí. Návštěvník si může sám prohlédnout onen pověstný mučící nástroj který se skrývá ve věži, ale také ukázky současného kamenického řemesla a mnoho dalších expozic a zajímavostí. Zpestření pro nejmenší návštěvníky tvoří ukázky animovaných filmů a expozice známých Broučků. V letních měsících je zde příjemné posezení v kavárně na dvorku pod věží.

Otakarka

Půlvalcová hradební bašta Otakarka se nachází v biskupské zahradě, která není veřejnosti běžně přístupná.

Od poloviny loňského roku prochází rekonstrukcí.

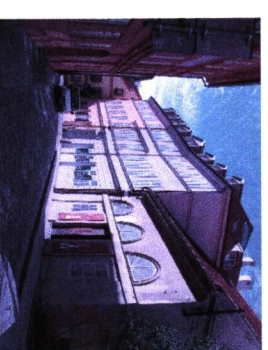


Zdroj: foto H. Boháčková

Solný sklad

Jedná se o zachovanou část původního městského solního skladu, existujícího již od 17. století. V 19. století byl sklad společně se sousední budovou solního úřadu přestavěn do dnešní podoby. V roce 1901 byla větší část (severní) zbořena z důvodu výstavby gymnázia, takže objekt byl zkrácen. (Hlušíčková, 2001)

Dnes je budova po celkové rekonstrukci a slouží jako kulturní a zábavné centrum.



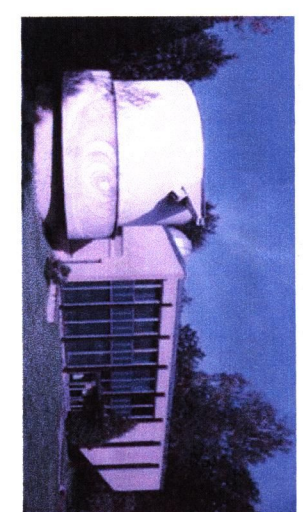
Zdroj: foto H. Boháčková

Hvězdárna a planetárium

Dne 14. října 1928 vznikla v Českých Budějovicích Jihočeská astronomická společnost, jejíž cíle byly popularizovat astronomii a postavit hvězdárnu. Pro hvězdárnu v Českých Budějovicích bylo vybráno krásné místo v Krumlovských alejích na soutoku řek Malše a Vltavy. Nashromáždění finančních prostředků umožnilo zahájení stavby hvězdárny již

v roce 1931. Návrh nové observatoře vypracoval člen JASu stavitel Kubiček, který také provedl stavbu. V roce 1933 byla stavba díky mnoha peněžním darům dokončena, ale stále chybělo kvalitní přístrojové vybavení. Roku 1934 byla ve třech přízemních místnostech zřízena státní radiogoniometrická stanice sloužící k orientaci letadel. Také byla dokončena montáž elektrického ořádacího zařízení kopule. Roku 1937 došlo ke slavnostnímu otevření nové hvězdárny. V kopuli o průměru 5 m byl na mohutném betonovém pilíři instalován velice výkonný dalekohled. Ve velkém přednáškovém sále bylo vzniklo astronomické muzeum. Byla zde také meteorologická stanice. V polovině roku 1939, krátce po německé okupaci, byla radiogoniometrická stanice obsazena říšským letectvem a poté zabrali Němci celou hvězdárnu. Vojáci zničili velkou část knihovny a vnitřního zařízení, některé dalekohledy se ztratily. Od roku 1955 začali na hvězdárně pracovat stálí zaměstnanci a v roce 1956 vznikla pobočka českobudějovické hvězdárny – horská observatoř na Kleti. Budova hvězdárny byla v roce 1971 narušena přístavbou planetária, kinosálu a dalších místností. (Hlušíčková, 2001)

V současné době si můžete v hale hvězdárny prohlédnout volně přístupnou výstavu.



Pořady v planetáriu pod umělou hvězdnou oblohou se konají v úterý od 20:00 a ve čtvrtek od 16:30 pro rodiče s dětmi. Pozorování Slunce je možné každý pracovní den od 9:00 do 15:00 hodin – pouze v případě jasného počasí. K večernímu pozorování je hvězdárna otevřena každé úterý od 21:00 hodin pouze za jasného počasí.

