

Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu
Katedra rekreologie a cestovního ruchu

Revitalizace industriálních památek v Moravskoslezském kraji
příklad pro rozvoj cestovního ruchu na Třinecku

Bakalářská práce

Autor: Eliška Lanzová
Studijní obor: Management cestovního ruchu

Vedoucí práce: RNDr. Mgr. Tomáš Burda, Ph.D.

Hradec Králové

Srpen 2020

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci s názvem „Revitalizace industriálních památek v Moravskoslezském kraji příklad pro rozvoj cestovního ruchu na Třinecku“ zpracovala samostatně a s použitím uvedené literatury.

V Hradci Králové dne 14.8.2020

Eliška Lanzová

Poděkování:

Děkuji svému vedoucímu bakalářské práce RNDr. Mgr. Tomáši Burdovi Ph.D. za jeho cenné rady a doporučení v průběhu zpracování práce. Poděkování patří také všem respondentům za jejich vstřícnost a ochotu podílet se na rozhovoru.

Anotace

Název: Revitalizace industriálních památek v Moravskoslezském kraji příklad pro rozvoj cestovního ruchu na Třinecku

Bakalářská práce se zabývá problematikou revitalizace industriálních památek v Moravskoslezském kraji. Hlavním cílem práce je zhodnotit potenciál Třineckých železáren z pohledu možné přeměny závodu v technickou památku, která by v budoucnosti mohla v oblasti působit jako atraktivita cestovního ruchu. Práce dále zkoumá, zda by mohl revitalizovaný industriální soubor Dolní oblast Vítkovice v Ostravě sloužit jako vhodný příklad pro rozvoj cestovního ruchu na Třinecku. Důraz je kladen na hodnotu industriálního dědictví Třineckých železáren a na jedinečnost industriálního dědictví revitalizované Dolní oblasti Vítkovic. Teoretická část práce popisuje vnímání a přístupy k problematice industriálního dědictví v České republice a dalších vybraných zemích Evropy, a to nejen z obecného hlediska, ale i v rámci jeho využití v cestovním ruchu. Popsány jsou také důležité orgány, které se zkoumanou problematikou zabývají. Prostřednictvím komparativní analýzy industriálních areálů Vítkovických a Třineckých železáren a řízenými rozhovory s významnými aktéry města Třince je v praktické části práce zkoumáno, zda existuje možnost konverze Třineckých železáren v atraktivitu cestovního ruchu. Výstupem práce jsou odpovědi na předem stanovené výzkumné otázky spolu s doporučením pro další výzkum zkoumané problematiky.

Klíčová slova

technické památky, industriální památky, Moravskoslezský kraj, Dolní oblast Vítkovice, Třinecké železářny

Annotation

Title: Revitalization of Industrial Monuments in the Moravian-Silesian Region as an Example for Development of tourism in Třinec

The bachelor's thesis deals with the issue of revitalization of industrial monuments in the Moravian-Silesian region. The main aim of the thesis is to evaluate the potential of Třinecké ironworks from the perspective of its possible transformation into a technical monument, which could serve as tourist attraction in Třinec. Furthermore, the thesis examines whether it is possible for a revitalized industrial complex Lower Vítkovice in Ostrava to serve as an example for the development of tourism in Třinec. Focus is put on the value of the industrial heritage of Třinecké ironworks and the uniqueness of the industrial heritage of Lower Vítkovice. The theoretical part describes the perception and approaches to the issue of industrial heritage in the Czech Republic and other selected European countries, not only in general, but also in its use in tourism. Important organizations dealing with the researched issue are also described in this part of the thesis. The practical part then examines whether there is a possibility of conversion of Třinecké železářny into a tourist attraction through a comparative analysis of the industrial areas of Vítkovické and Třinecké ironworks and interviews with important figures that operate in Třinec. The results of the work are based on answers to previously set research questions and recommendations for further research of the topic.

Key words

technical monuments, industrial monuments, Moravian-Silesian region, Lower Vítkovice, Třinecké ironworks

Obsah

1. Úvod	1
2. Cíl a metodika práce	3
2.1. Cíl práce	3
2.2. Metodika zpracování	4
3. Teoretická východiska	6
3.1. Problematika industriálního dědictví v České republice	6
3.2. Orgány zabývající se problematikou industriálního dědictví	8
3.2.1. Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT v Praze	8
3.2.2. Ústav územního rozvoje v Brně	9
3.3. Problematika brownfields v České republice	10
3.3.1. CzechInvest	11
3.4. Problematika industriálního dědictví v Evropě	12
3.4.1. Spojené království Velké Británie a Severního Irska	12
3.4.1.1. Ironbridge Gorge	14
3.4.2. Německo	15
3.4.2.1. Zeche Zollverein	16
3.5. Mezinárodní organizace zabývající se industriálním dědictvím	17
3.5.2. TICCIH	17
3.5.2. ERIH	18
4. Praktická část	21
4.1. Sběr informací a průběh šetření	21
4.2. Výsledky šetření – komparativní analýza	21
4.2.1 Třinecké železářny v Třinci	21
4.2.1.1. Úvod do historie závodu	22

4.2.1.2. Historie závodu mezi lety 1839 a 1905	22
4.2.1.3. Historie závodu mezi lety 1905 a 1938	24
4.2.1.4. Historie závodu od roku 1938 až po současnost	26
4.2.2. Současná centra společenského života v Třinci	27
4.2.2.1. Muzeum Třineckých železáren a města Třince	27
4.2.3. Vítkovické železářny v Ostravě	29
4.2.3.1. Historie závodu od roku 1828 do 90. let 19. století	29
4.2.3.2. Historie závodu od od 90. let 19. století do 60. let 20. století	30
4.2.3.3. Historie závodu od 60. let 20. století do roku 1998	31
4.2.3. Dolní oblast Vítkovice	31
4.2.3.1. Historie Dolní oblasti Vítkovic	32
4.2.3.2. Památková ochrana a nové využití Dolní oblasti Vítkovic	35
4.2.4. Současná centra společenského života v Dolní oblasti Vítkovice	36
4.2.4.1. Aula Gong	37
4.2.4.2. Bolt Tower	37
4.2.4.3. Velký svět techniky	38
4.2.4.4. Malý svět techniky	38
4.2.4.5. Areál dolu Hlubina	39
4.3. Výsledky šetření – řízené rozhovory	39
4.3.1. Respondent č. 1	39
4.3.2. Respondent č. 2	42
4.3.3. Respondent č. 3	43
4.3.4. Respondent č. 4	45
5. Shrnutí výsledků	47
6. Závěry a doporučení	51
7. Seznam zdrojů	53

