

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA

KATEDRA CESTOVNÍHO RUCHU V TÁBOŘE



Studijní program: 6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Téma:

**Využití technických památek v cestovním ruchu
ve vybraném regionu**

Vedoucí bakalářské práce:
práce:

doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

Autor bakalářské

Michaela Zemanová

Tábor 2006

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

PRÁVNÍ FAKULTA

KATEDRA EKONOMICKÉHO PRÁVA A OBCHODNÍ PRÁVA



Studijní program: 6308 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní právo

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Téma:

Využití technických patentů v ekonomice trhu

ve vybraném regionu

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
knihovna katedry CR - ZF

PC 6041 D494

MDT: 349.85

Autorka: J. J. J.

Vydání: 1. vydání

Projevy:

Vydání: 1. vydání

Projevy: 1. vydání

Tisk: 2008

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: **Michaela ZEMANOVÁ**
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 Pacova.

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.

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

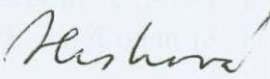
Lednický, V.: Technické památky v cestovním ruchu. VŠB Ostrava, 2004.
Maršák, M.: Putování za technickými památkami. Praha: Olympia, 1981.
Novotná, D. a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě, ve Slezsku.
Praha: Olympia, 2004.
Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku 3. díl. Praha:
Libri, 2003.

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
studijní oddělení
VANČUROVA 2904 390 01 TÁBOR


doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
vedoucí katedry

Prohlášení:

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

V Táboře dne 19. dubna 2006

Podpis. *Michaela Semanová*

Poděkování:

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

Obsah:

Úvod.....	1
Literární přehled.....	2
2.1 Technické památky.....	2
2.2 Památky a památková péče.....	3
2.2.2 Kulturní památky.....	4
2.2.3 Národní kulturní památky.....	4
2.2.4 Památkové rezervace.....	4
2.2.5 UNESCO.....	5
2.2.6 Památková péče.....	5
2.2.7 Památkové zóny.....	6
2.2.8 Cestovní ruch.....	6
2.2.9 Marketing v cestovním ruchu a jeho využití pro realizaci nabídky produktů na trhu.....	6
Metodika pro aplikaci projektu v ostatních regionech	7
České republiky	7
3.1 Výběr technických památek a atraktivit, stanovení základního předmětu výzkumu, vymezení řešeného území.....	7
3.2 Návrh databáze, testování databáze, způsob archivace dat a fotodokumentace.....	8
3.3 Provedení terénního výzkumu	9
3.4 Analýza dat a návrh kritérií pro systematizace dat z primárního výzkumu.....	10
3.5 Návrhy využití technických památek a místních atraktivit ve vybraných produktech cestovního ruchu.....	11
Vlastní práce.....	12
4.1 Charakteristika Pacova.....	12
4.1.1 Historie a současnost.....	13
4.1.2 Klimatické podmínky.....	15
4.1.3 Charakteristika reliéfu.....	15
4.1.4 Fauna a flora.....	16
4.1.5 Cykloturistika.....	16
4.1.6 Pacov je místem přesného středoevropského času.....	16
4.2 TRASA 1: Pacov a okolí.....	17
4.2.1 Muzeum Antonína Sovy.....	17
4.2.2 Básník Antonín Sova.....	17
4.2.3 Zámek v Pacově.....	18
4.2.4 Děkanský chrám sv. archanděla Michaela.....	18
4.2.5 Barokní klášterní kostel sv. Václava.....	19
4.2.6 Barokní selské domy ve Spálené ulici.....	19
4.2.7 Zámecký park a park Antonína Sovy.....	19
4.2.8 Pošná.....	19
4.2.9. Strážiště.....	20
4.3 TRASA 2: Dvořiště, Kámen, Obrataň.....	21
4.3.1 Dvořiště.....	21
4.3.2 Kámen.....	21
4.3.3 Historie hradu Kámen.....	22

4.3.4 Muzeum jednostopých vozidel	25
4.3.5 Z historie motocyklů u nás.....	25
4.3.6 Pacovský okruh.....	27
4.3.7 Obrataň.....	28
4.3.8 Jindřichohradecká úzkokolejka.....	29
Závěr.....	31
Resumme.....	32
Použitá literatura.....	33
Seznam příloh.....	34

1 Úvod

Za cestovní ruch se považuje činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo své trvalé bydliště, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávat výdělečnou činnost v navštíveném místě.

Cestovní ruch se výrazně podílí na rozvoji ekonomiky, protože vytváří řadu pracovních příležitostí a přináší devizové prostředky do státní pokladny.

V současné době se mění trend koncentrace zahraničních turistů do velkých či známých měst, stejně tak čeští turisté vyhledávají doposud spíše málo známá místa naší země. K jednomu z těchto krásných a turisticky ne příliš navštěvovaných míst patří oblast západní části Pelhřimovska, o kterém se často hovoří jako o zapomenutém kraji. Jedná se o kraj, který není charakteristický ani pro Českomoravskou vrchovinu, ani pro jižní Čechy. Leží na rozhraní obou těchto vymezených oblastí. Svými zalesněnými svahy má blízko k vrchovině, hladinami rybníků pak inklinuje spíše k jižním Čechám. Přes všechno je to kraj přírodních krás a uměleckých památek.

Technické památky jsou jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách, a proto pokládám za přínosné zabývat se problematikou jejich využití.

Technické památky jsou dnes vlivem člověka a okolí více či méně zachovalé a nacházejí se ve vlastnictví různých subjektů (FO, PO, stát).

Předmětem této bakalářské práce je využití technických památek v cestovním ruchu ve vybraném regionu. Bakalářská práce je součástí projektu „*Využití technických památek a atraktivit v produktech cestovního ruchu*“, číslo projektu WB-07-04.

Cílem této práce je provést analýzu stavu technických památek a technických atraktivit v daném regionu. Na základě primárních a sekundárních informací navrhnout možnosti využití technických památek v oblasti Pacova. Vedlejším cílem pak bude vytvořit konkrétní produkt v podobě poznávací či naučné stezky a její prezentace prostřednictvím prospektu. Vybraná oblast zatím není uspokojivě využívána pro cestovní ruch, zvláště díky špatné propagaci a informovanosti.

V této práci jsou stanoveny tři hlavní hypotézy. Většina památek bude z různých důvodů pro cestovní ruch nevyužitelná. Poptávka po technických památkách není srovnatelná s poptávkou po jiných produktech cestovního ruchu. Na základě zpracování tohoto tématu a případného návrhu produktu, poptávka ze strany účastníků cestovního ruchu vzroste.

2 Literární přehled

2.1 Technické památky

Technické památky patří k nejméně využívaným atraktivitám v produktech cestovního ruchu. Nejvíce jsou využívány památky kulturní, ale přesto technické památky patří do našeho kulturního dědictví. „Technickou památkou se rozumí jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách.“ DVOŘÁKOVÁ [1] Technické památky v sobě skrývají především uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstruktivních řešení, což představuje technickou hodnotu. Současné technické památky vykazují i další společenské hodnoty jako je hodnota historická a hodnota dokumentární. Ochrana technického dědictví v České republice spadá do oblasti *Národní památkové péče*.

Technické památky patří mezi hmotné prvky stavebního dědictví (např. staré vodní i větrné mlýny, náhony, akvadukty, pily, hamry, bělidla, mostky a mosty, rozhledny, řemeslné dílny, manufaktury či menší továrny). Význam technické památky je dán především jejím zařazením k chráněným objektům Státní památkové péče, a to do kategorie: národní kulturní památka, nebo kulturní památka. Ve venkovském prostoru se nejčastěji setkáváme s technickými památkami, které mají podobu o samotě stojících objektů (*mlýny, hamry, rozhledny apod.*).

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

Dále se technické památky rozčleňují *podle odvětví*. Za jedno z prvních výrobních odvětví, můžeme považovat *hornictví*, následuje *hutnictví*, pak v dalším sledu: *zemědělství, energetika, chemie, strojírenství, elektrotechnika, dřevo a papír, sklo a keramika, textilní, koželužská a oděvní výroba, polygrafie, potravinářská výroba, stavebnictví, doprava, spoje a spojová technika* a to co se nepodařilo zařadit, se nazývá *ostatní*. Oficiálně dnes platí třídník výrobních odvětví Ministerstva průmyslu a obchodu ve zkratce OKEČ (oborová klasifikace ekonomických činností).

Vedle klasické ochrany technických památek na místě samém můžeme technické památky zachránit i jejich přesunutím. Tímto způsobem sice mnohdy zachráníme danou technickou památku, ale již navždy narušíme původní *genium loci* (duch místa). Velmi krásné a unikátní objekty, zaměřené zejména na tradiční řemeslné technologie, můžeme

nalézt v našich nejznámějších skanzenech v Rožnově pod Radhoštěm a na Veselém Kopci na Vysočině. Další metodou ochrany je plošná ochrana formou památkové rezervace nebo památkové zóny. Tímto způsobem jsou chráněna hlavně města a obce. V Moravském krasu vznikla jedna památková rezervace technického dědictví a to Stará huť u Adamova. Její dnešní muzejní poslání je ideálním příkladem využití technické památky.

V historii, sehrály české země v rámci Rakouska-Uherska v době průmyslové revoluce významnou roli. Například vybudováním první koněspřežní železnici v Evropě, která vedla z Českých Budějovic do Lince, první vysokou koksovou pec v Rakousku, která byla postavena v roce 1836 ve Vítkovicích v Ostravě.

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

2.2 Památky a památková péče

2.2.1 Památky

Za *památku* v dnešním slova smyslu se považuje významný předmět připomínající minulost, bez ohledu na to, zda je to minulost přírody, člověka, národa či umělý výtvar lidské ruky. Památkou může být věc movitá i nemovitá, stará i nová, živá i neživá. Tyto památky v nás však musí vyvolávat vzpomínku na minulou událost, činnost přírodní či lidskou nebo prostředí přírodní nebo historické atd.

Památky se dělí na *památky movité* – to jsou takové, se kterými lze volně hýbat (například závěsné obrazy, volně postavené sochy, nábytek, zbraně, různé nádoby a předměty), a dále na *památky nemovité* – se kterými nelze volně hýbat a jsou předmětem evidence nemovitostí. Památky se nacházejí na jejich původním místě – *in situ* – nebo jsou přenesené do sbírek (galerie, muzea) či transferované na jiné místo, například do skanzenu. Památka movitá i nemovitá se významně podílí na atmosféře místa, kde se nachází. Mluvíme o vytváření *genia loci* (duchu místa).

2.2.2 Kulturní památky

Zákon o kulturních památkách číslo 22/1958 Sb., zavedl pojem „kulturní památka“ a říká: „Památkou je 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 významným osobám a událostem dějin a kultury.“

Tento pojem později upřesnil dosud platný *zákon číslo 20/1987 Sb.*, o státní památkové péči, který popisuje kulturní památku takto:

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

1. 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,

2. mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem.“

2.2.3 Národní kulturní památky

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

2.2.4 Památkové rezervace

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

2.2.5 UNESCO

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

1. Historické jádro Prahy (1992)
2. Historické jádro Českého Krumlova (1992)
3. Historické jádro Telče (1992)
4. Kutná Hora: historické jádro města s kostelem sv. Barbory a katedrálou Panny Marie v Sedlci (1995)
5. Kulturní krajina Lednice-Valtice (1996)
6. Vesnice Holašovice (1998)
7. Zahrady a zámek v Kroměříži (1998)
8. Zámek v Litomyšli (1999)
9. Sloup Nejsvětější Trojice v Olomouci (2000)
10. Vila Tugendhat v Brně (2001)
11. Židovská čtvrť a bazilika sv. Prokopa v Třebíči (2003)

2.2.6 Památková péče

Každý vlastník památky, stát nebo soukromá osoba, je podle zákona 20/1987 Sb. §9 povinna o ně na vlastní náklady pečovat, udržovat je v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením. Systém státní památkové péče zahrnuje soubor navzájem propojených metodických, organizačních, ekonomických a normativně právních opatření.