Zdroj: foto H. Boháčková

Strážní domek koněspřežky



Nijak nápadný strážní domek bývá označován za nejstarší nádraží na evropském kontinentě, přesněji řečeno jednalo se o příbytek pro hlídače přilehlého nákladního nádraží. Pochází z roku 1828, a protože jde o skutečnou technickou raritu, byl v roce 1977, kdy se rozšiřovala silnice, o několik metrů přesunut a zachráněn. Ve strážním domku lze navštívit malou

Zdroj: foto H. Boháčková

expozici, věnovanou dějinám koněspřežní železnice. (Kovář, 2005)

Koněspřežní železnice

Pozvolna zdolávat výšku a neopouštět ji! – Tak zněla hlavní zásada projektanta unikátní koněspřežky Františka Antonína Gerstnera. Zdánlivě banální princip stavby železnic platí dodnes a uplatňují ho všichni projektanti současných horských drah. Jak to ale všechno začalo? Původně na celém plánu začal pracovat František Josef Gerstner, otec Antonína. Byl požádán, aby vyprojektoval kanál mezi Vltavou a Dunajem. Když se ukázalo, že by to přišlo na příliš velké peníze, hledal kompromisní řešení, kdy by železnice vedla do Vyššího Brodu a odtud se pokračovalo po vodě. Jenže to by zase znamenalo prohloubit koryto Vltavy. Česká šlechta tehdy brala převratné technické vymoženosti jako společenskou a módní událost, ale protože v sousedním Maďarsku byl úspěšně otevřen Františkův plavební kanál, železnice ji připadala nudná, málo reprezentativní a dala od ní ruce pryč. Projekt otce tedy mohl uskutečnit až v roce 1807 jeho syn F. A. Gerstner, v té době už vídeňský profesor polytechniky. Císařské privilegium „ku stavbě a provozu železné silnice z Českých Budějovic do Lince“ obdržel roku 1824. Stavbu prvního úseku z Budějovic do Kerschbaumu, dlouhého šedesát čtyři kilometrů, ale zahájil až 28. července následujícího roku. Stavební práce běžely pěkně, první míli (7,59 km) postavil za pouhých šest měsíců. Provoz na úseku byl zahájen po třech letech. Stavbu Gerstner zahájil v příznivé době, kdy na ni byl dostatek peněz, ale to se s uplývajícím časem změnilo. Rozpočet stále dramaticky rostl, a to i kvůli Gerstnerově preciznosti. Na ničem neslevil. Jižní úsek koněspřežky až do Lince tak dokončil až Gerstnerův kolega a žák Schönerer. Na rozdíl od Gerstnera při stavbě šetřil a dnes je to znát. Gerstner zachovával nabytou výšku a dodržoval určitý poloměr oblouků mostů, jenž se používá dodnes. Historie sice Gerstnerovu genialitu trochu přibarvuje (připisuje se mu vynález kamenného jádra ve valech, ale ve skutečnosti se na tom dohodla komise, která prověřovala tempo stavební práce). Gerstner totiž zpočátku vůbec nepočítal s tím, že by koně na trati mohly časem vystřídat lokomotivy na parní pohon. (Koktejl, 2005)

Prvních pár let po dostavbě byla koněspřežka bezesporu nejpokrokovější železnicí ve střední Evropě. Brzy ji ale překonala železnice rakouská (Severní dráha Ferdinandova, úsek Vídeň – Břeclav, byla otevřena 6. 6. 1839). Konešpřežka ale byla zcela jistě první železnicí mezinárodní a také nejdelší na světě. Na české straně, kde ji stavěl Gerstner, dokázal díky systému, kterým byla postavena, utáhnout kůň až třicetkrát těžší náklad, než doposud táhl formanský vůz. Koně se měnili na takzvaných přepřahacích stanicích, kde si odpočali a pak jeli zpět. Zpočátku ani nepatřili železniční společnosti, ta je měla jen

pronajaté. Na trati se dokonce časem objevily i vozy soukromníků, kteří nesáli o to, aby setlačili s někým v kabině. Drožku museli táhnout cvičení koně, kteří byli na provoz na kolejích zvyklí, i tak ale občas docházelo ke kolizím. Spřezení, která jela proti sobě, se mohla míjet na takzvaných výhybnách, umístěných od sebe asi deset kilometrů. Pokud se soupravy potkaly mimo ně, platilo pravidlo, že couvá ten, kdo má k nejbližší výhybně kratší vzdálenost. Přednost před osobním vlakem měl pak vlak nákladní. Někdy cestující dokonce jen vystoupili, sundali vůz z tratě ručně, a když druhý přejel, vrátili ho zpět. Osobní a nákladní vlaky měly pravidelný řád. Původně byla železnice konstruována jen pro přepravu soli, brzy k ní přibýlo další zboží jako obilí, pivo, ryby... Časem, když si mohl cestující vzít s sebou zavazadlo do dvaceti třiceti liber, získala na popularitě osobní doprava. Nakonec začala koněspřežku využívat i pošta. Které věci se takto mohly převážet, určovala samostatná vyhláška. Stejně jako jinde se totiž kradlo i na železnici, a tak si každý za své věci ručil sám. Aby měli cestující nad zavazadly stálý dohled, byly těsně vedle kolejí přilepovány i občerstvovací stanice, jako třeba v Kirschbaum. Cestující se tu posilovali za paušální cenu (něco jako polopenze v ceně jízdného). Z archivů ale vyplývá, že jídlo bylo „občas nevalné chuti“. (Koktejl, 2005)