8. Přílohy	60
-------------------------	----

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Movité a nemovité kulturní památky v Dolní oblasti Vítkovic.....	34
---	----

1. Úvod

Využití industriálního dědictví v cestovním ruchu se v posledních desetiletích stává stále se rozmáhajícím trendem nejen v zahraničí, ale i na území České republiky. Tato poměrně malá země se díky své průmyslové historii pyšní bohatým industriálním dědictvím a nachází se zde mnoho průmyslových staveb a areálů, které byly revitalizovány a v současné době slouží jako atraktivita cestovního ruchu, které přispívají k všestrannému rozvoji oblastí a regionů. Mnoho z těchto atraktivit je možné nalézt v Moravskoslezském kraji, který je známý zejména pro svůj průmyslový charakter. Zajímavým místem, které disponuje obzvláště unikátním industriálním dědictvím se stalo město Ostrava. Právě zde se totiž nachází rozsáhlý areál Vítkovických železáren, jehož součástí je výjimečná technická památka, a to revitalizovaná Dolní oblast Vítkovice. Tato atraktivita obohacuje život místních obyvatel, každý rok vzbuzuje zájem milionů návštěvníků a přispívá k rozvoji cestovního ruchu ve městě i regionu.

Za industriální objekt, který disponuje obdobným charakterem jako areál Dolní oblasti Vítkovice před revitalizací, lze do jisté míry považovat také hutní podnik Třinecké železářny. Ten se podle Informačního centra Třinec (2020) nachází přibližně 32 km jihovýchodně od města Ostrava ve statuárním městě Třinec, které leží nedaleko hranic s Polskem a Slovenskem a rozprostírá se na území historického Těšínského Slezska. Třinecké železářny jsou v současné době stále v aktivním provozu a svým působením se podle Třinecké železářny – Moravia Steel (2020) podílí nejen na rozvoji ekonomiky České republiky, ale i samotného města Třince. Vzhledem k podobnému průmyslovému charakteru industriálních areálů Vítkovických a Třineckých železáren se nabízí otázka, zda existuje možnost konverze Třineckých železáren na atraktivitu cestovního ruchu, která by v oblasti působila jako hlavní lákadlo návštěvníků. Předkládaná bakalářská práce tedy zkoumá především potenciál hutního závodu Třineckých železáren z pohledu jeho možné přeměny v technickou památku a hodnotí, zda by jako vhodný příklad pro případnou revitalizaci mohl sloužit již revitalizovaný industriální soubor Dolní oblast Vítkovice v Ostravě.

Bakalářská práce se skládá ze dvou částí, teoretické a praktické. Teoretická část práce poskytuje přehled dosavadních teoretických poznatků v problematice industriálního dědictví

a obsahuje přehled současného poznání problematiky nejen v České republice, ale i v dalších vybraných zemích Evropy. Součástí teoretické části je mimo jiné i popis významných institucí, které svou činností přispívají k mapování a ochraně industriálního dědictví a jeho využitím v cestovním ruchu. Praktická část práce pak slouží k analýze industriálních areálů Vítkovických a Třineckých železáren na základě předem zvoleného kritéria. Součástí analýzy v praktické části práce je také popis současných center společenského a kulturního života prezentující industriální dědictví, které působí jako atraktivity cestovního ruchu v obou lokalitách. Další kapitoly práce rozebírají řízené rozhovory s významnými aktéry z řad cestovního ruchu působícími ve městě Třinec. Poslední část praktické práce pak slouží k celkovému shrnutí výsledků výzkumu a jsou v ní zodpovězeny předem stanovené výzkumné otázky.

2. Cíl a metodika práce

2.1. Cíl práce

Hlavním cílem předkládané bakalářské práce je zhodnotit potenciál Třineckých železáren z pohledu konverze v technickou památku, která by v budoucnosti mohla v oblasti působit jako hlavní atraktivita cestovního ruchu. Práce dále zkoumá, zda by revitalizovaný industriální soubor Dolní oblast Vítkovice v Ostravě mohl sloužit jako inspirace pro budoucí vývoj Třineckého závodu a jako vhodný příklad pro rozvoj cestovního ruchu na Třinecku. Cílem je také poukázat na hodnotu industriálního dědictví Třineckých železáren a na jedinečnost industriálního dědictví revitalizované Dolní oblasti Vítkovice.

Při zpracovávání předkládané bakalářské práce byly položeny následující výzkumné otázky, které slouží ke splnění vytyčených cílů:

1. Jaká je podobnost mezi historickým vývojem Vítkovických a Třineckých železáren?
2. Jakým industriálním dědictvím disponují Třinecké železárny?
3. Jaký je potenciál Třineckých železáren stát se technickou památkou a působit tak jako hlavní atraktivita cestovního ruchu na Třinecku?
4. Jaké je v současnosti využití industriálního dědictví Třineckých železáren z hlediska muzejního, vzdělávacího či kulturního poslání?
5. Jaká je perspektiva budoucího rozvoje Třineckých železáren?

Mezi hlavní výzkumné předpoklady pak patří následující tvrzení:

1. Předpokládá se, že vývoj Třineckých a Vítkovických železáren je z historického hlediska velmi podobný.
2. Předpokládá se, že Třinecké železárny disponují podobně jako Dolní oblast Vítkovic významným industriálním dědictvím.
3. Předpokládá se, že je velmi nepravděpodobné, aby se Třinecké železárny v budoucnosti staly technickou památkou a zároveň atraktivitou cestovního ruchu.

4. Předpokládá se, že přeměna areálu Třineckých železáren v technickou památku by na oblast Třinecka měla negativní dopad.
5. Předpokládá se, že se v současné době organizace působící ve městě Třinec podílí na zvýšení povědomí a hodnotě industriálního dědictví Třineckých železáren.

2.2. Metodika zpracování

Ke zpracování kvalitativních dat byla v rámci předkládané práce využita kvalitativní metoda zakotvené teorie, pro kterou je podle Strausse a Corbinové (1999, s. 14) charakteristický vznik teorie zkoumaného jevu, která je založena na induktivním odvozování. Jinými slovy tato teorie vzniká systematickým shromažďováním a analýzou dat o zkoumané problematice, v tomto případě týkající se problematiky industriálního dědictví a jeho využitím v cestovním ruchu. Prvním krokem ke zpracování teoretické části předkládané bakalářské práce bylo vyhledání a prostudování vhodných informačních zdrojů. Vzhledem ke skutečnosti, že je problematika industriálního dědictví poměrně moderním tématem, byly v rámci teoretické části použity především internetové zdroje.