V České republice je památková péče upravována *zákonem 20/1987 Sb., o státní památkové péči*. Tento zákon se postupem let mnohokrát obměňoval s ohledem na současné požadavky údržby památek, zákonné předpisy a mezinárodní dohody. Česká republika podepsala dvě mezinárodní smlouvy upravující památkovou ochranu hmotného kulturního dědictví: Úmluva o ochraně architektonického dědictví Evropy a Úmluva o ochraně archeologického dědictví Evropy.

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

2.2.7 Památkové zóny

Území sídelního útvaru nebo jeho části s menším podílem kulturních památek, historické prostředí nebo část krajinného celku, které vykazují významné kulturní hodnoty, může Ministerstvo kultury po projednání s krajským úřadem prohlásit za památkovou zónu a určit podmínky její ochrany.

Podrobnosti o prohlašování památkových zón stanoví obecně závazný právní předpis.

2.2.8 Cestovní ruch

Cestovní ruch se stal neodmyslitelnou součástí dnešní moderní společnosti. V rámci cestovního ruchu se každoročně dává na celém světě do pochybu obrovské množství lidí, aby uspokojili některé ze svých potřeb, například potřeby odpočinku, klidu, pohybu, poznání, kulturních a estetických zážitků, změny místa, seberealizace a další.

„Za cestovní ruch se považuje činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo své trvalé bydliště, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávat výdělečnou činnost v navštíveném místě.“FORET, FORETOVÁ [2]

2.2.9 Marketing v cestovním ruchu a jeho využití pro realizaci nabídky produktů na trhu

Produkt cestovního ruchu je souhrn veškeré nabídky soukromého či veřejného subjektu podnikajícího v CR nebo CR koordinujícího. Cestovní ruch je odvětví, jehož produkt (soubor jednotlivých služeb nebo častěji balík služeb - „package“) je vysoce specifický. Produkt cestovního ruchu je typický komplexností, snadnou kopírovatelností, subjektivitou „prožívání“ spotřeby produktu, snadnou substitovatelností produktu (výběr destinace, typu, částečně i kvality), vysokým podílem lidské práce a dotváření lidským faktorem. Uvedené obecné a současně i trvalejší znaky produktu jsou doplněny vlivem současných trendů.

3 Metodika pro aplikaci projektu v ostatních regionech České republiky

Návrh metodiky

Návrh metodiky projektu „Využití technických památek a atraktivit v produktech cestovního ruchu“ je sestaven na základě hodnocení jednotlivých výstupů teoretického a praktického řešení. Navržené kroky projektu byly průběžně pilotně testovány. Metodika je rozvržena do pěti samostatných etap.

Metodika byla vypracována k závěreční zprávě projektu „Technické památky v produktech cestovního ruchu“ za rok 2005. Zadavatel projektu: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, projekt byl řešen v rámci programu „Výzkum pro potřeby regionů“, číslo projektu WB-07-04. Projektový a řešitelský tým: Zemědělská fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Katedra cestovního ruchu v Táboře

3.1 Výběr technických památek a atraktivit, stanovení základního předmětu výzkumu, vymezení řešeného území

POPIS AKTIVITY	VÝSLEDEK
Studium sekundárních zdrojů	Seznam památek pro výzkum
Návrh kategorizace památek	Segmentace památek podle kritérií
Definování řešeného území	Lokalizace památky v digitálním mapovém podkladu

Sekundární zdroje

Shromáždit odbornou literaturu orientovanou na technické památky, kulturní památky, informace Úřadu národní památkové péče – jeho územích pracovišť.

Při definování řešeného území pro terénní výzkum není potřebné respektovat všechny vyhledané objekty, ale zaměřit se na ty technické památky, které budou využitelné v cestovním ruchu. Doporučujeme výzkum orientovat 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.

3.2 Návrh databáze, testování databáze, způsob archivace dat a fotodokumentace

Popis aktivity	výsledek
Návrh formuláře pro archivaci dat	Formulář – pro předběžné testování
Testování databáze ve vybraných lokalitách	Formulář – databáze pro výzkum
Pořízení fotodokumentace	Evidence fotodokumentace – archivace

Kritéria tvorby formuláře:

- **způsob archivace** - formulář pomáhá identifikovat technickou památku v území a podává její základní charakteristiku
- **možnost segmentace podle vybraných kritérií** – řešení na datech z Jihočeského kraje doporučuje tyto, příp. další specifická kritéria:
 1. *územní charakteristika a poloha technické památky* (kraj, správní obvod obce, název sídla s technickou památkou);
 2. *popis technické památky* (odvětví výroby, název technické památky, vlastnictví, charakteristika technické památky);
 3. *význam technické památky* (zařazení technické památky k chráněným objektům památkové péče, historické zařazení, návaznost technické památky na nejbližší zázemí);
 4. *možnosti využití technické památky* (technický stav objektu, zachování technologie výroby);
 5. *kategorizace technické památky ve vztahu k využití v cestovním ruchu* (způsob využití, dopravní dostupnost, úroveň služeb cestovního ruchu)
- **fotodokumentace** – archivace digitálně zhotovené fotodokumentace

3.3 Provedení terénního výzkumu

POPIS AKTIVITY	VÝSLEDEK
Rozdělení území pro provádění terénního průzkumu	Věcný a časový harmonogram výzkumu
Provádění vlastního výzkumu a ověřování základního seznamu technických památek	Databáze a fotodokumentace technických památek ve vybraných lokalitách
Vyhledávání technických atraktivit ve vybraných lokalitách a kontrola základního seznamu z databáze	Úprava základního seznamu a tvorba databáze technických památek a technických atraktivit

Terénní průzkum je časově náročný a vyžaduje si zhotovení itineráře, který by poskytoval informace o dané lokalitě technické památky.

Práce v terénu představuje :

1. vyhledání technické památky podle informací ze sekundárních zdrojů
2. zařadit do subjektů technické památky vhodné pro využití v cestovním ruchu
3. popis technické památky a atraktivity do formuláře databáze
4. provedení fotodokumentace
5. konzultace s odbory kultury v správních obvodech obcí u památek
6. dotazování u místních obyvatel při vyhledávání památky a příp. informací o památkách, které nebyly v seznamu
7. úpravu seznamu u památek, které ztratily význam, resp. byly zničeny, zbourány

3.4 Analýza dat a návrh kritérií pro systematizace dat z primárního výzkumu

Popis aktivity	výsledek
Provádění kvalitativní a kvantitativní analýzy zhotovené databáze a návrh kritérií pro systematizaci primárních dat	Segmentace památek a atraktivit podle vybraných kritérií v tabulkové a mapové formě za řešené území
Návrh produktů cestovního ruchu pro vymezené území	Průvodce pro produkty „Technické památky a atraktivity vybrané oblasti“
Příprava prezentace výsledků výzkumu v podobě návrhů produktů	Veřejné odborné pracovní semináře – platforma kooperace a spolupráce s adekvátními subjekty

Kriteria oborové systematizaci primárních dat:

a) kritérium odvětvové

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

1. Technické památky pro zpracování zemědělských produktů.
2. Technické památky pro zpracování dřeva.
3. Vodohospodářské technické památky.
4. Dopravní technické památky.

5. Technické památky a pozůstatky těžby surovin.
6. Technické památky po hutnické výrobě a kovovýrobě.
7. Technické památky ostatní výroby.
8. Jiné technické památky stavebního charakteru

b) kritérium kulturního a historického významu

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

1. Národní kulturní památka
2. Kulturní památka

c) kritérium územní návaznosti

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

1. Technické památky v centrech městských sídel památkově chráněných.
2. Technické památky v centrech menších měst.
3. Technické památky ve vesnickém prostředí památkově chráněných.
4. Technické památky ve vesnickém prostředí.
5. Technické památky a místní atraktivity samostatně stojící v přírodním prostředí.
6. Technické památky a místní atraktivity v přírodním prostředí s návazností na vodní tok, příp. vodní plochu.

d) hodnotící kumulativní kritérium zařazení technické památky k možnému využití v produktech cestovního ruchu

1. historický význam technické památky
2. dobrý technický stav objektu
3. místní možnosti využití

Dalším faktorem pro využití technické památky a místní atraktivity v cestovním ruchu je **územní propojení technické památky**. Důležitá je také dopravní dostupnost a přítomnost stravovacích a ubytovacích služeb.

3.5 Návrhy využití technických památek a místních atraktivit ve vybraných produktech cestovního ruchu

POPIS PROVÁDĚNÉ AKTIVITY	VÝSLEDEK
Výběr komplexních projektů	Sestavení předběžné studie proveditelnosti
Výběr údajů z databáze a fotodokumentace k tvorbě „produktů“ - prospektů a letáků	Průvodce pro produkty „Technické památky a atraktivita vybraného území“
Výběr údajů z databáze a fotodokumentace k tvorbě katalogů pro jednotlivá výrobní odvětví	Průvodce pro produkty „Technické památky pro zpracování zemědělských produktů – např. vodní mlýny nebo pivovary v Jižních Čechách
Výběr údajů z databáze a fotodokumentace k tvorbě naučných stezek, cyklostezek atd.	Sestavení nauční stezky, cyklostezky např. „Technické památky v Pošumaví“
Další možnosti využití technických památek	Ve školní výchově – exkurze, výlety, spojení s výukou historie apod.
Promotion v případě technických památek a atraktivit vybraného regionu nebo území České republiky	U segmentu nejvýznamnějších technických památek a atraktivit je možné využít pro podporu image daného území v rámci mezinárodního cestovního ruchu

Možnosti využití informačních zdrojů databáze technických památek v produktech cestovního ruchu jsou velmi široké. V prvé řadě závisí na požadovaném segmentu, pro který je produkt zpracováván (v úvahu připadá školní mládež, rodiny s dětmi, senioři apod.)

Rizika a bariéry – využití technických památek a atraktivit

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.

Bariéry využití

Využívání technických památek je spojeno s překonáním zažitých standardů spojených s nedostatečnou zajímavostí, zaostalostí našich technických památek, v konečném důsledku

tento stav je výsledkem nedostatečné informovanosti a osvěty v oblasti našeho historického technického vývoje.

Komunikace odborů kultury a cestovního ruchu, turistických informačních centry a dalších organizací, které mají odpovědnost za rozvoj cestovního ruchu s místním obyvatelstvem v mikroregionech při realizaci komplexních produktů – konzultace a odborná poradenská činnost směřovaná na subjekty cestovního ruchu

4 Vlastní práce

4.1 Charakteristika Pacova (viz. příloha číslo 1.,2.,3.,4)

Městský prapor

Návrh praporu byl schválen podvýborem pro heraldiku Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky a prapor byl městu Pacov udělen rozhodnutím předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky ze dne 12. května 1997.

Prapor tvoří čtyři vodorovné pruhy, modrý, červený, bílý a žlutý. V horním žerďovém rohu je žluté karé s figurou z městského znaku s modro-červeně děleným lvem, opírajícím se třemi tlapami o bílou věž s červenou střechou. Poměr šířky k délce je 2:3.

Městská korouhev

Korouhev je výtvarně výraznější a celkové žluté pole včetně pruhu je možné chápat zároveň jako stylizované P - Pacov.

Výtvarný návrh městského praporu a korouhve vypracoval PhDr. Zbyšek Svoboda.

Městský znak

Na zlatém štítě napravo je stříbrná věž s bránou se třemi okny (dvě nahoře, jedno dole). Nahoře branný ochoz o třech čtvercových střílnách a s červenou valbovou střechou, krytou taškami a se zlatými makovicemi. Vlevo od věže je k věži obrácený vztyčený jednoocasý lev, předními tlapami a pravou zadní opřený o věž. Je barevně vodorovně dělený - vrchní polovina modrá, spodní červená, drápy zlaté, jazyk červený.

Městská pečeť

Městská pečeť pochází z první poloviny 16. století.