Gerstner nebyl diplomat, spíše despotický diktátor. Během náročné stavby tratě se dokonce rozhádal i s budějovickým magistrátem a obchodnickým stavem a všichni se postavili proti němu. Výjimkou byl jen tehdejší loďař Vojtěcha Lanna, který vycítil šanci na projektu vydělat. Stavba tedy probíhala poměrně dramaticky a Gerstner vystupoval jako zlý muž. Dvakrát se dokonce vzbouřili i dělníci a chtěli jej lynčovat. Dobové zprávy ale uvádějí, že je zvládl dříve, než přijelo vojsko. Sám seřezal dva ze vzbouřenců holf, vytáhl je z davu a předal na radnici, aby je potrestala. Měl na to, byl velmi robustní. V roce 1827 pracovalo na stavbě najednou i šest tisíc lidí a bouřili se kvůli nedostatku peněz. Gerstner totiž prodával řemeslné práce jednotlivým firmám, které si najímaly takzvané „pachtýře“. Ti často raději místo dělníkům strčili peníze do vlastní kapsy a prostě utekli. Ošizení se pak dožadovali mzdy na Gerstnerovi, který s tím ale už neměl nic společného. Po dokončení vykazovala železnice vysoké zisky, protože byla jediným spojením s Rakouskem. Zatímco trasa z Čech do Lince byla využita převážně pro nákladní dopravu, trať z Lince do rakouského vnitrozemí sloužila již tehdy i jako turistická. Železnice ale také obrovsky ovlivnila růst počtu obyvatel a rozvoj živností a továren kolem Českých Budějovic, což je dodnes markantní. V současnosti se objevují nápady koněspřežku vzkřísit jako turistickou atrakci. V Rakousku, kde takto funguje několik set metrů, je ale

částečně dotována. Pro soukromého investora by proto byl takový projekt na české straně, případně alespoň pokus zakonzervovat to, co zbylo, nákladný. Dílčí projekty probíhají v Bujanově (Kolářové slavnosti), v Holkové, který se má proměnit v živý skanzen formanské dopravy, i v Budějovicích, kde je malé muzeum koněspřežní železnice a rekonstrukce solného skladu. Ale na to, jakým unikátem koněspřežka byla, je to málo. (Koktejl, 2005)

Trasa koněspřežky viz. Příloha č.3

Foto historického vozu koněspřežky viz. Příloha č.2

Koněspřežka opět v ulicích jihočeské metropole

Koněspřežní železnice by se měla vrátit do centra města, jako lákadlo pro turisty. Město předpokládá, že by k tomu mohlo dojít v letošním roce. Stavební povolení pro tento projekt již bylo vydáno. Stavět by se mělo na etapy a zvolená varianta zasahuje jen minimálně do hustě obydlených částí města. Město chce zahájit výstavbu poté, co obdrží dotace pro tento projekt.

Trasa první etapy začne v Háječku a bude pokračovat ulicemi Biskupskou, Radniční a Českou až k Piaristické. Tou povede na náměstí Přemysla Otakara II. a po jeho západní straně se vrátí zpět do Biskupské. Projekt dodržuje historickou trasu a na první zmíněný úsek má navázat druhý z České ulice na Husovu směrem k Zelené ratolesti.

5. Využití technických památek

Pro zachování technického dědictví dalším generacím je potřeba hledat možnosti jak staré stroje, opuštěné či chátrající objekty opravit a vhodně využít. Možností jak tyto památky využít je mnoho.

Mezi nejvíce využívané technické movité památky patří automobily – veteráni a motocykly – veteráni. Většinou jsou umístěny v muzeích a také se využívají ke komerčním účelům. Další nejčastější a nejznámější je využití historických vlakových souprav a parních lokomotiv.

U nemovitých památek jsou důležité rekonstrukce a přestavby objektů. Je zde možnost zachování původního účelu objektu nebo přestavba na jiný, pro lidi přitažlivější. Další eventualitou je výstavba nových průmyslových muzeí.