Pro výzkum v praktické části bakalářské práce byla zvolena metoda komparativní analýzy dvou industriálních areálů – Třineckých železáren v Třinci a Vítkovických železáren v Ostravě, a to pomocí kritéria historického vývoje obou hutních závodů od jejich založení po současnost. Zdroje, které byly využity v rámci popisu historie obou závodů, se skládají především z odborné literatury. Součástí analýzy je také popis současných center kulturního a společenského života, které v obou lokalitách působí jako atraktivity cestovního ruchu a prezentují industriální dědictví závodů. Výzkum je dále doplněn o fotodokumentaci získanou osobní návštěvou obou lokalit, kterou lze nalézt v přílohách práce (Příloha 2 a 3). Výzkum v praktické části práce je dále doplněn o metodu kvalitativního šetření prostřednictvím řízených rozhovorů se čtyřmi důležitými aktéry z řad cestovního ruchu města Třince, kteří uvádí svá stanoviska týkající se problematiky možné revitalizace industriálního areálu Třineckých železáren. Rozhovory probíhaly podle časových možností respondentů v dubnu 2020, tedy v období, kdy byl na území České republiky vyhlášen nouzový stav vzhledem k šíření viru COVID-19. V rámci omezení společenského kontaktu proto probíhala komunikace s jednotlivými respondenty výhradně telefonicky a elektronickou formou (e-mailem). Jednotliví respondenti jsou z důvodu

objektivitu ponechání v anonymitě, zmíněna je pouze jejich zobecněná pracovní pozice. Každý z respondentů uvádí svá stanoviska na předem určený počet otázek (12), které jsou formulovány stejným způsobem. Dále pak někteří respondenti odpovídají na zvolený počet doplňujících otázek, jejichž obsah je přizpůsoben charakteru pozice, kterou zastávají. Výsledky rozhovorů mají za cíl zhodnotit potenciál Třineckých železáren z pohledu možné přeměny závodu v technickou památku, která by v budoucnu mohla v oblasti působit jako hlavní atraktivita cestovního ruchu.

3. Teoretická východiska

3.1. Problematika industriálního dědictví v České republice

Česká republika je zemí, která se díky své pohnuté průmyslové historii pyšní poměrně bohatým industriálním dědictvím. Jak uvádí Dvořáková (2015), s jeho různými podobami se lidé mohou setkat snad v každém českém městě či obci, a to ať už se jedná o rozsáhlé dochované areály hornictví a hutnictví, či o stopy po pivovarech, textilkách a dalších průmyslových a výrobních objektech. Jakým způsobem lze industriální dědictví chápat? Matěj a Ryšková (2018, s. 5) jej definují jako soubor všech hmotných dokladů, které zahrnují lidskou činnost v různých oblastech těžby, výroby, dopravy a skladování v rámci dlouhého časového rozmezí. Dvořáková (2015) dále uvádí, že role industriálního dědictví je pro společnost velmi důležitá, jelikož v lidech dokáže vyvolat jistý pocit sebereflexe a připomíná jim historii a vývoj tak důležitého odvětví, jako je průmysl. Industriální dědictví představuje podle Metrové (2018, s. 26) nedílnou součást českého kulturního dědictví a oplývá velkým potenciálem pro trvale udržitelný rozvoj oblastí. „*Průmyslové dědictví má stejnou hodnotu jako jiné památky a pro mnoho lokalit je důležitým bodem, které dává místu zvláštní atmosféru – genius loci.*“ (Metrová 2018, s. 26).

Bauman (2019) uvádí, že důvodem, proč je Česká republika tak bohatá na industriální dědictví a pyšní se poměrně velkým množstvím technických památek, je zapříčiněna především prudkým rozvojem průmyslu za doby Rakousko-Uherska. Právě v této éře se totiž na území dnešního Česka soustřeďovalo až 80% průmyslové výroby celé Rakousko-Uherské říše. Podle autora se jednalo například o výrobu porcelánu, sklářských výrobků, lokomotiv či automobilů. Za významnou lze dále podle Baumana (2019) považovat také funkci mnoha cukrovarů, pivovarů a textilek a nepochybně i objekty sloužící k hutnickému a hornickému průmyslu. Není tedy žádným překvapením, že velké množství těchto dochovaných objektů v dnešní době působí jako technické památky, které připomínají historii lidské průmyslové činnosti. David a Soukup (2005, s. 5) tvrdí, že právě technické památky jsou dnes vnímány jako neodmyslitelná součást kulturního dědictví České republiky. Nebylo tomu tak ale vždy. Dlouhou dobu stály stranou z pohledu vnímání památek jako takových a jak uvádí Schmelzová (2020), poprvé se jim začala věnovat pozornost až po druhé světové válce, kdy bylo zahájeno jejich systematické zkoumání. Hlubší pochopení jejich významu pro společnost však dále podle autorky nastalo až

po roce 1989, kdy došlo k útlumu těžkého průmyslu a původní účel mnoha industriálních objektů zmizel prakticky ze dne na den. Schmelzová (2020) dále tvrdí, že v následujících letech došlo ke změně vnímání technických památek především díky systematické snaze odborníků popularizovat industriální dědictví a poukazovat na jeho jedinečnou hodnotu.

Schmelzová (2020) prokázala, že ochrana a prezentace industriálního dědictví se v průběhu posledních desetiletí stala celosvětovým fenoménem. Zájem o technické památky v České republice stále stoupá, a to nejen ze strany laické veřejnosti, ale i ze strany architektů, developerů a podnikatelů. Jak uvádí Tomšíková (2011), právě technické památky tvoří nezanedbatelnou část evidovaných objektů památek České republiky, které jsou zapsány v Ústředním seznamu kulturních památek. V tomto seznamu je jich zapsáno přes 2800 a některé z nich se dokonce staly kandidáty na zápis na Seznam Světového dědictví UNESCO, a dokonce byly na tento seznam zapsány. Autorka dále zmiňuje, že ochrana a prezentace technických památek má důležitou roli zejména pro rozvoj cestovního ruchu. Mnohé oblasti, které byly v minulosti závislé na průmyslové výrobě totiž v současnosti čelí ekonomickým problémům. *„Nový rozvoj chátrajících výrobních areálů a jejich nové využití jako center cestovního ruchu vytváří četné pracovní příležitosti a po všech stránkách tak přispívá k celkové regeneraci oblasti.“* (Tomšíková, 2011).