Text na pečetí: SECRETU CIVIU PACZOW (Pečeť obce pacovské)

4.1.1 Historie a současnost

Na rozhraní Českomoravské vysočiny a jižních Čech mezi Táborem a Pelhřimovem leží Pacov (5227 obyvatel). Jeho nejstarší známá historie zasahuje do přelomu 13. a 14. století. První písemné zmínky o našem městě jsou ze začátku 14. století a hmotné doklady jsou ještě starší. K těm úplně nejstarším patří románsko-gotický náhrobek Hrona z Pacova, který je unikátní po stránce historické i umělecké.

Obdobím prvního rozkvětu města je 15. a 16. století, kdy Pacov získává první městská privilegia. Do této doby spadá i gotická přestavba děkanského kostela. Roku 1519 získává město právo volby purkmistra, užívání znaku a pečeti. Roku 1597 za Michala Španovského z Lisova je Pacov povýšen na město panské. Po vládě Jana st. Černína z Chudenic přechází do majetku Zikmunda Myslíka z Hyršova a jeho závětí se panství i město stává majetkem církevního řádu bosých karmelitánů. To už je začátek 18. století. Řád je zrušen za josefinských reforem, ale teprve druhá polovina 19. století znamená oživení hospodářského, kulturního a spolkového života. Tady má svůj základ současná průmyslová výroba - strojírenství pro potravinářský průmysl (tehdy mědikovectví) a drobná kožená galanterie. Roku 1888 dostává Pacov rychlejší spojení se světem otevřením českomoravské transversální dráhy. Začátek dvacátého století je pro naše město významný i v historii motocyklového sportu. Pravděpodobně tady vznikla myšlenka založení mezinárodní motocyklové federace, která pak byla uskutečněna v Paříži na prvním kongresu FIM 22. prosince 1904. O dva roky později (8. 7. 1906) se jely první mezinárodní závody na pacovském okruhu. Tuto historii připomíná pamětní deska na budově zámku, expozice jednostopých vozidel na hradě Kámen a veteran rallye. Před první světovou válkou navštívil naše město tehdy ještě univerzitní profesor T. G. Masaryk. Na pozvání prof. Ferdinanda Pakosty přednášel v zámeckém divadle o mistru Janu Husovi.

Léta po roce 1918 znamenala po hospodářské stránce především rozvoj truhlářství. Kvalita pacovského nábytku byla vyhlášena a k jeho propagaci sloužily i dobře organizované nábytkářské trhy. Důležitými kulturními událostmi ve dvacátých a třicátých letech byly akce spojené se jménem nejznámějšího pacovského rodáka - Antonína Sovy. Tento význačný představitel české poezie devadesátých let se v Pacově narodil (26. 2. 1864), Pacovsko se mu stalo věčným zdrojem básnické inspirace a sem se také na sklonku svého života často vracel. Návštěvy tehdy již těžce nemocného básníka byly pro město

vždy výjimečnou kulturní událostí, právě tak jako pozdější vybudování obou Sovových pomníků. V těchto letech lze hledat kořeny dřívějších, ale i současných Sovových Pacovů. Léta německé okupace a druhé světové války znamenala především ztráty na lidských životech. Většina židovských obyvatel, jichž bylo ve městě poměrně hodně, se už z Osvětimi, Terezína a dalších táborů nevrátila.

Začátek poválečných let znamenal oživení podniků a živností i kulturního a společenského života. Po roce 1948 byly postupně všechny podniky a živnosti znárodněny, ustala i spolková činnost. Některé spolky obnovily později svoji činnost v rámci osvětové besedy (divadlo, pěvecký sbor), některé zcela zanikly, jiné se naopak vytvořily (národopisný soubor). K podstatnému rozšíření některých podniků s tradiční výrobou, ale i k vybudování nových došlo v 60.- 80. letech. V té době byly také vystavěny nové školní budovy, poliklinika s lékárnou i nová sídliště - bohužel většinou s panelovou výstavbou. Velkým negativem byl necitlivý demoliční zásah do historické zástavby v centru města. Poslední desetiletí postupně zaceluje tyto jizvy. Nově opravenými fasádami získává město na barevnosti a příjemném vzhledu. Nejmarkantnější změnu prodělalo náměstí s nově opraveným děkanským kostelem. Téměř po dvacetiletí se Pacov dočkal opětného zřízení gymnázia a pro seniory byl vybudován Dům seniorů - domov důchodců. Je v tom určitá symbolika, kdy péče o starší generace se snoubí s pozorností věnovanou generaci mladé a to je velkým vkladem do budoucnosti Pacova.

4.1.2 Klimatické podmínky

Území Pacovska se nachází v oblasti mírně teplé, mírně vlhké, s normálním až dlouhým, teplým až mírně suchým létem. Zima je ovlivňována blízkostí Českomoravské vrchoviny, normální dlouhá, mírně chladná, suchá až mírně suchá s normálním až delším trváním sněhové pokrývky. Přejídné období jsou normálně dlouhá až dlouhá s mírným jarem a mírným podzimem.

4.1.3 Charakteristika reliéfu

Hodnotný krajinný reliéf se vyznačuje výraznější vertikální členitostí – údolí potoků a svahů s výškovým rozpětím od 484mn.m na soutoku Kejtovského a Novohradského potoka k vrcholu Svidník 740mn.m. Rozhodující jsou zde plochy lesních komplexů, dochovaných silničních stromořadí. Nachází se zde řada chráněných stromů a rostlin nebo živočichů. Území je typickou kulturní krajinou Českomoravské vrchoviny z cca 70%

intenzivní zemědělskou výrobou. Je zde také hojně rozšířena průmyslná výroba. Druhým dominujícím prvkem jsou pak louky, většinou odvodněné. Pro Pacovsko je typické zastoupení lesů, většinou tvořený smrčínami.

4.1.4 Fauna a flora

Díky existenci velkých ploch lesních porostů je možný doklad pestrého složení fauny, žije zde celá řada živočichů z nichž někteří jsou řazeni mezi zvláště chráněné druhy. Nebyly však zaznamenány výskyty reprezentativních populací těchto druhů, spíše jen ojedinělé výskyty.

Lesní porosty jsou tvořeny převážně smrčínami s příměsí modříny, borovice, břízy, ojediněle jedle a lípy, místy i dub a buk červený.

Historickou hodnotu má strom – habr obecný, který se nachází v zámeckém parku Pacově. V roce 1996 ho MÚP vyhlásil za výjimečný věkem i tvarem. Tento strom je vysoký 8 m a šířka koruny se pohybuje okolo 28 m.

4.1.5 Cykloturistika

Město Pacov a jeho širší okolí nabízí ideální podmínky pro cykloturistiku. V oblasti Pacova a mikroregionu Stražiště je cca. 100 km značených tras. Povrch tras je většinou asfaltový a trasy jsou vedeny po komunikacích 3. třídy a po místních komunikacích. Trasy jsou vhodné pro každý typ jízdního kola. Náročnost tras je většinou středního charakteru (mírné převýšení). Nejvýznamnější trasy regionu jsou trasy číslo 161 a 321. Dále pak trasy číslo 1217, 1218, 1219.

4.1.6 Pacov je místem přesného středoevropského času

Pacovem prochází 15 stupeň východní délky, který je nultým poledníkem pásma středoevropského času. Na východ a na západ od tohoto poledníku vznikají podstatné odchylky času místního od času středoevropského. Město Pacov má místní čas naprosto shodný s časem středoevropským. Východní hranice ČR má rozdíl více jak 15 minut minus, Ašský výběžek naopak 11,5 minuty plus.

15. stupeň východní délky prochází středem pacovského hřbitova k sídlišti Za Branou. V současné době je jeho průběh městem značen na komunikacích pruhem žluté barvy.

Polohu Pacova využívají organizátoři festivalu Pacovský poledník, který se od roku 2000 koná na konci srpna. Nádvoří pacovského zámku se na celý týden změní v sochařskou dílnu pod širým nebem. Celý víkend zní výborná hudba, promítaly se filmy, atd. Více o festivalu se dozvíte na jeho WWW stránkách: www.polednik.cz

Na nádvoří zámku a v zámeckém parku jsou umístěny dřevěné sochy vytvořené účastníky sochařského sympozia, které bylo součástí obou ročníků výše zmíněného vícežánrového festivalu *Pacovský poledník*.

4.2 TRASA 1: Pacov a okolí (viz. příloha č.6)

Délka trasy je zhruba kolem 10 kilometru. 3 kilometry směrem na východ leží obec Pošná, u které se nachází železniční viadukt. Naopak 7 kilometrů severně mezi Pacovem a Lukavcem se nachází vrch Stražiště.

Tato trasa je určena pro rodiny s dětmi a také studenty základních škol. Dostupnost vlastním automobilem, autobusem, vlakem, a také protože je zde mnoho jiných cyklistických stezek je tu možnost i jízdy na kole. V této první trase se hlavně uplatní pěší turistika, protože památky, které jsou v této trase se nachází převážně ve městě Pacově. Pouhých pár památek je vzdáleno několik málo kilometrů od Pacova. Ti zdatnější mohou dojít k památce pěšky nebo na kole, ti méně schopní mohou jet autem nebo autobusem.

4.2.1 Muzeum Antonína Sovy

Muzeum vzniklo v Pacově v roce 1908 a původně bylo založeno jako vlastivědné muzeum. Ve 30. letech minulého století se muzejní sbírky rozšířily o literární pozůstalost básníka Antonína Sovy a později ještě o pozůstalosti dalších významných rodáků (malířů Jana Autengruber a Jana Vojny, divadelníků Jiřího Frejky a Saši Machova). Současné stálé expozice nabízejí: život a dílo Antonína Sovy, malířskou síň Jana Autengruber a historickou expozici Pacovska, jejíž součástí jsou i dokumenty, které se vztahují k prvním mezinárodním motocyklovým závodům na Pacovském okruhu v r. 1906. Otvírací doba Po – Pá: 8.00-15.00 hod So: 10.00-12.00 hod Ne: 14.00-16.00 hod Provoz muzea je celoroční. Kromě stálých expozic jsou pořádány každoročně krátkodobé výstavy muzejního a výtvarného charakteru. Aktuální výstava, která je k vidění v těchto dnech v Muzeu Antonína Sovy, se věnuje archeologii na Pacovsku. Muzeum dále pořádá každoročně letní prodejní výstavy výtvarníků. Kontakt: Hronova 273 tel.: 565 442 193

4.2.2 *Básník Antonín Sova*

Do velice skromných učitelských poměrů se narodil 26. 2. 1864 v Pacově jeden ze zakladatelů moderní české lyriky – *Antonín Sova*. Pacovsko a Lukavecko byla místa jeho dětství i dospívání a pozdějších návratů. Zdejší krajina byla inspirací pro básníka - lyrika milostného i krajináře. Od časopiseckého debutu ze začátku osmdesátých let 19. století zasahoval Sova do českého literárního dění až do svého skonu v roce 1928. Dokázal vytvořit sbírky, které čtenáři hodnotili jako podstatné tvůrčí činy jak koncem 19. století, tak ve dvacátých letech století následujícího, kdy se prosazovala už generace básníků, jejíž pohled na svět se značně lišil od pohledu předcházejících generací. Zvěřecná etapa Sovova básnického života je velkým osobním vítězstvím a statečností těžce nemocného člověka nad nepřízní osudu. V Básníkově jaru se znovu vrací k prostému melodickému verši, kterým opěvuje přírodu, svůj rodný kraj i pozemské dary života. Po dlouholetém odloučení se vrací ochrnutý básník alespoň v letních měsících do svého Pacova. A právě tady se mu dostávalo nejuprímnějších uvítání, která kdy za svého života prožil. Začal tu psát i svoji poslední sbírku, *Drsnou lásku*. Bylo to konečné poslání kraji i lidem. Tady v Pacově se také uzavřela básníková životní pout'. Bylo to 16. srpna 1928.