5.1 Způsoby využití

Lednický (2004) rozděluje využití technických památek do dvou forem:

Formy využití u nemovitých památek:

- Provedení vnitřní rekonstrukce objektu, zněna technického a technologického vybavení na moderní úrovni, čímž by bylo možno pokračovat v původní výrobní aktivitě. Zachování původní dispozice a vzhledu objektu.
- Dnešním trendem je přestavba průmyslových objektů na objekty jako jsou muzea, restaurace, hotely, tržnice či zábavní střediska. Došlo by tak ke změně využití celého objektu. Původní jedinečnost objektu by zůstala zachována.
- Výstavba průmyslových skanzenů, tvorba účelově zaměřených průmyslových muzeí a podnikových muzeálních expozic.
- Prohlídka historických provozů, kde se dochovala původní, pro návštěvníky přitažlivá výroba.

Formy využití u movitých památek:

- Jedná se především o dopravní prostředky. Nejznámější využití jsou například nostalgické jízdy historických železničních souprav a parních lokomotiv.
- Široce rozšířenou a využívanou movitou technickou památkou jsou také automobily – veteráni. Vedle pravidelných srazů a setkání majitelů těchto historických vozidel jsou to propagační jízdy při výročích.
- Ve větších městech se můžeme setkat s historickými vozy trolejbusů či tramvajových souprav při oslavách výročí nebo jako atrakcíviou pro turisty apod..

Naopak Mazáč (2003) uvádí jako nejintenzivnější způsob společenského využití těchto památek jejich zpřístupnění jako prohlídkových objektů.

Mohou být zpřístupněny jako:

- prohlídkové objekty předvádějící původní výrobní funkci
- prohlídkové objekty v klidu
- zpřístupněné samoobslužné objekty

5.2 Využití technických památek v cestovním ruchu v Českých Budějovicích

České Budějovice jsou městskou památkovou rezervací a proto jsou bohaté nejen na kulturní ale i technické památky. Možnosti jakými jsou tyto památky využívány lze rozdělit následovně: na technické památky, které si zachovaly svůj původní účel za kterým byli vybudováni či sestrojeny a na ty, které tento smysl ztratily.

5.2.1 Technické památky, které si zachovaly původní účel

Trolejbus

V šedesátých letech minulého století trolejbusy zmizely z jihočeské metropole, začátkem devadesátých let téhož století byla trolejbusová síť opět obnovena. Dopravní podnik města vlastní unikátní historický trolejbus, který je zrekonstruovaný. Využívá ho ke své propagaci, na dni otevřených dveří či k jiným akcím. Lidé si tak mohou vyzkoušet, jaké bylo cestování takovýmto trolejbusem.

Koh-i-noor

Akciová společnost Koh-i-noor Hartmuth. Od svého založení vyráběla kameninu, později tužky. V současné době je největším výrobcem kancelářských potřeb ve střední a východní Evropě. Továrna si zachovala původní dispozice a vzhled objektu. Technická a technologická změna vybavení byla modernizována.

Pivovar Samson

Je nejstarším pivovarem ve městě. Ani tomuto podniku se nevyhnula modernizace výroby, přesto si areál zachoval svůj původní historický vzhled.

Pivovar Budvar

Přes modernizaci provozu, uskutečněnou v devadesátých letech 20. století, se i tady zachovaly některé objekty, pamatující počátky provozu. V současnosti je to významná

návštěvnická atrakтивita. Pivovar pořádá pro návštěvníky exkurze po areálu a tím jim přibližuje výrobu zlatého moku.

Jiráskův jez s hydro-elektrárnou

Jez od roku 1932 vzdouvá vody Vltavy i Malše jako stabilizační stupeň s energetickým využitím. Tento jez je nejznámější v Českých Budějovicích. Veřejnost do prostor elektrárny nemá možnost vstupu a ani se zde nekonají akce spojené s cestovním ruchem.

Trilčův jez s hydro-elektrárnou

Mladší jez z roku 1937 stabilizuje vodní hladinu řeky Vltavy, energeticky se využívá a slouží k odběru vody. V rámci cestovního ruchu slouží pouze jako cíl vycházek místních obyvatel a jako místo pro rybaření. Kolem jezu vede také cyklistická stezka.

Dlouhý, Zlatý a Dřevěný most

Dodnes splňují tyto mosty účel za kterým byly postaveny – spojují město s okolím. Dlouhý most je v současnosti hlavní mostní komunikací jihočeské metropole. Most Zlatý spojuje jižní část města s centrem a slouží pouze pro pěší. Most Dřevěný vede z Radniční ulice na Sokolský ostrov také je pouze pro pěší. Přes všechny tři mosty vede cyklistická stezka.

Hvězdárna a planetárium

Budova hvězdárny byla v roce 1971 narušena přístavbou planetária, kinosálu a dalších místností. Pro veřejnost je otevřena každý pracovní den. V hale hvězdárny je volně přístupná výstava. Pořady v planetáriu pod umělou hvězdnou oblohou pro rodiče s dětmi. Pozorování Slunce a večerní oblohy.