Jak prokázala Drbálková (2012a), problematika industriálního dědictví v České republice je v nynější době již všedním, běžným tématem a úkol nalézat nové poslání a funkci pro industriální stavby je zvláště pro architekty a developery velice atraktivní. Přesto zde však v rámci ochrany a využití industriálního dědictví existují jisté mezery. Autorka dále zmiňuje vyjádření náměstkyně ministra kultury v rámci konference Křižovatky architektury, které zní: *„Průmyslové dědictví České republiky je velmi bohaté a cenné, ale tak trochu si s ním nevíme rady.“* (Drbálková, 2012a). Drbálková (2012a) dále tvrdí, že jedním z hlavních problémů využívání industriálního dědictví je především ekonomický aspekt, tedy finanční náročnost revitalizace industriálních souborů. Pokud mají být industriální stavby opět uvedeny do života, je nutné nejen ocenit jejich hodnotu, ale také vytvořit jejich novou funkci, která by odpovídala potřebám nynější společnosti. Podle autorky je revitalizace industriálních staveb a objektů velmi zdoluhavý a finančně náročný proces a veřejný sektor v současnosti prostředky na záchranu těchto areálů příliš neoplývá. Drbálková (2012b) zmiňuje další problém, a to poněkud

komplikovaný proces rozhodování o nové funkci či programu dané industriální stavby. Mnohdy se totiž architekti, památkáři, developeři a historikové ve svých názorech o přestavbě a revitalizaci neshodují. Autorka tvrdí, že „i přes tyto mezery v České republice již existují základní institucionální předpoklady k ochraně a revitalizaci industriálního dědictví a v mnoha regionech jsou stavební pozůstatky průmyslové výroby dobře zmapovány, popsány a kategorizovány.“ (Drbálková, 2012a).

Lze tedy konstatovat, že Česká republika oplývá velkým potenciálem v oblasti industriálního dědictví a jeho ochrany, využití v rámci muzejního poslání a cestovního ruchu. Je tomu tak vzhledem k její bohaté průmyslové historii a četnosti a různorodosti technických památek, jež se na území nacházejí. Stále však v problematice využití industriálního dědictví existují velké mezery a přístup k ochraně a revitalizaci industriálu není vzhledem k jeho potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu adekvátní.

3.2. Orgány zabývající se problematikou industriálního dědictví

Problematikou industriálního dědictví, jeho mapováním, ochranou a využitím v cestovním ruchu se v rámci České republiky zabývají především dvě instituce. Jedná se o Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT se sídlem v Praze a o Ústav územního rozvoje se sídlem v Brně. Tyto orgány v rámci své činnosti přispívají ke zvyšování povědomí o českém industriálním dědictví a zdůrazňují jeho potenciál pro všeobecný rozvoj měst a regionů, a to zejména pomocí různorodých projektů.

3.2.1. Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT v Praze

Důležitým aktérem v problematice industriálního dědictví České republiky je Výzkumné centrum průmyslového dědictví, které spadá pod záštitu Fakulty architektury Českého vysokého učení technického v Praze. Jak uvádí VCPD (2020), pracoviště se zabývá systematickým mapováním industriálního dědictví a památek techniky a průmyslu na území celé České republiky. V rámci své činnosti iniciuje projekty nového využití průmyslového dědictví, mezi které lze zařadit například velmi profanovanou platformu s názvem Industriální stopy. Jak uvádí portál Industriální stopy (2020), tato platforma upozorňuje na technické

památky v České republice i ve světě, prezentuje mapování industriálních areálů a aktivně usiluje o jejich záchranu a zpřístupnění. Jak prokázal VCPD (2020), dalším neméně významným projektem, na kterém se Výzkumné centrum podílelo v rámci programu národní a kulturní identity Ministerstva kultury České republiky, je Industriální topografie České republiky. Výsledkem tohoto projektu je internetová mapa průmyslového dědictví, která je dostupná široké veřejnosti. Jak na svých webových stránkách dále uvádí VCPD (2020), Výzkumné centrum ve spolupráci s platformou Industriální stopy připravují zajímavý projekt i na rok 2021, a to výstavu a publikaci příkladů konverzí industriálních staveb a objektů, které proběhly v uplynulých pěti letech. *„Tento projekt slouží především k pokračování procesu mapování příkladů možností jiného využití průmyslového dědictví.“* (VCPD 2020). VCPD (2020) také prokázal, že Výzkumné centrum je mimo jiné členem mezinárodní organizace pro ochranu průmyslového dědictví TICCIH, o které pojednává jedna z následujících kapitol práce.

3.2.2. Ústav územního rozvoje v Brně

Kromě Výzkumného centra průmyslového dědictví působí na území České republiky další orgán, který se zabývá problematikou industriálního dědictví. Jedná se o Ústav územního rozvoje v Brně, který zkoumá především potenciál využití průmyslového dědictví v oblasti cestovního ruchu. Jak uvádí Ústav územního rozvoje (2012), jedním z nejvýznamnějších počínů organizace je zmapování přehledu technických památek a dalších významných objektů industriálního dědictví na území celé republiky, a to s přihlédnutím na jejich využitelnost z hlediska cestovního ruchu. Tento projekt nese název Vybrané technické památky pro cestovní ruch a byl dokončen v roce 2007. Ústav územního rozvoje (2012) popisuje projekt následovně: *„Památky jsou rozděleny z geografického hlediska dle krajů a v rámci krajů dále členěny z hlediska jejich účelu dle oborů. Obory nejsou ve všech krajích shodné, neboť některé kraje mají svá specifika. Pro každý kraj byly vybrány obzvlášť pro návštěvníky zajímavé objekty.“* (Ústav územního rozvoje, 2012). Jak uvádí Tomšíková (2011), projekt se stal mimo jiné východiskem pro další významný projekt Ústavu, a sice navrhování tematických tras průmyslového dědictví podle mezinárodního systému ERIH (European Route of Industrial Heritage).

3.3. Problematika brownfields v České republice

Jak uvádí Fragner (2007), velmi významný stavební fond industriálního dědictví České republiky představují tzv. brownfieldy. Ty jsou CzechInvestem (2020) definovány jako nemovitosti v podobě pozemku, území, objektu či areálu, které nejsou využívány, jsou zanedbány a v některých případech dokonce i kontaminovány. „*Vznikají jako pozůstatky průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity a nelze je efektivně využívat, aniž by proběhl proces jejich regenerace.*“ (CzechInvest 2020).