4.2.3 *Zámek v Pacově*

Původně hrad z 13. století, v 16. století přestavěn na zámek. 1708 přicházejí do Pacova bosí karmelitáni, zámek představují na klášter. Do dnešní podoby byl rozšířen kolem r. 1719. Na přestavbu kláštera 1739 dohlédl Kilián Ignác Dientzenhofer. Za Josefa II. byl klášter zrušen (1787) a budova znovu užívána jako zámek. Původní stavba byl dvoupatrový uzavřený čtverec. Východní křídlo bylo zbořeno v r. 1884. V 60. letech 19. století sloužila tato část zámku jako škola a byt pro učitele. Tady se 26. 2. 1864 v učitelské rodině Jana Sovy narodil budoucí básník Antonín Sova. Zámek byl do května 1945 majetkem rodiny Weiss Tessbachů, pak přešel pod státní správu a záhy sem přišla vojenská posádka. Vojáci odešli v r. 1992, ale teprve v r. 1997 byl převeden do majetku města. Po náročné rekonstrukci slouží severní část objektu městskému úřadu. Jižní a západní část bude sloužit kulturním potřebám města.

4.2.4 Děkanský chrám sv. archanděla Michaela

Z původní stavby ve 13. stol. je zachována věž a půdorys. Do dnešní podoby byl v podstatě přestavěn v 2. pol. 15. století. Z tohoto období jsou na vnější straně opěrných pilířů jižní strany gotické reliefs znázorňující instituce, které se na stavbě podílely a kterým sloužila. Gotická stavba je nepravidelné dvoulodí rozdělené osmibokým pilířem. Později byla přistavována sakristie v severní části a předsíní při hlavním vchodu. Věž do soudobé výšky byla dostavěna až v 70. letech 19. stol. Většina maleb v interiéru je z 2. poloviny 16. stol. O sto let starší jsou náčrt zaklenutí, karikatury a nápisy. Zařízení interiéru je převážně barokní. Nejvýznamnější je náhrobek Hrona z Pacova z přelomu 13. a 14. století, dřevěný epitaf Zikmunda Myslíka z Hyršova z r. 1666 a vně při jižní a východní zdi 16 náhrobků z konce 16. a zač. 18. stol. Vnější oprava byla dokončena v r. 1997.

4.2.5 Barokní klášterní kostel sv. Václava

Vystavěn byl v r. 1719. Z původního kostela se dochovalo pouze 5 plánů. Po velkém požáru města v r. 1727 byl obnoven na původním půdoryse do r. 1732. Se zrušením řádu přestal sloužit bohoslužbám. Další majitelé využívali kostel k různým účelům – od skladiště až po reprezentační prostory. 1947-1974 byl užíván čsl. církví husitskou. Celková rekonstrukce kostela započala v r. 1979 a ukončena byla v r. 1994 včetně úpravy podzemních prostorů, kde je v současné době vinárna. Interiér kostela je využíván v letním období pro výtvarné výstavy.

4.2.6 Barokní selské domy ve Spálené ulici

Spálená ulice je velmi významnou součástí městské památkové zóny Pacova. Nachází se zde zástavba lidových staveb, z nichž historicky hodnotné jsou též zapsány jako nemovité kulturní památky v Ústředním seznamu kulturních památek. Jedná se o lidové stavby charakteru hospodářských, zemědělských usedlostí s dobou vzniku v 18. století s barokními štíty a 19. století s klasicistními fasádami.

4.2.7 Zámecký park a park Antonína Sovy

Klidové zelené plochy vhodné k odpočinku na čerstvém vzduchu. V parku Antonína Sovy se nachází básníkův památník, ve kterém je uložena urna s ostatky Antonína Sovy.

4.2.8 Pošná

Mezi obcí Pošnou a městem Pacovem se nachází železniční viadukt, který je dodnes funkční. Jezdí přes něj vlaky z Pacova do Nové Bystřice. Obec Pošná najdete 3 km východně od Pacova. Obec leží ve výšce 557 m. n. m. u Novodvorského potoka a trvale zde žije 250 obyvatel. První písemná zmínka o Pošné je z roku 1369. Z historických památek najdete v obci raně gotický kostel sv. Bartoloměje z 2. poloviny 13. století. Roku 1680 byl kostel přestavěn v barokním slohu. V interiéru kostela jsou k vidění cenné gotické nástěnné malby ze 14. století. K obci Pošná patří také místní části Nesvačily, Proseč a Zahrádka. Za zmínku z místních částí jistě stojí barokní zámek v Proseči z 18. století, který byl původně postaven jako renesanční tvrz s dvěma bočními rondely a který dnes slouží jako domov důchodců. K dalším památkám patří kaplička v Zahrádce, zasvěcená sv. Janu Nepomuckému, ve které najdete nádherný oltář a kříž z roku 1884. Ze zájmových spolků funguje v obci Sdružení dobrovolných hasičů a myslivecké sdružení „Háj Pošná“. V dnešní době pracuje část obyvatel v zemědělství, většina však za prací dojíždí. V obci najdete také prodejnu potravin a místní zajímavou „Lékárnu“, která se od klasické v mnohém liší.

Památky a zajímavosti:

- Kostel sv. Bartoloměje z 2. pol. 13. stol. s cennými gotickými nástěnnými malbami, r. 1680 barokně přestavěný
- V budově místní školy pobýval u s vé sestry hudební skladatel Bedřich Smetana
- Barokní zámek z 18. stol. v PROSEČI (asi 2 km jižně od Pošné), původně renesanční tvrz s dvěma bočními rondely

Kaplička sv. Jana Nepomuckého s pěkným oltářem a křížem z r. 1884 v ZAHRÁDCE (asi 2 km východně od Pošné)

4.2.9. Strážště

Triangulační věž a potní kaple na Strážšti – 744 m n. m

Strážště je nejvyšším vrcholkem poměrně výrazného zalesněného hřbetu, který se vypíná mezi Pacovem a Lukavcem. Současně je také nejvyšším kopcem Pacovska i některých dalších přilehlých oblastí. Na vrcholu Strážště se v minulosti tyčila čtyřposchodová dřevěná triangulační věž, která spolu s tímto kopcem byla dominantou

celého Širokého okolí. Z jejího čtvrtého poschodí byl ještě lepší výhled než ze zhruba 2 kilometry vzdálené věže na Holém vrchu. Navíc odtud bylo vidět i do oblasti Tábořska. Asi půl kilometru od vrcholu Strážiště směrem na jihozápad se v lese nachází poutní barokní kaple svatého Jana Křtitele z 18. století s pramenem slabě mineralizované pitné vody. Koncem června se zde také pravidelně konají potě. Před nepříliš dlouhou dobou byla malý kousek pod vrcholem Strážiště postavena nová dominanta této oblasti, televizní vysílač, a tak se skvělá vyhlídka ze Strážiště stala bohužel již minulostí. Z Pacova vede přes Strážiště do Lukavce Sovova stezka, která vede místy, kudy chořoval básník Antonín Sova.

Výdejní automat na pramenitou strážišťskou vodu

Město na městské tržnici v Hronově ulici zřídilo výdejní automat na stolní vodu. Voda z prameniště na vrchu Strážiště splňuje požadavky na pitnou vodu pro kojence. Cena vody - 1 litr - 1,- Kč.

4.3 TRASA 2: Dvořiště, Kámen, Obrataň (viz. příloha č. 7)

Obec Kámen leží cca. 8 km jihovýchodně od Pacova mezi Pelhřimovem a Tábořem. Obě tyto města spojuje silnice 1. třídy č.19, které také prochází obcí. Po červené značce z Pacova do Kámene vede turistická stezka. Mezi Obratani a Kámenem se nachází obec Dvořiště. Obec Obrataň leží na jih od Pacova a je vzdálená cca. 10 km. Trasa je určena pro rodiny s dětmi, školáky či pro milovníky železnice, kteří mohou nasednout v Obratani do úzkokolejky a jet přes Černovice, Kamenici nad Lipou až do Jindřichova Hradce. Trasa se dá absolvovat autem, autobusem, na kole. Ti zdatnější mohou trasu jít pěšky.

4.3.1 Dvořiště

Největší sbírka elektrických izolátů, zapsána v Guinnessově knize rekordů se nachází v bývalém mlýně na hrázi rybníka Dvořiště. Ve sbírce pana Františka Daňka je soustředěno 3 660 kusů izolátů z různých materiál (porcelán, sklo, umělá hmota, guma, dřevo) a 400 kusů bleskojistek. Součástí sbírky jsou též historické rozvaděče od Františka Křížíka a kolekce klasických hromosvodů. Nacházejí se zde exponáty v USA, Austrálii, Číně, Brazílii, Rusku a Kanadě. Najdeme zde izoláty velikosti jednoho cm čtyřmetrové

obry o váze 1200 kg. K historicky zajímavým patří izolátor, na kterém byl instalován elektrický drát střežící věž koncentračního tábora v Osvětimi i nejstarší exponát pocházející z roku 1876. Tato sbírka je po dohodě s majitelem veřejně přístupná. Návštěvu lze domluvit na tel.: 565 426 654

4.3.2 Kámen

Obec Kámen leží cca. 8 km jihovýchodně od Pacova mezi Pelhřimovem a Tábo-rem. Obě tyto města spojuje silnice 1. třídy č.19, které také prochází obcí Kámen. Obec leží ve výšce 585 m. n. m. a trvale zde žije 301 obyvatel.

Zakladatel ani nejstarší osudy obce nejsou známy, uvádí se ale orientační rok 1300 ve spojení s rozsáhlou stavbou na obrovském žulovém balvanu. Podle tohoto pozoruhodného skaliska je také pojmenována obec a především hrad, jakožto hlavní dominanta obce. Hrad byl původně gotický, později stavebně rozšířen a raně barokně přestavěn. Nynější podoba v romantickém stylu anglické gotiky je z 1. poloviny 19. století. Hrad byl v soukromém vlastnictví až do poválečných let. Státním kulturním majetkem se stal 13. 1. 1953. Od roku 1974 je zde umístěna expozice jednostopých motorových vozidel. K dalším památkám v obci patří kostel Pany Marie Bolestné, který najdete při silnici pod hradem a který byl postaven v 2. polovině 17. století Janem Kryštofem Malovcem.

4.3.3 Historie hradu Kámen

Zakladatel ani nejstarší osudy hradu Kámen nejsou známy. Původní gotický hrad byl založen ve 13. století a nazván po pozoruhodném skalisku, na němž byl vystavěn. První bezpečná zmínka o hradu je v pramenech až z roku 1316, kdy se připomíná Nimír z Kamene. Krátce nato vlastnil hrad Bušek Tluksa, který jej roku 1327 přijal od krále Jana Lucemburského v manství. Po Buškově smrti držel hrad jeho syn Přibík Tluksa spolu se svými bratry. Od nich jej koupil v roce 1356 Jindřich z Ciglheimu, který rozšířil panství přikoupením několika dalších vsí a pokusil se dolovat v okolí zlato. Když se Jindřich vzdal svého manství na Kameni, uvázali se v jeho zboží opět původní držitelé Tluksové. Patřili k té části drobné šlechty, která za velkého zápasu o moc v předhusitských Čechách stála věrně na straně krále Václava a podporovala jej v boji proti odbojnému panstvu. Jan Tluksa zemřel na samém počátku husitského revolučního hnutí, ale jeho blízký příbuzný Přibík

Tluksa bojoval v husitských řadách velmi horlivě. Za něho měl hrad Kámen důležitou úlohu jako husitský opěrný bod mezi Táborem a Pelhřimovem.