Bělohorský mlýn – Suchomel

Již zmiňovaný mlýn si zachoval původní dispozice a vzhled, avšak provoz byl zmodernizován. Mlýn je v soukromém vlastnictví.

5.2.2 Technické památky sloužící jinému účelu než pro který byly vybudovány

Dnešním trendem je přestavba průmyslových objektů na restaurace, hotely, muzea, nákupní, kulturní a společenská centra. V Českých Budějovicích převažuje kulturní a společenské využití technických objektů.

Kulturní a společenské využití

Solný sklad

Solný sklad v České ulici slouží z hlediska cestovního ruchu jako kulturní středisko pod názvem C.K. Solnice. Objekt je zrekonstruovaný. Interiéry skladu byly zachovány.

Zájezdní hostinec "U zelené ratolesti"

Krásný klasicistní objekt z roku 1831 byl nejsevernějším bodem trati koněspřežní železnice. Byl zde rozsáhlý areál se stájem, sklady, byty kočích. Areál si zachoval svou původní klasicistní podobu. Prostory jsou využívány jako obchod, restaurace, noční klub, kanceláře a provozovny různých firem, vlastníkem je Zelená ratolest a.s..

IGY – bývalý areál vojenských pekáren

Na rohu Pražské třídy a Pekařenské ulice z areálu bývalých pekáren vyrostlo v roce 2004 největší zábavní a nákupní centrum v jihočeském kraji. Jsou zde možnosti nakupování, sportování a kulturního využití.

Lannova loděnice

Loděnice slouží pro společenské a sportovní využití dětí a mládeže.

Samsonova kašna

Sloužila jako zásobárna vody pro obyvatele. Po výstavbě vodovodní sítě, tato funkce zanikla. Dnes je dominantou náměstí Přemysla Otakara II.. Je to jedna z památek, která láká nejvíce návštěvníků do Českých Budějovic.

Černá věž

Až do poloviny 20. století žil na věži věžný, mezi jehož hlavními povinnostmi patřilo neustálé střežení města, noční vyvolávání hodin z ochozu a zvonění. Černá věž je jedna z nejnavštěvovanějších atrakcí města. Je zde nádherný rozhled na město a okolí.

Muzeální využití

Strážní domek koněspřežky

Ve strážním domku je umístěna expozice věnovaná dějinám koněspřežní železnice. Domek bývá označován za nejstarší nádraží na evropském kontinentě.

Solnice

V interiéru, který není běžně přístupný, je unikátně zachována původní dřevěná konstrukce jednotlivých pater. V malém přístavku se nyní nachází motocyklové muzeum.

Železná panna

V hradbní věži je umístěn pověsný mučící nástroj, expozice je věnována především dětem s ukázkami současného kamenického řemesla. Památka se celkově dochovala a nedávno byla rekonstruována.

Rabštejnská věž

Ve věži je umístěna expozice historických zbraní a v přízemí se nachází obchod s výrobky lidového řemesla. Památka se celkově dochovala a byla rekonstruována.

5.3 Návrhy na využití technických památek v Českých Budějovicích

Na základě primárních a sekundárních informací jsem došla k závěru, že technické památky v centru města a okolí jsou dostatečně využity. Proto uvádím pouze některé návrhy jak zvýšit návštěvnost a přitažlivost určitých památek.

Pivovar Samson by se mohl pokusit o zpřístupnění prostor svého areálu a provádět návštěvniky podobně jako pivovar Budvar. Této možnosti by mohla využít i továrna Koh-i-noor.

Podél cyklistické stezky, která vede městem, se nalézá mnoho technických památek. Navrhuji v blízkosti stezky umístit informační tabule a upozornit cyklisty na každou nedalekou památku. U objektu opět instalovat vývěsku o historii této památky. Podél stezky se nacházejí například tyto památky: Lannova loděnice, Dlouhý most, Jiráskův jez, Přední a Zadní mlýn, městské opevnění, vodárenská věž, Trilčův jez.

6. Závěr

V rámci rozšiřování nabídky produktů v oblasti cestovního ruchu se i technické památky stávají častějšími cíli turistů. V minulosti byl ze strany turistů větší zájem o historické památky. A dnes jakoby se nabídka historických památek vyčerpala. Lidé chtějí poznávat něco nového. Myslím, že pro technické památky je ten pravý čas vystoupit do popředí a nabídnout tak svůj skrytý potenciál.