CzechInvest (2020) prokázal, že na brownfieldy lze v současnosti pohlížet ze dvou různých pohledů. V první řadě představují jistý ekonomický zdroj a nabízí příležitosti k podnikatelské činnosti různého druhu, a tudíž i k rozvoji cestovního ruchu v oblasti. V druhé řadě pak působí jako zdroje paměti národa, a z tohoto důvodu je v zájmu celé společnosti jejich revitalizace. Ta by měla být podle CzechInvest (2020) realizována takovým způsobem, aby na nich bylo možné prezentovat kulturní, architektonické a industriální dědictví. Jak uvádí Baloun (2020, s. 2), v posledních letech nastává v problematice brownfieldů v České republice trend, kdy teoretické bádání nad lokalitami označovanými za brownfields postupuje již k reálné podpoře a k nalézání jejich nového využití. Jsou to právě tyto lokality, které se stávají vyhledávanou alternativou rozvoje regionů. Podle Balouna (2020, s. 20) je tomu tak možná i proto, že je v současnosti kladen stále větší důraz na udržitelný rozvoj, a právě využití brownfieldů se jeví jako jeden ze zodpovědných přístupů k vytváření udržitelného prostředí pro život. Problematika brownfields a jejich regenerace se tak v posledních letech stává módním a často probíraným tématem. Jak dále uvádí Baloun (2020, s. 42) realizace projektů revitalizace chátrajících a zanedbaných brownfieldů je i přes stále se zvyšující pozornost ze strany veřejnosti velice komplikovaná a stát ji i přes neustále proklamovanou podporu spíše komplikuje. Mezi hlavní důvody složitého procesu revitalizace lze podle Balouna (2020, s. 56) zařadit především povolovací procesy, přísnou ekologickou legislativu, rozmanité majetkoprávní poměry daných objektů, nekoncepční plánování a také neochotu samotných obcí či měst cokoli měnit. Je nutné si ale uvědomit, že právě brownfieldy oplývají potenciálem pro všestranný rozvoj obcí, měst i celých regionů v případě, že je jejich revitalizace provedena vhodným způsobem.

3.3.1. CzechInvest

Velmi významným aktérem v oblasti problematiky regenerace brownfieldů v České republice je podle CzechInvest (2020) agentura CzechInvest, tedy státní příspěvková organizace Ministerstva průmyslu a obchodu České republiky. Svou činností totiž přispívá k hlubšímu pochopení hodnoty těchto zanedbaných a chátrajících lokalit a podílí se na jejich přeměně v plně využívané a pro společnost přínosné atraktivitu. Jak na svých webových stránkách dále uvádí CzechInvest (2020), hlavními službami organizace je mapování a identifikace lokalit, které jsou vhodné pro realizaci projektů různého druhu v jednotlivých krajích republiky. K tomuto účelu vytvořila agentura Národní databázi brownfieldů, ve které jsou evidovány brownfieldy nacházející se na území celé České republiky, kterých je v současnosti na 3500.

CzechInvest (2020) uvádí, že důležitou součástí jejich činnosti je tvorba Národní strategie regenerace brownfieldů v České republice, a to ve spolupráci s dalšími veřejnými institucemi. Hlavní vizí tohoto strategického plánu je oživení konkrétního území, rozšíření nabídky pro podnikatele, zlepšení životního prostředí a dosažení efektivního využití dané lokality s ohledem na všechna možná hlediska. Podle Balouna (2020, s. 38) jsou stěžejním bodem dokumentu Národní strategie návrhy vhodných opatření, jež je nutné v rámci zlepšení přístupu k problematice brownfieldů aplikovat v praxi. Jak autor uvádí, jedním z těchto návrhů je například vytvoření sdíleného geoinformačního systému, který by mohl napomoci detailnímu monitoringu brownfieldů nacházejících se na území České republiky, k jejich klasifikaci a mimo jiné i evaluaci proplacených financí v rámci jednotlivých programů na jejich revitalizaci. Jak dále uvádí Baloun (2020, s. 38), tento systém by navíc široké veřejnosti poskytl informace o disponibilních lokalitách, které čekají na nové využití. *„S rozvojem GIS systému by pak byly následně nastavovány nové dotační programy podporované fondy EU a vytvářeny nové finanční nástroje, které by snadno napomohly rozvoji lokalit po celé České republice.“* (Baloun 2020, s. 38).

CzechInvest (2020) uvádí, že agentura kromě jiného administruje programy podpory na regeneraci brownfieldů, které jsou financovány jak ze státního rozpočtu, tak ze strukturálních fondů Evropské unie. Jedná se především o Program Regenerace a podnikatelské využití

brownfieldů a Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury. Není tedy pochyb o tom, že právě agentura CzechInvest v problematice brownfieldů, regenerace a využití jejich potenciálu v České republice hraje klíčovou roli a napomáhá tak popularizovat téma industriálního dědictví.

3.4. Problematika industriálního dědictví v Evropě

Průmysl se stal nedílnou součástí historie Evropy a jak uvádí Lane a kol. (2013, s. 26), konkrétně Severní Evropa hrála v procesu industrializace významnou roli. Průkopníky průmyslové revoluce se staly zejména dva státy – Spojené království, které je považováno za kolébkou průmyslové revoluce a Německo. Podle autorů jsou to právě tyto země, jež se díky své průmyslové historii pyšní nejbohatším industriálním dědictvím v Evropě a v mnoha ohledech udávají směr v problematice uchovávání, prezentace a propagace této kategorie kulturního dědictví. Následující kapitoly práce slouží ke stručnému popisu přístupu k industriálnímu dědictví a jeho vnímání v obou zemích. Dále jsou zde uvedeny příklady revitalizovaných průmyslových oblastí, které mohou sloužit jako inspirace vhodného využití industriálního dědictví k rozvoji cestovního ruchu.

3.4.1. Spojené království Velké Británie a Severního Irska

Jak uvádí History (2009), Spojené království se stalo kolébkou industriální revoluce, která započala v polovině 18. století a v dalších zemích světa pokračovala až do počátku 20. století. Velká Británie představila v průběhu procesu industrializace mnoho inovací, a to například v rámci dopravy, textilního průmyslu a zpracovávání surového železa. Skutečnost, že se země stala průkopníkem v oblasti industrializace zapříčinila, že se pyšní velmi bohatým industriálním dědictvím a jak uvádí English Heritage (2011, s. 45), právě díky tomu se náležitě stala první zemí Evropy, která začala studovat, zaznamenávat a uchovávat cenné odkazy industrializace. Nabyté znalosti a zkušenosti s nakládáním s industriálním dědictvím Spojené království následně sdílelo také na mezinárodní úrovni, například v rámci své činnosti jako vážený člen organizace TICCIH.