Roku 1437 Janův syn Hynek prodal hrad i s podhradím, dvory a poddanskými vesnicemi Purkartu Kamarétovi z Žirovnice. Kamarét byl v dobách vnitřních zápasů o vládu v zemi věrným stoupencem Jiříka z Poděbrad a dal hrad k dispozici ke schůzce pozdějšího českého krále s jedním z vůdců manské jednoty Jindřichem z Rožmberka dne 4. srpna 1450. Roku 1456 Purkart prodal Kámen s celým panstvím bratřím Trčkům z Lípa, jimž v té době patřilo město a panství pelhřimovské. Noví majitelé však hrad již v roce 1460 prodali Janu Sádlovi ze Smilkova. Součástí kamenského zboží byla v tu dobu na městečko povýšená ves Kámen v podhradí, poddanské vsi Eš, Důl, Vysoká Lhota a Dobrá Voda. Po Sádlově smrti v roce 1464 se ujal hradu Kamene jeho švagr Petr Břekovec z Ostromeče a Kozího Hřbetu, od něhož hrad koupil v roce 1468 Oldřich Fifka z Vydří. Ten byl mimo jiné obviněn Janem Malovcem z Pacova, že si pomáhá k penězům falšováním. Před soudem se sice Fifka obhájil, ale jak se téměř po čtyřech letech ukázalo, nařčení nebylo bezdůvodné. Jeho syn Albert prodal kamenské zboží roku 1479 Janovi z Vojslavic. Roku 1499 zdědil hrad jeho nejstarší syn Markvart a v roce 1504 byl hrad propuštěn králem Vladislavem z manství. Markvartův syn Petr z Vojslavic panství rozdělil - jednu polovinu prodal Janu Zručskému z Chřenovic. Druhá polovina hradu přešla později na Petrovu sestru Kateřinu.

Kateřina z Vojslavic byla podruhé provdána za Petra Malovce z Malovic a roku 1523 mu zapsala všechny svůj majetek. Malovec koupí druhé poloviny kamenského zboží spojil obě části opět v jeden celek. V polovině 16. století tak dosáhlo panství Kámen největšího rozsahu - k hradu patřilo městečko a deset poddanských vsí. Po Petrovi zdědili otcovské statky jeho tři synové, kteří si je roku 1557 rozdělili. Kámen s poplužním dvorem, městečko Kámen, ves Eš a část Vysoké Lhoty připadly Malovcovi. Za něho nebo za jeho synů Petra a Václava byl hrad rozšiřován a přistavěno jeho severní křídlo s obytnými místnostmi a trakt na jižní straně. Z maloveckých držitelů se do historie Kamene nejvýrazněji zapsal Jan Kryštof, který nastoupil v držení hradu po roce 1640. Za něho byl hrad znovu přestavován, vystavěno jižní obytné křídlo a nad bývalým schodištěm postavena věž (1673). Na okraji městečka dal vystavět barokní kapli a v ní zřídil rodinnou hrobku. Jeho nejstarší syn Jan Kryštof Malovec prodal na začátku 18. století hrad Kámen Františku Kreslovi z Qualtenburka. Nový majitel se zadlužil tak, že nakonec musel roku 1747 hrad opět prodat.

Od té doby se začali jeho držitelé rychle střídat a hrad ztrácel na svém významu. Převážně úřednická rakouská šlechta neměla dostatek prostředků na jeho údržbu a stavba chátrala. Pouze jeden z posledních majitelů svobodný pán Václav Ennis se pustil v 2. polovině 19. století do větších stavebních úprav, jimiž však hradu ještě více ublížil, když romantickou snahou o regotizaci znehodnotil staré partie hradu. Od konce minulého století vystřídali šlechtické majitele příslušníci bohaté buržoasie, jimž hrad patřil až do poválečných let. Po roce 1948 byl hrad poslednímu majiteli Antonímu Fleissikovi konfiskován. Státním kulturním majetkem byl prohlášen dne 13. ledna 1953.

Vzhledem k tomu, že hrad byl v havarijním stavu, bylo postupně přikročeno k jeho celkové opravě (která však nebyla také zrovna zdařilá) a jednáno o jeho dalším využití pro kulturně výchovné účely. Po rekonstrukci hlavních objektů a vybudování nových expozic byl hrad opět otevřen pro veřejnost dne 22. června 1974 jako muzeum jednostopých motorových vozidel. V letech 1964 až 2002 byl hrad Kámen zřizován ONV, později Okresním úřadem v Pelhřimově. Od 1. 1. 2003 je hrad Kámen příspěvkovou organizací kraje Vysočina.

Expozice

- Expozice bydlení a životního stylu v devatenáctém a na počátku dvacátého století na panském sídle
- Expozice historických jednostopých vozidel
- Historická expozice ve starém paláci
- Lapidárium Muzea Vysočiny Pelhřimov na hradu Kámen
- Lidová sakrální malba v hradním čeledníku

Otevírací doba

Duben a říjen - pouze soboty, neděle a svátky od 10 do 17 hodin

Květen, červen a září - kromě pondělí každý den od 10 do 17 hodin

Červenec a srpen - kromě pondělí každý den od 10 do 18 hodin

V ostatní měsíce je možno hrad navštívit pouze po telefonické domluvě na telefonním čísle 565426609 nebo 565426619

Poslední prohlídka vždy cca 60 minut před koncem návštěvní doby

Vstupné

Základní vstupné 50,-Kč

Děti, studenti, vojáci a důchodci 25,- Kč

Fotografování 30,- Kč

Prohlídkové okruhy

1 prohlídkový okruh, který zahrnuje jak muzeum motocyklů tak ukázky interiérů bydlení 19 a počátku 20 století. Doba prohlídky cca 45 minut. Maximální počet návštěvníků 45 osob.

Doprava

Autobus - autobusová zastávka přímo pod hradem

Vlak - žel. zastávka Pacov (cca 4 km - červená turistická značka) - příjemná cesta lesem

Vlak - žel. zastávka Obrataň (cca 1 km po hlavní silnici) - úzkorozchodná trať Obrataň - Jindřichův Hradec

Hrad Kámen leží 15 km západně od Pelhřimova

4.3.4 Muzeum jednostopých vozidel

Muzeum historických motocyklů zde bylo založeno roku 1974. Zřizovatelem expozice je Národní technické muzeum. Důvodu, pro zřízení muzea motocyklů na Kámeni, bylo hned několik. V nedalekém Pacově byla 8. července 1906 založena Mezinárodní motocyklová federace FIM a na tzv. „Pacovském okruhu“, vedoucím právě přes obec Kámen, byly v letech 1905 – 1906 uskutečněny první mezinárodní motocyklové závody na území Čech za účasti tehdejších velmocí Rakouska – Uherska, Anglie, Francie a Německa. Expozice byla zřízena u příležitosti 70. výročí založení FIM. Muzeum mělo být v Pacovském zámku, ale ten neodpovídal potřebným požadavkům.

Sbírka obsahuje některé technické unikáty. K nejstarším typům z konce 19. století patří motocykl značky HW vyrobený v Mnichově firmou Hildebrand Wolfmüller. Dalším ceným exponátem je nejstarší dochovaný dvouválec Walter z roku 1901, který pocházel od téže firmy sídlící na Smíchově. Známou raritou kolekce je motorový vodič, motocykl, jenž vede za senou po okruhu cyklistického závodníka a rozráží mu vzduch. Pochází z roku 1902. Dalším kuriozním motocyklem ve sbírce je Čechie – Böhmerland od výrobce Albína Leibische z Krásné Lípy. Pochází z roku 1930 a stal se nejdelším sériově vyráběným motocyklem na světě. Značnou část sbírky zaujmou stroje známé české firmy JAWA, a také motocykly tuzemské firmy Laurin a Klement.

4.3.5 Z historie motocyklů u nás

Uplynulo něco přes sto let od okamžiku, kdy se zrodil první motocykl. Priorita konstrukci motocyklu je přiznávána Gottliebu Daimierovi, který pro ověření svého rychloběžného motoru postavil v roce 1886 první motocykl. Daimlerovi však šlo jen o ověření vlastností jeho motoru a dalším vývojem "motorové dvoukolky" se nezabýval. Našel však dostatek následovníků. První skutečný motocykl i s tímto chráněným označením, neboť do této doby se mluvílo o motorové dvoukolce, vyráběli od roku 1894 Hildebrand a Wolfmüller. Tato mnichovská firma byla první společností na světě, jež se zabývala sériovou výrobou motocyklů (vyráběla až 10 strojů denně). Francouzi ruského původu, bratři Eugen a Michel Wernerové, ačkoliv byli povoláním žurnalisté, sestrojili vozidlo úplně nové a nikde nevídané konstrukce. Byl to bicykl s motorem nad předním kolem a proto ho nazvali "motocyclette".

Našimi průkopníky výroby motocyklů byli bezesporu mladoboleslavský knihkupec Václav Klement a turnovský mechanik Václav Laurin, kteří začali s výrobou velocipédů, ale v roce 1899 předvedli první skutečný motocykl v tehdejší Rakousko-Uhersku. Jednoválcový motor byl již uprostřed rámu, měl elektrické zapalování vlastní konstrukce, obsluha stroje byla soustředěna na řídítkách, hnací síla se přenášela plochým řemenem na zadní kolo. Tato původní koncepce motocyklů LaK zevšeobecněla a prakticky se zachovala dodnes.

V následujících letech se objevili i další úspěšní domácí výrobci a nové značky českých motocyklů (Walter, Orion, Torpedo, Perun, Vulkan, Linser, Jelínek a další). První světová válka přerušila u nás slibný vývoj motocyklové výroby a ani poválečné období nepřineslo převratný rozmach, i když se objevilo několik nových značek jako Itar, ČAS, JFK, Poustka, Grizzly, Böhmerland-Čechie, Bekamo, BAF, Satan, Premiér a jiné. Tato doba umožnila největší nástup zahraničních značek na náš trh.

Teprve v roce 1929 zahajuje výrobu sériovým způsobem továrna na zbraně Janeček a rodí se nová značka Jawa. V té době i Česká zbrojovka ve Strakoniciích motorizuje jízdní kola a v roce 1932 zahajuje také sériovou výrobu motocyklů. V krátké době motocykly Jawa a ČZ prakticky ovládly trh, neboť motocykl sloužil k dopravě obyvatelstva do zaměstnání a ve volných chvílích na výlety a za sportem.

Druhá světová válka rozvoj veškerého motorismu v Československu zastavila. I v těžkých letech válečných však hrstka nadšených motoristů-konstruktorů v pražské Jawě

(tehdy jen opravně německých vojenských motocyklů) navrhla, připravila a prakticky vyzkoušela nový motocykl, který byl po roce 1945 podstatným přínosem k rozvoji výroby motocyklů v osvobozeném Československu.

Zatímco v období mezi oběma světovými válkami bylo v Československu kolem osmdesáti většinou malých výrobců motocyklů, jejichž konstrukce byly často pozoruhodné pokrokovým, ba avantgardním řešením, byla po druhé světové válce výroba československých motocyklů soustředěna a jejich konstrukce sjednocena. Postupným vývojem dnes již legendárních "péráků" Jawa 250 a 350 vznikla tzv. jednotná řada "kývaček" Jawa a ČZ. Výroba malých motocyklů Jawa-Pionýr byla svěřena Povážským strojírnám v Povážské Bystrici, kde krátce před tím vyráběli lehký motocykl Manet 90. V padesátých letech přibyla dále výroba skútrů Čezeta 175, Manet 100 a 125, a mopedů 50 Jawetta a potom Stadion. Mnoho motocyklů. Typy motocyklů Jawa a ČZ byly v celém světě proslaveny nejen svou konstrukcí, jízdními vlastnostmi a odolností, ale také velkou řadou sportovních úspěchů. Z nich nejvýznamnější byly mnohá vítězství v Mezinárodní šestidenní motocyklové soutěži FIM i v závodech na ploché dráze a na ledě.

4.3.6 Pacovský okruh

Souvisí s počátky motocyklového sportu; byl to první mezinárodní závod, který se jel na našem území v rámci tehdejšího Rakouska-Uherska a v celkovém pořadí třetí na světě. Motocyklová federace byla založena v prosinci roku 1904 v Paříži a první dva mezinárodní závody se jely také ve Francii na dourdanském okruhu v roce 1904 a 1905, první z nich ještě před oficiálním založením federace. Jejich účastníky kromě Francouzů, Angličanů a Němců byli také čeští závodníci, Václav Vondřich a František Toman na strojích firmy Laurin a Klement. Závodníci i firma reprezentovali samozřejmě Rakousko-Uhersko. Stroje i jezdci patřili ke světové špičce; o tom svědčilo Tomanovo druhé místo už v roce 1904 a vítězství Vondřichovo v roce následujícím. Tím se vlastně závod o Gordon-Bennettův pohár přenesl z Francie na území Rakouska-Uherska, konkrétně na Pacovský okruh.