Technické památky jsou součástí našeho kulturního dědictví, proto je musíme chránit, aby se zachovaly našim budoucím generacím. Uchovat je v takovém stavu, v jakém je sledáváme nyní, či ještě lepším. V jihočeské metropoli se nacházejí památky ke kterým nemá město či majitelé tento postoj. Například Masné krámy byly nejznámější a nejnavštěvovanější restaurací. Od roku 2002 jsou uzavřeny, a tak více než čtyři roky chátrají. Důvodem jsou majetkoprávní neshody vlastníků. Město často přistupuje k ochraně a k opravám svých objektů lépe než soukromí vlastníci.

V Českých Budějovicích jsou průmyslové památky hojně navštěvovány. Většina se jich nachází v historickém centru. Ty nejznámější památky, které tvoří dominanty města, jsou především technického charakteru. Například to je Černá věž, Samsonova kašna, Solnice a městské opevnění.

Převládá společenské a muzeální využití technických památek. Milovníci motocyklů si přijdou na své v Solnici na Piaristickém náměstí, kde je umístěno muzeum těchto historických strojů. V nově opravené Železné panně je expozice, která je určena jak pro malé děti a mládež, tak i pro dospělé. Nejznámějším muzeem techniky je bezesporu strážní domek koněspřežky. Ve městě nechybí ani muzeum historických zbraní v jedné z hradebních věží.

Převažují zejména památky vodohospodářské, dopravní a památky pro zpracování zemědělských produktů.

Cílem této práce bylo i navržení letáku s nabídkami technických památek města. Leták obsahuje fotografie s popisem. Tyto jsou očíslované a tvoří okruh městem. Trasa je trochu fyzicky náročná (225 schodů na Černou věž), může ji využít široký okruh účastníků cestovního ruchu. Navržený produkt je vhodný pro rodiny s dětmi a školní mládež, dále pro milovníky technických památek.

Největším problémem v oblasti technických památek se ukázalo být to, že jsou mnohdy špatně značeny. Chybí označení "technická památka" přímo na objektu a v turistických letácích. Pokud se pomalu začíná poplávka po technických památkách zvyšovat, mělo by město na toto reagovat a nabídnout tak návštěvníkům co opravdu žádají. K historickým a kulturním památkám přiřadit označení technická památka, aby návštěvníci byli lépe informováni. Zařadit mezi nabídku produktů pro turisty také leták, který se specializuje na průmyslové památky. A tím by se docílilo i větší návštěvnosti některých atraktivit města.

Hypotézy, které byly uvedeny v úvodu práce byly různými způsoby ověřeny:

- Technické památky nejsou dostatečně značeny.
- Terénním průzkumem byla hypotéza potvrzena. Památkám technického charakteru chybí označení, které by návštěvníka lépe informovalo.

- Nabídka technických památek zaostává za jinými obory.

Hypotéza byla potvrzena v informačním centru. Převládá zde nabídka kulturních a společenských událostí.

- Technické památky jako produkty cestovního ruchu mají rozvojový potenciál.

Sledováním aktuálních informací v oblasti cestovního ruchu byla hypotéza potvrzena. Cestovní ruch je v dnešní době nepřehlédnutelným segmentem hospodářství. Lidé mají neomezené touhy po poznání a nových zážitcích. V současnosti se poplávka po technických památkách zvyšuje díky rekonstrukcím starých předmětů nebo chátrajících objektů a jejich využití v cestovním ruchu.

- Většina památek bude z různých důvodů pro cestovní ruch nevyužitelná.

Terénním průzkumem byla hypotéza potvrzena.

- Na základě zpracování tohoto tématu a navržení informačního letáku o produktu, poplávka ze strany účastníků cestovního ruchu vzroste.

Navržený leták byl nabídnut a předán do informačního centra v Českých Budějovicích a bude využit v letní sezóně 2006.

7. Summary

This work is specialized to analyse technical monuments and technical attractions and to propose their utilization in products of tourism in the city of České Budějovice.

Technical sights belong to our cultural inheritance, that is why we must protect them to conserve them for future generations. We have to keep them in such condition in which we find them now or even in a better condition. In this South Bohemian metropolis there occur sights that are not in that right relationship with the city itself or with their private holders. For example: Masné krámy. It was the best-known and the most frequented restaurant in the city. Since 2002 it has been closed and dilapidating more than 4 years. The reason - property contentions. The attitude of the city towards preservation and repairs of its objects is often much more better than the attitude of private holders towards their estate.

Industrial sights of České Budějovice are visited frequently. Most of them are situated in the historical center of the city. The best-known sights that forms the dominating feature of the city have mainly technical character. For example there is the Black tower, the Samson's public fountain, the Salt-house and the town fortification.