Průmyslová historie Británie je podle English Heritage (2011, s. 36) pro její občany nesmírně důležitá, jelikož dotváří národní identitu a oplývá nemalým vzdělávacím potenciálem. Jak uvádí Metrová (2018, s. 17), ve Spojeném království se problematice industriálního dědictví, jeho ochraně a péči věnují převážně dobrovolná sdružení, spolky, nadace a agentury. Mezi ty nejaktivnější patří především English Heritage – organizace, která podle English Heritage (2020) pečuje o více než 400 památek rozprostírajících se na území celé Británie a jejíž činnost je financována především sponzory a širokou veřejností. Jak uvádí Heritage Fund (2020), důležitého aktéra uchovávání industriálního dědictví představuje také Fond loterie dědictví, tedy největší poskytovatel grantů směřujících k financování britského kulturního dědictví. Podle English Heritage (2011, s. 52) fond od svého založení v roce 1994 přidělil více než 780 milionů liber projektům revitalizace průmyslových objektů a areálů v celé zemi. Podle autorů mnohé z těchto projektů zkombinovalo revitalizaci industriálních objektů a jejich přeměnu na technické památky s doplňující nabídkou různorodých rekreačních aktivit. Jako příklad lze uvést propojení průmyslových památek a sítí rekreačních stezek v přírodě. Jak dále uvádí English Heritage (2011, s. 24-25), stěžejním aspektem prezentace britského industriálního dědictví je animace. Problém, který v současnosti ve Spojeném království v rámci prezentace průmyslového dědictví nastává souvisí se skutečností, že mnoho technických památek (mlýny, doly apod.) nedisponují prostorem, který by byl přizpůsoben většímu počtu návštěvníků. Výsledkem podle English Heritage (2011, 24-25) je, že existuje pouze omezené množství technických památek, které mohou návštěvníkům naplno prezentovat svou původní funkci. Řešením tohoto problému je podle autorů především využití audiovizuálních prostředků, a to zejména edukačních filmů. *„V případě, že jsou filmy znázorňující průmyslovou historii dané technické památky zpracovány inovativním způsobem, mohou oživit zážitek návštěvníka a pomoci rozvíjet autenticitu, atraktivitu a udržitelný rozvoj lokality.“* (English Heritage, 2011 s. 25).

3.4.1.1. Ironbridge Gorge

Jak uvádí Tomšíková (2011), Spojené království se stalo domovem vůbec první průmyslové památky, která byla v roce 1986 zapsána na Seznam světového dědictví UNESCO. Jedná se o údolí Ironbridge, které se podle UNESCO World Heritage Centre (2020) rozprostírá ve stejnojmenném městě, které leží přibližně 50 km od Birminghamu. Údolí Ironbridge je po celém světě známé jako symbol průmyslové revoluce a podle The Ironbridge Gorge Museum Trust (2020) se právě tato oblast stala koncem 18. století technologicky nejvyspělejší oblastí nejen v Evropě, ale i na celém světě. Jak dále uvádí UNESCO World Heritage Centre (2020), nejvýznamnější atraktivitou je zde most Ironbridge z roku 1779, který je označován za vůbec první železný most světa a jehož výstavba měla obrovský vliv na rozvoj technologie a architektury v celé oblasti.

V dnešní době je podle UNESCO World Heritage Centre (2020) tato historická, živoucí krajina spravována několika organizacemi, mezi které patří především charita Ironbridge Museum Trust. Není pochyb o tom, že tato lokalita působí jako lákadlo návštěvníků z celého světa. Ti zde mohou podle The Ironbridge Gorge Museum Trust (2020) navštívit hned několik atraktivit, a to například viktoriánské městečko Blists Hill Victorian Town, kde je návštěvníkům prezentován způsob života místních obyvatel z dob královny Viktorie. Dále se v lokalitě nachází několik muzeí – Jackfield Tile Museum, které prezentuje britskou historii výroby dlaždiček, Coalport China Museum předvádějící bohatou historii výroby britského porcelánu, anebo Coalbrookdale Museum of Iron, které poukazuje na významnou roli železa pocházejícího z údolí Ironbridge. Jak prokázal Morris (2020), muzea nacházející se v oblasti Ironbridge zůstala aktivní i po vypuknutí pandemie COVID-19 v roce 2020 a v rámci své činnosti nabízely online výstavy a animace digitálních sbírek, které zahrnovaly například i virtuální prohlídku železného mostu Ironbridge. Lze tedy konstatovat, že Ironbridge Gorge představuje vzhledem k úrovni revitalizace, prezentace a animace industriálního dědictví výborný příklad využití průmyslových památek v rámci rozvoje cestovního ruchu v oblasti.

3.4.2. Německo

Jak uvádí European Route of Industrial Heritage (2020a), proces industrializace v Německu započal na počátku 19. století a byl spjat především s rozvojem textilní výroby a výstavbou železnic, které jsou označovány za hnací motor německé industrializace. Srdcem industrializace se stala oblast Horního Slezska, která tehdy spadala pod nadvládu Německa a která se pyšnila bohatou zásobnou uhlí. Dalším historickým centrem průmyslu je podle Germany Travel (2020) oblast Porúří, nacházející se v západním Německu. Tato původně těžbařská oblast se proměnila v živoucí aglomeraci a kulturní region, jež uchovává odkaz své průmyslové historie a na své unikátní technické památky láká návštěvníky z celého světa. Podle Germany Travel (2020) se nejen na území Porúří, ale i na území celého Německa v důsledku realizace projektů revitalizace industriálních staveb, objektů a areálů nachází nespočet technických památek, které jsou součástí Evropské cesty industriálního dědictví (ERIH).

Jak uvádí Metrová (2018, s. 17), stejně jako ve Spojeném království, také v Německu aktivně působí organizace, spolky a dobrovolná sdružení, která pečují o industriální dědictví a podílí se především na velkých muzejních projektech. Řada průmyslových muzeí je proto podle autorky pod záštitou soukromých či nadačních firem, které do těchto projektů investují své prostředky. Velmi významným sdružením, které se podílí na uchovávání a prezentaci industriálního dědictví v již zmiňované oblasti Porúří, je podle Regionalverband Ruhr (2020) Regionální sdružení Porúří. Tato organizace v rámci své činnosti například vytvořila projekt s názvem „Průmyslová kultura“, který inicioval instalaci první infrastruktury sítě průmyslových tras v regionu.