Pro domácí jezdce se tento okruh zrodil už v roce 1905, kdy se na něm jely vylučovací závody pro Dourdan. Není bez zajímavosti, že se na jeho části od Křelovic do Pacova jela 30. září 1905 další mezinárodní soutěž - soutěž spolehlivosti motorových dvoukolek, jejíž trasa byla však mnohem delší. V roce 1906 se na Pacovském okruhu jely

dva nejdůležitější závody: první, vylučovací závod pro Rakousko proběhl 3. června a ten nejslavnější pak 8. července.

Největší tíhu organizačních starostí nesli členové dvou motocyklových klubů, českého se sídlem v Praze a rakouského z Vídně. Vyznamenali se i městští organizátoři v čele se starostou města Františkem Autengruberem a radním Karlem Langerem. Vylučovacího závodu se zúčastnil pětičlenný tým závodníků na strojích firmy Puch ze Štýrského Hradce-Obruba, Vecka, Nikodém, Maffeis, hrabě Kolovrat. V tomto pořadí také dojeli. První tři pak byli určeni jako reprezentanti Rakouska pro mezinárodní závod.

Mladoboleslavská firma Laurin a Klement se už těchto závodů nezúčastnila s poukázáním, že kvality svých strojů i jezdců dostatečně prokázala v předchozích závodech. Hlavní závod se jel 8. července za účasti čtyř zemí a deseti závodníků - po třech z Anglie, Francie a Rakouska, Německo zastupoval závodník jediný. Trať okruhu měřila 62,2 km, start a cíl byl jihozápadně od Pacova na silnici k Táboru. Závod měl tři kola a dokončili jej pouze čtyři jezdci: za Rakousko Nikodém a Obruba, Angličan H. Collier a Němec Retienne. Celý Francouzský tým byl postižen buď zraněními nebo technickými závadami hned v prvním kole. Postupně odpadli ještě tři závodníci - dva Angličané a Rakušan. Celkový výsledek byl jednoznačný pro Rakousko. Vítězem se stal Nikodém, druhé místo obsadil Obruba (oba Češi), třetí skončil Angličan H. Collier a čtvrtý dokončil závod Němec Retienne. Rozladěnost u Francouzů byla obrovská, takže podali protest proti regulérnosti závodu. Přidali se k nim i Angličané. Tento protest vetovali zástupci Rakouska a Německa. Protože vítěz závodu Nikodém neměl jediný defekt, bylo nakonec zaprotokolováno, že Rakousko je zcela regulérně vítězem závodu. Přesto ale Rakušané pohár vrátili Francii. To byl třetí a také poslední mezinárodní motocyklový závod o Gordon-Benettův bronzový pohár. Pro Pacov to byla jedna z vrcholných sportovních, ale především společenských událostí vůbec. Celé město ožilo neobyčejným ruchem: Přes den úpravy závodní trasy, tréninkové jízdy, poslední drobná vylepšení závodních strojů, večer pak v hostinci Na Panské společná zábava při hudbě a zpěvu. Tady bylo také sídlo organizátorů závodu.

Na plných třicet let upadl Pacovský okruh v zapomnění; v roce 1936 jej spolu s pacovskými připomněl tábořský Autoklub Cílovou jízdou do Tábora neb Pacova. Tehdy byla v pacovském muzeu uspořádána výstava Motocykl před třiceti lety a dnes, jejíž součástí byly i dokumenty k historickým závodům v letech 1905 a 1906. V roce 1964 se v Praze konal 33. kongres FIM. Součástí kongresových jednání byl i zájezd delegátů do

Pacova. Tehdejší prezident federace pan Nortier odhalil pamětní desku na budově restaurace Na Panské, která připomínala počátky této organizace. Tato poslední informace je poněkud zavádějící: FIM byla založena v Paříži, ale Pacovu náleží sláva prvních motocyklových závodů v Rakousku-Uhersku. Češi na těchto závodech v letech 1905-1906 prokázali nejen svoje kvality jako výrobci motocyklů, ale také jako závodníci. V současnosti slávu Pacovského okruhu připomíná expozice na hradu Kámen a pravidelné Veterán rallye Pacov.

4.3.7 Obrataň

Obec Obrataň leží při západní hranici pelhřimovského okresu, zhruba uprostřed mezi městy Pelhřimovem a Tábořem, v nadmořské výšce 570 m, zaujímá rozlohu 3200 ha. Od roku 2000 je Obrataň jednou ze zakládajících obcí Sdružení Svidník. K Obratani patří místní části Hrobská Zahrádka, Moudrov, Šimpach, Vintířov, Sudkův Důl, Bezděčín a Údolí.

Historie Obrataně sahá až do 14. století, kdy zde byl roku 1384 založen kostel Narození Panny Marie. Arcibiskup Arnošt z Pardubic kostelu věnoval stříbrný pozlacený kalich sázený českými granáty. Podle pověsti se obec jmenuje Obrataň proto, že zde Jan Žižka obrátil podkovy svým koním, aby zmátl nepřítele. V obci stojí památník věnovaný obětem první světové války, který je dílem sochaře Antonína Bílka z Chýnova. Pomník T. G. Masaryka pochází od tábořského sochaře Jana Vítězslava Duška.

K zajímavým technickým památkám obce patří úzkokolejná trať postavená v roce 1906 z Obrataně do Jindřichova Hradce.

K Obratani patří místní části Hrobská Zahrádka, Moudrov, Šimpach, Vintířov, Sudkův Důl, Bezděčín a Údolí. Tři posledně jmenované vesnice propojuje malebné Josafatské údolí, v němž stával ve 14. století hrad Hrádek, zbořený v husitských válkách. V Sudkově Dole stojí věžová vodní tvrz z 15. století.

O zachovalosti krajiny v okolí Obrataně svědčí hned dvě chráněná území – přírodní památka U Bezděčína s hojným výskytem bledule jarní a přírodní památka Rašeliniště u Vintířova se vzácnými druhy rostlin, např. prstnatcem májovým.

Obratani prochází cyklistická trasa z Černovic do Pacova.

Území obce Obrataň se rozkládá na ploše 3200 ha, trvale zde žije 835 obyvatel.

4.3.8 Jindřichohradecká úzkokolejka

Jindřichohradecké místní dráhy jsou akciová společnost, která dnes vlastní a provozuje známé jindřichohradecké úzkokolejky - úzkorozchodné tratě vedoucí z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně.

Název společnosti vznikl složeninou názvů obou původních akciových společností, které úzkokolejky za rakousko-uherské monarchie postavily. Tehdy to byly společnosti dvě. První se jmenovala "Localbahn Neuhaus - Neubistritz" (její iniciály NN můžete vidět i dnes na meznících okolo trati), česky tedy "Místní dráha Jindřichův Hradec - Nová Bystřice". Druhá společnost, vlastníci obrataňskou větev, se jmenovala "Místní dráha Jindřichův Hradec - Obratany". Obě společnosti již dávno neexistují a úzkokolejky dnes tvoří jeden celek, takže název vyjadřuje tak trochu úctu k těmto předchůdcům, kteří se o vznik úzkokolejek zasloužili, a navazuje na řadu tradičních názvů železničních společností v letech první republiky. Odtud tedy "Jindřichohradecké místní dráhy".

Pro odpověď na otázku, proč vznikla společnost se vrátím až do doby začátku 70. let. V té době vznikly první významné politické tlaky na zrušení tehdy "neefektivních provozů v dopravě" kam pochopitelně úzkokolejky podle všech znaků spadaly. Faktický konec této první reálné hrozby zániku úzkokolejek přinesla až energetická krize koncem sedmdesátých let. V roce 1993 vyhlásila vláda ČR jindřichohradecké úzkokolejky jako první železniční tratě k privatizaci. Tento okamžik, jak se později ukázalo v plné nahotě, byl rozhodující pro další budoucnost úzkokolejek. Později byly založeny dnešní Jindřichohradecké místní dráhy. Založila je parta lidí, kteří již měli s úzkokolejkami určité zkušenosti, především ze záchrany původních vozidel úzkokolejky. Tyto první muzejnické aktivity začaly již v osmdesátých letech, pokračovaly založením odbočky tehdejší ČSVTS při lokomotivním depu ze které se posléze vyvinul Klub přátel jindřichohradeckých úzkokolejek.

Po vyřízení všech nutných legislativních kroků, byla společnost zapsána 10. ledna 1995 do obchodního rejstříku a začala skutečně fungovat.

Prvním a základním cílem společnosti bylo získat (zprivatizovat) jindřichohradecké úzkokolejky a tím je zároveň zachránit před případnou likvidací a samozřejmě z dlouhodobého hlediska je provozovat úspěšně dále. Následovalo vypůjčení parní lokomotivy U 47.001 od Národního technického muzea, která také byla na delší dobu jediným hnacím vozidlem, které Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) provozovaly.

Ve středu 19. března 1997 vláda ČR na svém pravidelném zasedání schválila privatizaci jindřichohradeckých úzkokolejek formou přímého prodeje za symbolickou cenu 1,- Kč akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. Tento okamžik byl pro úzkokolejky velkým zlomem. Především pak pro novobystřickou travou pomalu zarůstající trať. A tak se podepsala mezi JHMD a ČD dne 4. června 1997 nájemní smlouva na trať a první vlak se na svou cestu do Nové Bystřice mohl vydat v sobotu 14. června 1997.

Další vývoj už nebyl tak dramatický jako ten předchozí. Ve snaze poskytovat co nejlepší služby pro cestující, došlo k 25. lednu 1998 k rozsáhlé změně jízdního řádu tak, aby co nejlépe pokrýval přepravní potřeby obyvatel na úzkokolejce.

Obě úzkokolejky slouží svým cestujícím k cestám do práce, do školy, k lékaři nebo k výletům do krásné krajiny ať už České Kanady nebo západních cípů Českomoravské vysočiny. Samozřejmě také slouží svým přepravcům, firmám a továrnám v okolí, pro nákladní dopravu a vozí jejich výrobky a suroviny. Ale neúprosný běh času se nezastavil.

5 Závěr

V současné době se cestovní ruch stal velmi rychle se rozvíjejícím odvětvím. Zahrnuje různé činnosti a služby, které rozšiřují nové formy cestování. Roste počet i šíře těchto činností, jejichž výsledkem je užitečný efekt individuální nebo společenský. Význam služeb cestovního ruchu roste při pohybu osob mimo místo trvalého bydliště. Důležitým aspektem se stala životní úroveň obyvatelstva, s jejíž růstem vzrůstá i podíl výdajů za služby obecně.

I když se na začátku této práce psalo o zapomenutém a opomíjeném kraji, po celkovém zhodnocení se podařilo vyvrátit tuto domněnku, protože tu existuje velký potenciál přírodních, historických, kulturních a také, i když to zprvu tak nevypadalo, technických památek. Nachází se zde uspokojivá materiálně technická základna.

V této práci jsme se v daném území zaměřili na technické památky. Byly vytvořeny dvě trasy, které může obsolvovat široký okruh potenciálních účastníků cestovního ruchu, převážně školáci, rodiny s dětmi, ale také ti, kteří mají zájem dozvědět se více o technických památkách a také o mototuristice, která má v Pacově hlubokou tradici i dobré předpoklady k rozvoji.

I když se potvrdila ta hypotéza, že většina památek bude z různých důvodů pro cestovní ruch nevyužitelná. Přesto se zde našli i takové památky, které budou pro návštěvníky této oblasti zajímavé a na základě prospektu o technických památkách, který byl vypracován právě na tuto oblast, bude poptávka ze strany účastníků cestovního ruchu rok od roku přibývat.