There exceeds social and museum-utilization of technical sights. Fans of motorcycles can go to Solnice (Salt-house) at Piaristické náměstí, where the museum of historical vehicles is situated. In Železná panna, currently rebuilt, there is exposition which is intended for children, youth and adults. The most famous museum of techniques is the gatehouse of Koněspřežka. In town there is a museum of historical weapons too. It is situated in one of the fortification tower.

Especially water sights, traffic sights and sights for processing of agricultural products are dominating.

The aim of this work was also to design a hand-out with an offer of technical monuments in the city. This hand-out contains photographs with description, sequence numbers and so it creates round trip through the city. The route is physically exacting little bit (there are 225 steps up to Black Tower). The product fits for families with children, school youth and for fans of technical monuments.

Badly marked technical monuments is the biggest problem. The indication „technical monument“ is missing on the objects in guide-books. The demand for technical sights

increases, that is why the city should have an sufficient offer of these monuments prepared for visitors. It would be good to insert hand-out, which is specialized for industrial sights, among the offer of tourist products. Thus the city would reach higher visit rate.

8. Použitá literatura

1. Hesková, M. a kol. (2003). *Marketing*. České Budějovice: JU.
2. Klempera, J. (2002). *Vodní mlýny v Čechách V*. Praha: Libri. ISBN 80-7277-100-0
3. Hlušíčková, H. a kol. (2001). *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I díl*. Praha: Libri. ISBN 80-7277-042
4. Kovář, D. (2005). *České Budějovice*, Freytag & Berndt. ISBN 80-7316-182-6
5. Lednický, V. (2004). *Technické památky v cestovním ruchu*. VŠB Ostrava. ISBN 80-248-0611-8
6. Mazáč, J. (2003). *Technické kulturní památky*. VŠB Ostrava,, ISBN 80-248-0242-2
7. Praha: Olympia, 2004
8. Maršák, M. (1981). *Putování za technickými zajímavostmi ČSR*. Olympia.
9. Pletzer, K. (1991). *Královské město na jihu Čech*. Růže. ISBN 80-7016-032-2
10. Zemánková, H. (2003). *Tvořit ve vytvořeném*. Brno: CERM, VUT Brno. ISBN 80-7204-281-5
11. Gučík Marian a kol. (2004). *Krátký slovník cestovního ruchu a hotelierstva*. Slovensko-švajčiarske združenie pre rozvoj cestovního ruchu Banská Bystrica. ISBN 80-88945-73-9
12. Hesková, M. a kol. Závěrečná zpráva projektu WB-07-04: *Technické památky v průduktech cestovního ruchu*. Projekt řešení Katedrou cestovního ruchu Zemědělské fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích v rámci programu "Výzkum pro potřeby regionů". Financováno Ministerstvem pro místní rozvoj České republiky. Tábor: leden, 2006.
13. časopis *Koktejl*, březen 2005
14. webové stránky: www.c-budejovice.cz, 15.11.2005
15. webové stránky: www.budweb.cz, Belleville s.r.o. a Arakis & Belleville s.r.o., 15.11.2005
16. webové stránky: www.jiznicechy.cz, 6.2.2006

9. Přílohy

Obsah:

Příloha č. 1: Fotografie technických památek

Příloha č. 2: Historické fotografie technických památek

Příloha č. 3: Trasa koněspřežky

Příloha č. 4: Informační leták

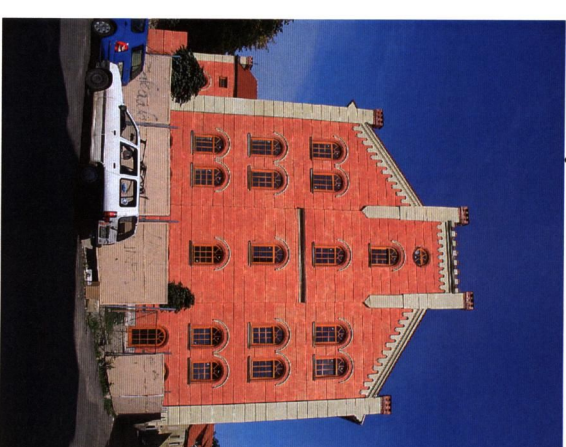
Příloha č. 1

Bélohorský mlýn



Zdroj: foto H. Boháčková

Přední mlýn



Zdroj: foto H. Boháčková

Dlouhý most



Zdroj: foto H. Boháčková

Lannova loděnice



Zdroj: foto H. Boháčková

Jiráskův jez



Zdroj: foto H. Boháčková

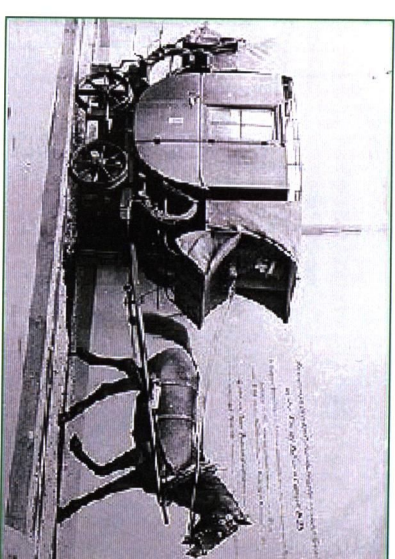
Vodárenská věž



Zdroj: foto H. Boháčková

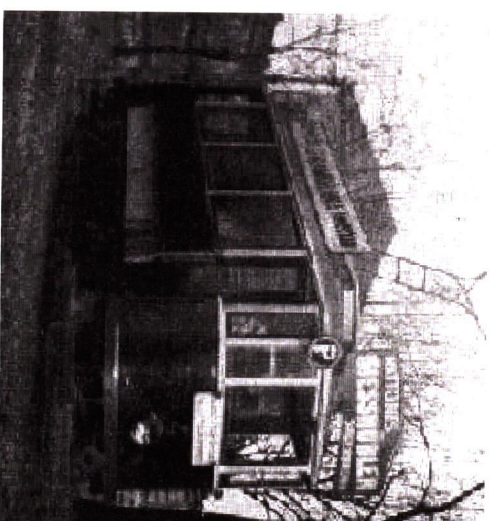
Příloha č.2

Vůz koněpřežky



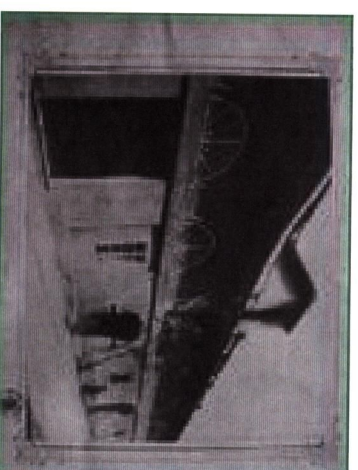
Zdroj: www.edikt.cz

Tramvaj z první poloviny 20. století



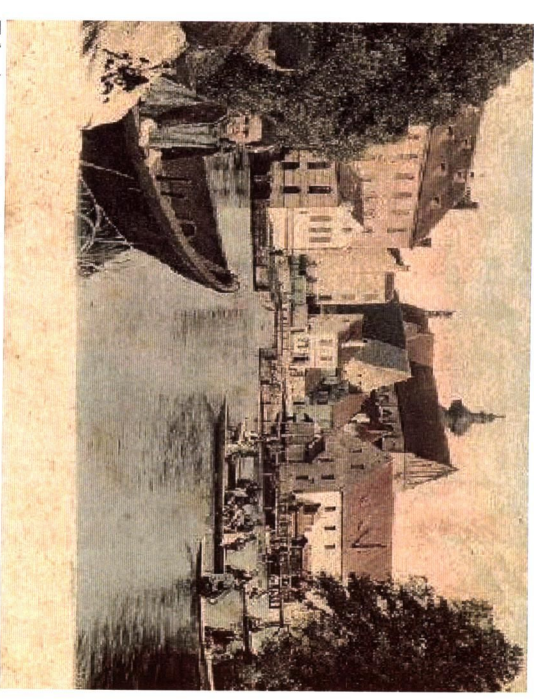
Zdroj: www.budweb.cz

Solný sklad kolem roku 1900



Zdroj: www.edikt.cz

Historický pohled na Slepé rameno



Zdroj: www.c-budejovice.c

Solný sklad v roce 2005



Zdroj: foto H. Boháčková

Příloha č. 4

Informační leták

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

Klempera, J.: Vodní mlýny v Čechách IV. a V. Praha: libri, 2001.
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.
Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku 1. díl. Praha:
Libri, 2001.

Jihočeská univerzita v Č. Budějovicích
Zemědělská fakulta
Katedra cestovního ruchu

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

Bakalářská práce

VYUŽITÍ TECHNICKÝCH PAMÁTEK V CESTOVNÍM RUCHU VE
VYBRANÉM REGIONU

Vedoucí bakalářské práce:

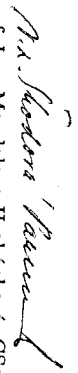
doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
Katedra cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce:

15. března 2005

Termín odevzdání bakalářské práce:

15. dubna 2006


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Katedra cestovního ruchu
VANČUROVA 1294 390 01 TABOR



doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
vedoucí katedry

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

Autor
Hana Boháčková

2006

V Českých Budějovicích dne 15. března 2005