Jak uvádí E15 (2020a), konverze dochovaných a velkolepě koncipovaných průmyslových areálů a staveb, nacházejících se na území Německa v technické památky, se stala v průběhu posledních desetiletí stále se rozvíjejícím trendem záchrany industriálního dědictví. Nádějová (2013) prokázala, že právě průmyslové památky jsou v dnešním Německu vnímány jako rovnocenné památkám uměleckým, a to vzhledem ke skutečnosti, že oživují historické panorama krajiny. Problematika industriálního dědictví je dále podle autorky atraktivní zejména pro soukromé investory, kteří v revitalizaci industriálu spatřují nejen kulturní, ale i ekonomický potenciál. Je tomu tak proto, že realizace projektů revitalizace

chátrajících průmyslových objektů představuje značnou úsporu prostředků oproti budování novostaveb a vede k celkové spokojenosti všech interesovaných osob, ať už se jedná o investory, památkáře, místní obyvatele či návštěvníky. Jak dále uvádí E15 (2020a), mezi jeden z nejvýznamnějších projektů revitalizace industriálu v Německu patří unikátní projekt Internationale Bauausstellung Emscher-Park. Ten byl zahájen roku 1988 a reagoval na útlum těžkého průmyslu rozsáhlého území mezi městy Duisburg a Dortmund. „Pro toto území byl vytvořen strategický plán, který zahrnul novou výstavbu, zachování a nalezení nového využití dochovaných průmyslových areálů, mezi které patří dnes již světově uznávaný důl Zeche Zollverein v Essenu, který byl v roce 2001 zapsán na Seznam světového dědictví UNESCO.“ (E15, 2020a).

3.4.2.1. Zeche Zollverein

Bývalý uhelný důl Zeche Zollverein nacházející se v městě Essen v regionu Porúří je podle Stojanové (2014) velmi netypickou technickou památkou, a to zejména díky jeho výjimečné architektuře ve stylu Bauhaus. Památka byla v roce 2001 zapsána na Seznam světového dědictví UNESCO a není tedy žádný pochyb o tom, že svým unikátním industriálním dědictvím přispívá k všestrannému rozvoji cestovního ruchu v celém regionu.

Jak uvádí Hanzlová a Mansfeldová (2010), dějiny dolu Zollverein se začaly psát v polovině 19. století a jsou spjaty s dějinami rozvoje průmyslu v oblasti Porúří. Areál dolu se v polovině 20. století stal nejmodernějším a nejefektivnějším uhelným dolem na území celé Evropy, kvůli klesajícím cenám uhlí byla však těžba v Zollverein ukončena a důl byl následně v roce 1986 uzavřen. Jak prokázala Stojanová (2014), v roce 1990 zde započal projekt revitalizace a důl se stal mezinárodním centrem kultury, umění a designu. Revitalizace industriálních souborů a areálů je finančně velice náročný proces, o čemž může vypovídat i příklad revitalizace areálu Zollverein – jak uvádí Hanzlová a Mansfeldová (2020), náklady na celkovou regeneraci tohoto brownfieldu se vyšplhaly na částku 150 milionů euro. Vzhledem k jeho návštěvnosti a oblíbenosti mezi turisty lze však konstatovat, že se investice do této technické památky vyplatily. Podle Stojanové (2014) totiž areál dolu každoročně navštíví až 1,5 milionu návštěvníků nejen z Německa, ale i z celého světa. V rámci svého působení nabízí Zollverein několik stálých expozic, a to například v prostorách muzea Ruhmuseum, dále

prostřednictvím multimediální informační stanice Portal der Industriekultur a panoramatického filmu RUHR 360 ° či Red Dot Design Museum, který čítá na 2000 exponátů. Jak dále uvádí Stojanová (2014), v areálu dolu Zollverein existuje kromě nabídky klasických komentovaných prohlídek také doplňující nabídka služeb cestovního ruchu, kterou nabízí například společnost Simply Out Tours. Jejich nabídka zahrnuje zejména cyklistické túry, procházky či aktivitu zvanou sightjogging (prohlídka v poklusu). *„Nejvíce poptávané jsou cyklovýlety do okolí, jejichž délka nepřesahuje 30 km. Pro ty méně zdatné jsou k dispozici i elektrokola.“* (Stojanová, 2014). Jak prokázala Kumar (2019), unikátnost areálu spočívá v jeho různorodém zaměření. Na území dolu Zollverein o rozloze 247 hektarů lze totiž nalézt skoro vše, co potencionální návštěvníci považují za atraktivní – muzea, restaurace, festival areál, kanceláře, kluziště, veřejný bazén či rozsáhlé zelené plochy s panoramaty industriální architektury. Lze tedy shrnout, že technická památka Zollverein představuje jeden z nejúspěšnějších projektů revitalizace industriálního areálu nejen na území Německa, ale i celé Evropy a může působit jako zdroj inspirace pro další projekty regenerace brownfieldů obdobného typu.

3.5. Mezinárodní organizace zabývající se industriálním dědictvím

Jak uvádí Metrová (2018, s. 12), pro koncepci aktivit spojených s ochranou průmyslového dědictví je z mezinárodního hlediska důležitých hned několik organizací. Jedná se například o organizaci DOCOMOMO (International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement), jejíž členem je mimo jiné i Národní památkový ústav. Dalšími organizacemi jsou English Heritage a TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), o které pojednává následující část práce. Kromě TICCIH je zmíněn také velice významný projekt rozvoje cestovního ruchu, a to projekt ERIH (European Route of Industrial Heritage).

3.5.2. TICCIH

Významným aktérem v problematice industriálního dědictví na mezinárodní úrovni je Mezinárodní komise pro ochranu průmyslového dědictví, zkráceně TICCIH z anglického The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Jak uvádí TICCIH (2020), hlavním cílem organizace je podpora vzájemné spolupráce v rámci dokumentování,

výzkumu a uchovávání průmyslového dědictví mezi všemi zeměmi světa. Členem TICCIH se může stát buď instituce, anebo jednotlivci – archeologové, kurátoři muzeí či profesori. Komise je dále podle TICCIH (2020) v jednotlivých zemích organizována prostřednictvím národních asociací, ale pouze v případě, že země disponují uznávaným orgánem zabývajícím se problematikou industriálního dědictví. V České republice je dále podle TICCIH (2020) tímto orgánem již zmiňované Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury Českého vysokého učení technického v Praze v čele s doktorem Fragnerem.

Základní východiska, terminologie a různorodé postoje k tématice ochrany a péče o průmyslové dědictví jsou podle Metrové (2018, s. 18-19) definovány v Chartě průmyslového dědictví, která byla publikována v roce 2003. Ta slouží především k definování obsahu a poslání odborníků v rámci ochrany a péče o industriální dědictví. Druhým významným dokumentem, který vznikl u příležitosti kongresu v Nižném Tagilu v Rusku, je dále podle autorky publikace *Industrial Heritage Re-rooted*, která obsahuje detailní informace, postoje, strategie a konkrétní příklady nového využití a opětované zapojení industriálního dědictví do společnosti. „*Oba dokumenty výslovně zmiňují roli a poslání muzejní sféry pro ochranu a využití dochovaného průmyslového dědictví, stejně tak pro jeho interpretaci.*“ (Metrová 2018, s. 19).