Zatím však poptávka po technických památkách není srovnatelná s poptávkou po jiných produktech cestovního ruchu.

6 Resume

I was dealing in this final work with a theme „Technical monuments utilisation in tourism in the selected region“. This part of the Czech Republic belongs to one of the most beautiful and clean area but there exists little information, that tourist can use. The problem of the development in the agricultural areas or less know regions is very major today. These areas have much to offer to attract the visitors, that's why the solution of this problem is the development of the tourist. This given territory provides natural environment, which is very rich and clean.

At the beginning of this thesis there was often written about the forgotten or not so attractive area but after reading this work we can say the opposite. This district has good conditions for the future development.

7 Použitá literatura:

- 1) Dvořáková, E.: Ochrana technických památek #
- 2) Foret, M., Foretová, V.: Jak rozvíjet místní cestovní ruch, Praha 2001, s. 16
- 3) Zákon o kulturních památkách číslo 22/1958 Sb.
- 4) Zákon o státní památkové péči číslo 20/1987 Sb.
- 5) Antique, Motocykly v gotických hradech, E.P.A. Média, 1997
- 6) Klempera, J.: Vodní mlýny v Čechách V. (Českobudějovicko, Jindřichohradecko, Vltavotýnsko, Tábořsko, Strakonicko, Českokrumlovsko, Milevsko, Písecko, Pelhřimovsko). Praha: Libri, 2003
- 7) Lexikon turistických zajímavostí A-Z na cesty Čechy, Morava, Slezsko. Praha: OLYMPIA, 1990
- 8) Lednický, V.: Technické památky v cestovním ruchu. VŠB Ostrava, 2004
- 9) Novotná, D.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Olympia, 2004
- 10) Vondráček, J.: Minulost města Pacova a okolí, díl I., Praha: spolek redaktorů a přátel města Pacova, 1947
- 11) Kolektiv autorů. Pacov od historie k současnosti, MÚ Pacov, 1997
- 12) Horecký, V.: Po stopách triangulačních věží a další turistické zajímavosti Čech a Moravy, Praha. Libri 2005, s. 176
- 13) Hesková, M. a kol.: Závěrečná zpráva, číslo projektu WB – 07 – 04, Tábor 01/06
- 14) Alastair M. Morrison: Marketing pohostinství a cestovního ruchu, Victoria Publishing, Praha 1995

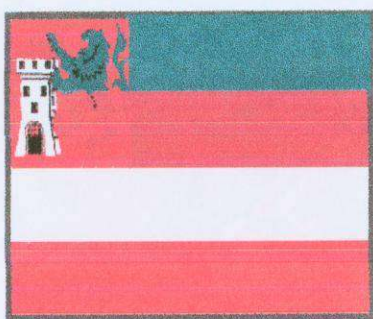
Internetové stránky:

- 13) www.pacov.cz 9. 12. 2005
- 14) www.npu.cz 9. 1. 2006
- 15) www.hradkamen.cz 20. 11. 2005
- 16) www.krajvysočina.cz 21. 1. 2006

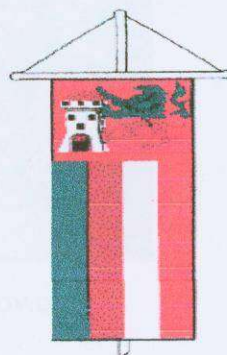
8 Seznam příloh

1. Městský prapor
2. Městská korouhev
3. Městský znak
4. Městská pečeť
5. Město Pacov – letecký pohled
6. Mapa trasy č.1
 - 6.1. Muzeum Antonína Sovy
 - 6.2. Zámek v Pacově
 - 6.3. Děkanský chrám sv. Archanděla Michaela
 - 6.4. Barokní klášterní kostel sv. Václava
 - 6.5. Barokní selské domy
 - 6.6. Zámecký park a park Antonína sovy
 - 6.7. Pošná
 - 6.8. Strážště
7. Mapa trasy č.2
 - 7.1. Dvořiště
 - 7.2. Kámen
 - 7.3. Jindřichohradecká úzkokolejka
8. Prospekt

Příloha č.1.: Městský prapor

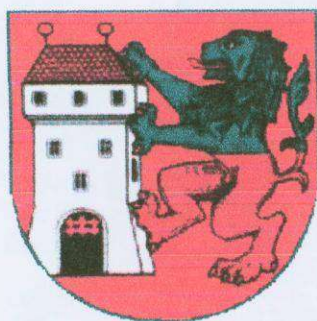


Příloha č.2.: Městská korouhev



zdroj: www.mestopacov.cz

Příloha č.3.: Městský znak

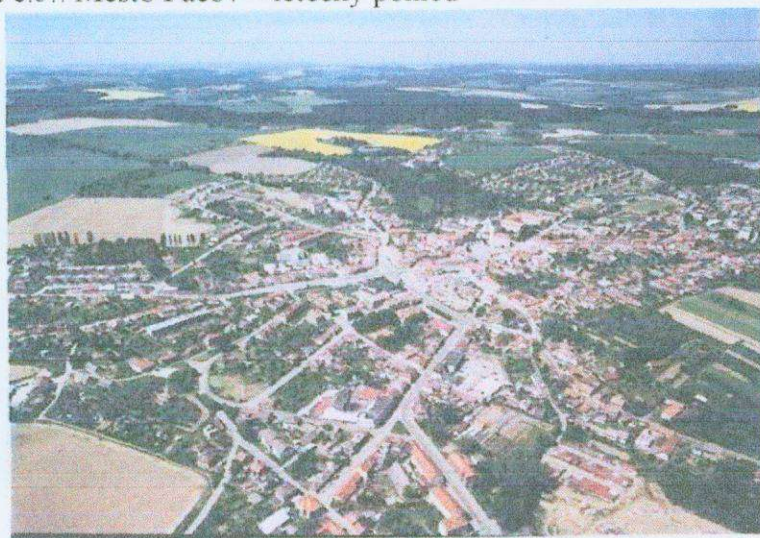


Příloha č.4.: Městská pečeť



zdroj: www.mestopacov.cz

Příloha č.5.: Město Pacov – letecký pohled



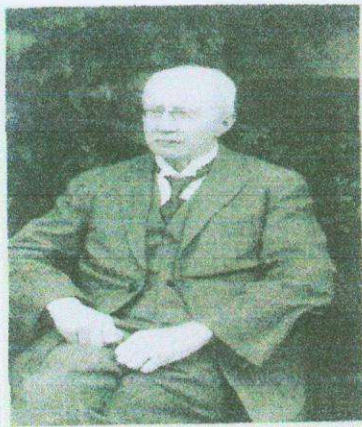
zdroj: www.mestopacov.cz

Příloha č.6.: Mapa trasy č.1

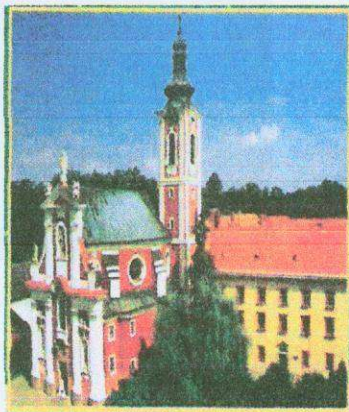


zdroj: www.straziste.cz

Příloha č.6.1.: Muzeum Antonína Sovy



Příloha č.6.2.: Zámek v Pacově



zdroj: www.mestopacov.cz

Příloha č.6.3.: Děkanský chrám sv. Archanděla Michaela



zdroj: fotoarchiv autora

Příloha č.6.5.: Barokní selské domy



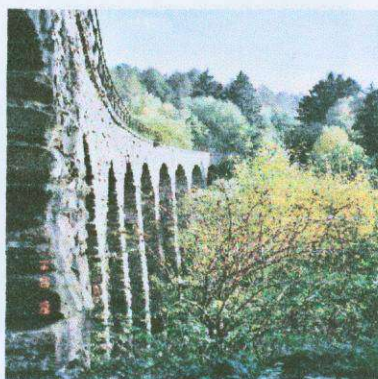
zdroj: www.straziste.cz

Přílohy č.6.6.: Zámecký park a park Antonína sovy



zdroj: fotoarchiv autora

Příloha č.6.7.: Pošná



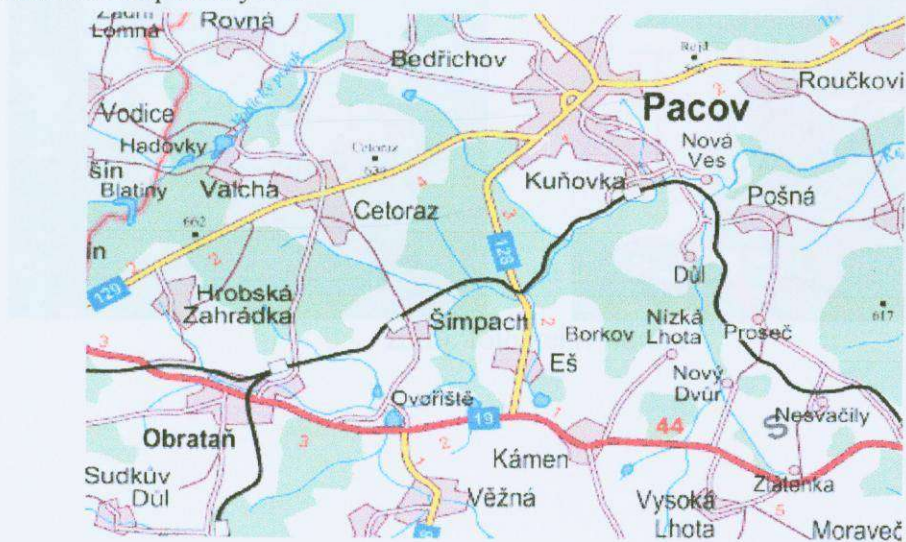
zdroj: fotoarchiv autora

Příloha č.6.8.: Strážišťe



zdroj: www.strazistě.cz

Příloha č.7.: Mapa trasy č.2



zdroj: www.atlas.cz/mapy

Příloha č.7.1.: Dvořiště



zdroj: fotoarchiv autora

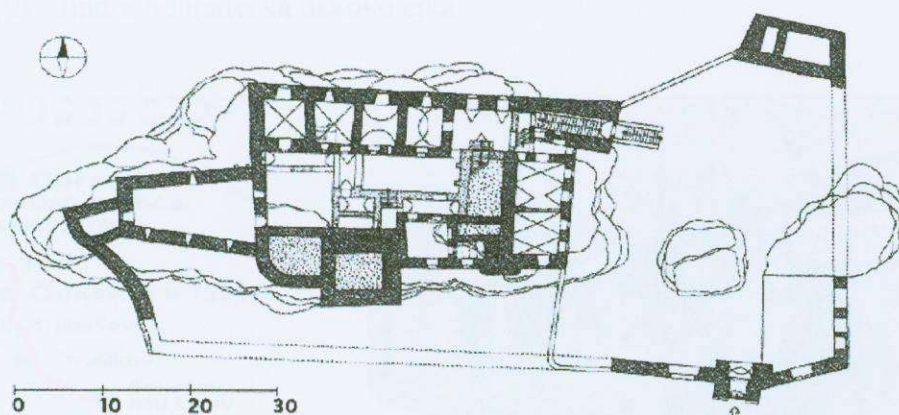
Příloha č.7.2.: Kámen



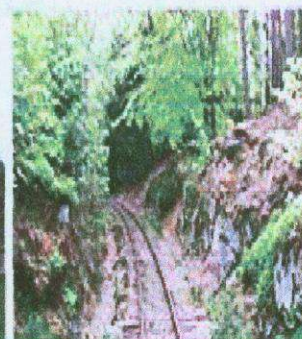
zdroj: fotoarchiv autora



zdroj: fotoarchiv autora



Příloha č.7.3.: Jindřichohradecká úzkokolejka



zdroj: www.jhmd.cz

4. Pacovský okruh

Souvisí s počátky motocyklového sportu; byl to první mezinárodní závod, který se jel na našem území v rámci tehdejšího Rakouska-Uherska a v celkovém pořadí třetí na světě. Motocyklová federace byla založena v prosinci roku 1904 v Paříži a první dva mezinárodní závody se jely také ve Francii. Jejich účastníky kromě Francouzů, Angličanů a Němců byli také čeští závodníci, Václav Vondřich a František Toman na strojích firmy Laurin a Klement. Závodníci i firma reprezentovali samozřejmě Rakousko-Uhersko. Díky úspěchům našich závodníků se pohár přenesl z Francie na území Rakouska-Uherska, konkrétně na Pacovský okruh.

Největší tíhu organizačních starostí nesli členové dvou motocyklových klubů, českého se sídlem v Praze a rakouského z Vídně. Vyznamenali se i městští organizátoři v čele se starostou města Františkem Autengrubem a radním Karlem Langerem.

Mladoboleslavská firma Laurin a Klement se už těchto závodů neúčastnila s poukázáním, že kvality svých strojů i jezdců dostatečně prokázala v předchozích závodech. Hlavní závod se jel 8. července za účasti čtyř zemí a deseti závodníků - po třech z Anglie, Francie a Rakouska, Německo zastupoval závodník jediný. Trať okruhu měřila 62,2 km, start a cíl byl jihozápadně od Pacova na silnici k Táboru. Vítězem se stal Nikodém, druhé místo obsadil Obruba (oba Češi), třetí skončil Angličan H. Collier a čtvrtý dokončil závod Němec Retienne. Pro Pacov to byla jedna z vrcholných sportovních, ale především společenských událostí vůbec. Celé město ožilo neobyčejným ruchem: Přes den úpravy závodní trasy, tréninkové jízdy, poslední drobná vylepšení závodních strojů, večer pak v hostinci Na Panské společná zábava při hudbě a zpěvu. Tady bylo také sídlo organizátorů závodu. Na plných třicet let upadl Pacovský okruh v zapomnění; v roce 1936 jej spolu s pacovskými připomněl tábořský Autoklub Cílovou jízdou do Tábora neb Pacova. Tehdy byla v pacovském muzeu uspořádána výstava Motocykl před třiceti lety a dnes, jejíž součástí byly i dokumenty k historickým závodům v letech 1905 a 1906. V roce 1964 se v Praze konal 33. kongres FIM. Součástí kongresových jednání byl i zájezd delegátů do Pacova. Tehdejší prezident federace pan Nortier odhalil pamětní desku na budově restaurace Na Panské, která připomínala počátky této organizace. Tato poslední informace je

poněkud zavádějící: FIM byla založena v Paříži, ale Pacovu náleží sláva prvních motocyklových závodů v Rakousku-Uhersku. Češi na těchto závodech v letech 1905-1906 prokázali nejen svoje kvality jako výrobci motocyklů, ale také jako závodníci. V současnosti slávu Pacovského okruhu připomíná expozice na hradu Kámen a pravidelné Veterán rallye Pacov.

5. Dvořiště

Bývalý mlýn na hrázi rybníka Dvořiště s unikátní soukromou sbírkou izolátorů cca 3660 kusů pana Františka Daňka. Tato sbírka je po dohodě s majitelem veřejně přístupná.



6. Obrataň



Obec 6 km jihozápadně od Pacova V obci je konečná stanice úzkorozchodné železniční trati Jindřichův Hradec - Obrataň. Tato 46 km dlouhá trať byla postavena v období od června 1905 do prosince 1906. Současným provozovatelem této trati je společnost Jindřichohradecké místní dráhy a.s., na jejichž internetových stránkách se lze podrobněji seznámit s historií i současností trati a taktéž zjistit, kdy se lze v letním období na této trati svést v historických vagonech, tažených parní lokomotivou.

7. Pošná

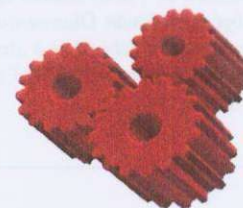
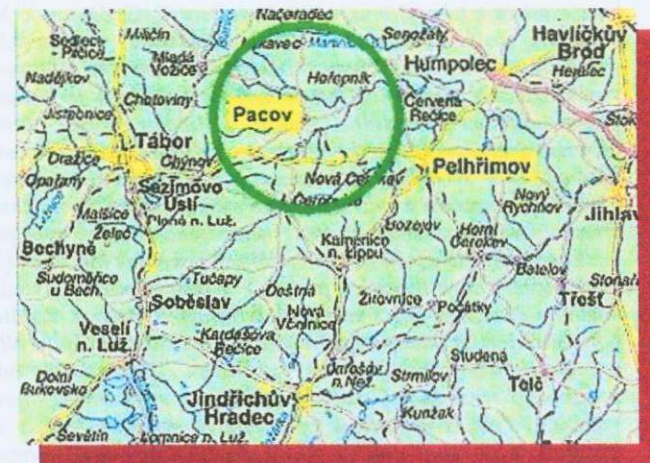
Ves 3 km jihovýchodně od Pacova. Mezi ní a Pacovem se nachází železniční most. Směr Pacov - Nová Cerkev.



POZVÁNKA NA VÝLET ZA TECHNICKÝMI PAMÁTKAMI NA PACOVSKO



PACOVSKO TECHNICKÉ PAMÁTKY



Na rozhraní Českomoravské vysočiny a jižních Čech mezi Tábořem a Pelhřimovem leží Pacov (5227 obyvatel). Jeho nejstarší známá historie zasahuje do přelomu 13. a 14. století. První písemné zmínky o našem městě jsou ze začátku 14. století a hmotné doklady jsou ještě starší. K těm úplně nejstarším patří románsko-gotický náhrobek Hrona z Pacova, který je unikátní po stránce historické i umělecké. Obdobím prvního rozkvětu města je 15. a 16. století, kdy Pacov získává první městská privilegia. Druhá polovina 19. století znamená oživení hospodářského, kulturního a společenského života. Tady pak svůj základ současná průmyslová výroba - strojírenství pro potravinářský průmysl (tehdy mědikovectví) a drobná kožená galanterie. Roku 1888 dostává Pacov rychlejší spojení se světem otevřením českomoravské transverzální dráhy. Začátek dvacátého století je pro naše město významný i v historii motocyklového sportu. Pravděpodobně tady vznikla myšlenka založení mezinárodní motocyklové federace, která pak byla uskutečněna v Paříži na prvním kongresu FIM 22. prosince 1904. O dva roky později (8. 7. 1906) se jely první mezinárodní závody na pacovském okruhu. Tuto historii připomíná pamětní deska na budově zámku, expozice jednostopých vozidel na hradě Kámen a veteran rallye. Před první světovou válkou navštívil naše město tehdy ještě univerzitní profesor T. G. Masaryk. Na pozvání prof. Ferdinanda Pakosty přednášel v zámeckém divadle o mistru Janu Husovi. Důležitými kulturními událostmi ve dvacátých a třicátých letech byly akce spojené se jménem nejznámějšího pacovského rodáka - Antonína Sovy. Tento význačný představitel české poezie devadesátých let se v Pacově narodil (26. 2. 1864), Pacovsko se mu stalo věčným zdrojem básnické inspirace a sem se také na sklonku svého života často vracel. Návštěvy tehdy již těžce nemocného básníka byly pro město vždy výjimečnou kulturní událostí, právě tak jako pozdější vybudování obou Sovových pomníků. V těchto letech lze hledat kořeny dřívějších, ale i současných Sovových Pacovů. Začátek poválečných let znamenal oživení podniků a živností i kulturního a společenského života. V 60.- 80. letech 20 století byly také vystavěny nové školní budovy, poliklinika s lékárnou i nová sídliště. Velkým negativem byl necitlivý demoliční zásah do historické zástavby v centru města. Poslední desetiletí postupně zaceluje tyto jizvy. Nově opravenými fasádami získává město na barevnosti a příjemném vzhledu. Nejmarkantnější změnu prodělalo náměstí s nově opraveným děkanským kostelem. Téměř po dvacetiletí se Pacov dočkal opětného zřízení gymnázia a pro seniory byl vybudován Dům seniorů - domov důchodců. Je v tom určitá symbolika, kdy péče o starší generace se snoubí s pozorností věnovanou generaci mladé a to je velkým vkladem do budoucnosti Pacova.

1. Zámek Pacov



Původně hrad z 12. – 13. století, v 16. století přestavěn na zámek. 1708 přicházejí do Pacova bosí karmelitáni, zámek přestavují na klášter. Do dnešní podoby byl rozšířen kolem r. 1719. Na přestavbu kláštera 1739 dohlédl Kilián Ignác Dienzenhofer. Za Josefa II. byl klášter zrušen (1787) a budova znovu užívána jako zámek. Původní stavba byl dvoupatrový uzavřený čtverec. Východní křídlo bylo zbořeno v r. 1884. V 60. letech 19. stol. sloužila tato část zámku jako škola a byt pro učitele. Tady se 26. 2. 1864 v učitelské rodině Jana Sovy narodil budoucí básník Antonín Sova. Zámek byl do května 1945 majetkem rodiny Weiss – Tessbachů, pak přešel pod státní správu a záhy sem přišla vojenská posádka. Vojáci odešli v r. 1992, ale teprve v r. 1997 byl převeden do majetku města. Po náročné a dlouhodobé rekonstrukci budou jižní a západní části objektu sloužit kulturním potřebám města.

2. Městské muzeum Antonína Sovy v Pacově

Obdélníková jednopatrová budova s mansardovou střechou – vystavěna po pol. 18. stol. Původně to byl měšťanský dům. Oprava fasády a střechy je z r. 1992. Muzeum je tu umístěno od 30. let, založeno však bylo v r. 1908. V současné době obsahuje literární expozici básníka Antonína Sovy, historickou expozici města a malířskou síň Jana a Hany Autengruberových. Nejvýznamnějším sbírkovým fondem je osobní a literární pozůstalost A. Sovy, dále osobní a malířská pozůstalost J. Autengruber a v neposlední řadě dokumenty k prvním mezinárodním motocyklovým závodům na pacovském okruhu v r. 1906.



Vytvořeno s podporou projektu „Technické památky v produktech cestovního ruchu“, JÚ v Č. Budějovicích, Zemědělská fakulta, Katedra cestovního ruchu v Táboře. Financováno MMR ČR v rámci programu WB – Výzkum pro potřeby regionů.

3. Státní hrad Kámen u Pacova



Ves 5 km jižně od Pacova. Původně gotický hrad byl postaven v polovině 13. století na rozsáhlém skalisku, podle kterého byl také pojmenován. První písemné zmínky jsou z let 1316 a 1318. V letech 1327 až 1504 je Kámen královským lenním hradem. Od roku 1523 hrad téměř 200 let vlastnila jedna z větví významného českého rodu Malovců. V polovině 16. století dosáhlo panství Kámen největšího rozmachu. V 60. letech 19. stol. byl hrad upraven ve stylu anglické romantické gotiky. Od r. 1974 láká stálá expozice jednostopých vozidel na paměť 70. výročí založení Mezinárodní motocyklové federace (FIM a v přilehlém parku rozsáhlé alpinium.



Otevírací doba:

červenec a srpen - kromě pondělí každý den od 10 do 18 hodin
duben a říjen – so, ne, svátky od 10 do 17 hod
květen, červen, září – kromě pondělí každý den od 10 do 17 hod

V ostatní měsíce je možno hrad navštívit pouze po telefonické domluvě na telefonním čísle 565426609 nebo 565426619, případně piště na elektronickou adresu: hrad.kamen@quick.cz

Vstupné: Základní vstupné 50,- Kč

Děti, studenti, vojáci a důchodci 25,- Kč

Fotografování 30,- Kč

Prohlídkové okruhy

Prohlídkový okruh, který zahrnuje jak muzeum motocyklů tak ukázky interiérů bydlení 19 a počátku 20 století. Doba prohlídky cca 45 minut. Maximální počet návštěvníků 45 osob.