Jak dále uvádí TICIIH (2020), komise spadá pod záštitu nevládní organizace Mezinárodní rady pro památky a sídla, která se zabývá ochranou historických památek a úzce spolupracuje s organizací UNESCO, se kterou konzultuje zapisování průmyslových památek na Světový seznam dědictví.

3.5.2. ERIH

Tomšíková (2011) prokázala, že nejefektivnějším způsobem, kterým lze plně využít industriální dědictví v rámci rozvoje cestovního ruchu, je komplexní prezentace všech atraktivit v dané oblasti. Objekty průmyslového dědictví by tedy neměly být prezentovány jednotlivě, nýbrž v kontextu s rozsahem obdobných historických objektů v okolí. Právě taková komplexní nabídka průmyslových památek je v Evropě předmětem projektu s názvem *European Route of Industrial Heritage*. Jak uvádí *European Route of Industrial Heritage* (2020b), tato iniciativa

vznikla v rámci Evropské kampaně nesoucí název „Evropa, společné dědictví“ v roce 1999 a spočívá ve vytvoření sítě významných turistických lokalit průmyslového dědictví, která podporuje prezentaci industriálního dědictví jako turistické značky. Jak dále uvádí European Route of Industrial Heritage (2020b), hlavním účelem projektu je poskytovat relevantní informace o evropském industriálním dědictví široké veřejnosti a podněcovat zájem o průmyslový cestovní ruch. Lze říci, že tento úkol se v průběhu několika let podařilo úspěšně splnit, jelikož je ERIH v současné době považována za největší turistickou informační síť propagující Evropské industriální dědictví a zahrnuje více než 1850 lokalit v rámci celého území Evropy.

Jak uvádí Trasy industriálního dědictví (2008), síť tras průmyslového dědictví slouží nejen k záchraně a propagaci industriálního dědictví, ale také svým způsobem obohacuje turistické destinace. Základním prvkem projektu jsou tzv. kotevní body, které v podstatě představují všechna významná místa industriálního dědictví s rozvinutou infrastrukturou cestovního ruchu a zároveň tvoří kostru celé trasy. *„Kotevní body shrnují kompletní rozsah celé industriální historie a poskytují informace o tom, co návštěvník může vidět na lokální úrovni.“* (Trasy industriálního dědictví 2008). Kotevní body ERIH lze podle Tomšíkové (2011) nalézt i v České republice, a to v Plzni – pivovar Prazdroj nebo například v Ostravě – Dolní oblast Vítkovice. Kotevní body jsou dále podle autorky určujícími body mezinárodních Tématických tras napříč Evropou, které jsou rozděleny do několika odvětví. Mezi tato odvětví spadá například Železo a ocel, Textilní průmysl či Průmyslová architektura a krajina. Kromě toho slouží kotevní body v jednotlivých regionech také jako východiska pro tvoření regionálních tras, které podporují další kategorii lokalit – tzv. klíčové lokality. Ty jsou autorkou definovány jako historická průmyslová místa, která jsou významná pro historii jednotlivých regionů.

Co se týče propagace jednotlivých lokalit, European Route of Industrial Heritage (2020b) uvádí, že nejefektivnějším nástrojem komunikace s veřejností je web ERIH. Tato propagační platforma totiž obsahuje nejen rozsáhlé informace o jednotlivých průmyslových lokalitách, ale odkazuje také na jiné webové stránky, cestovní kanceláře a další organizace nabízející služby cestovního ruchu v jednotlivých oblastech. *„Na web lze pohlížet jako na virtuální knihovnu, jejíž cílem je nabídka fóra pro výmenu zkušeností mezi odborníky a laiky se*

silným zájmem o tematiku industriálního dědictví.“ (European Route of Industrial Heritage, 2020b).

4. Praktická část

4.1. Sběr informací a průběh šetření

Pro výzkum v praktické části práce byla využita metoda komparativní analýzy dvou industriálních areálů – Třineckých železáren v Třinci a Vítkovických železáren v Ostravě, a to pomocí kritéria historického vývoje obou hutních závodů od jejich založení po současnost. Součástí analýzy je také popis současných center kulturního a společenského života, která v obou lokalitách působí jako atraktivita cestovního ruchu. Výzkum je dále doplněn o metodu kvalitativního šetření prostřednictvím řízených rozhovorů s důležitými aktéry města Třince. Celkem byly v průběhu dubna 2020 vykonány čtyři rozhovory, a to s vybranými osobami, které v organizacích města Třinec zastávají významná postavení. V rámci objektivnosti jsou však respondenti ponecháni v anonymitě. Rozhovor (Příloha 1) se skládá ze tří částí. První část rozhovoru se zaměřuje na respondentovo vnímání problematiky industriálních památek nejen z obecného hlediska, ale také v rámci jejich významu pro Moravskoslezský kraj. Druhá část rozhovoru má za cíl zjistit názory osob týkající se revitalizace areálu Dolní oblasti Vítkovic. Otázky pokládané v poslední části rozhovoru slouží především ke zhodnocení hodnoty industriálního dědictví Třineckých železáren a jeho potenciálu stát se technickou památkou a atraktivitou v cestovním ruchu na Třinecku. Respondenti dále uvádí, jaké dopady by podle nich měla případná revitalizace Třineckých železáren na rozvoj města Třince a jeho okolí. Zmíněny jsou také jejich stanoviska na doplňující otázky, které slouží např. k poukázání na hodnotu industriálního dědictví závodu či ke zjištění současného využití Třineckých železáren ke vzdělávacím či kulturním účelům.

4.2. Výsledky šetření – komparativní analýza

4.2.1 Třinecké železářny v Třinci

Jak uvádí portál Třinec i ty (2020), hutní podnik Třinecké železářny, který se nachází ve městě Třinec zhruba 32 km jihovýchodně od města Ostrava, je považován za jeden z nejpřednějších hutních závodů České republiky. Závod je v současné době majetkem akciové společnosti Moravia Steel v čele s Ing. Tomášem Chrenkem, Ph.D. a jak uvádí E15 (2020b), přestože v současnosti panuje na trhu s ocelí poněkud komplikovaná situace, Třinecké

železářny se těší velkým úspěchům a nadále prosperují. Podle autorů závod každý rok investuje obrovské částky do celkové modernizace zařízení a zavádí potřebná ekologická opatření. Industriální areál Třineckých železáren je podle Duchoně a kol. (1970, s.5, s. 14) zajímavý zejména proto, že se pyšní velmi pestrými a pohnutými dějinami. V rámci své existence totiž pětkrát změnil svou státní příslušnost a dennodenně se potýkal se složitými národnostními vztahy svých pracovníků. Následující kapitoly práce slouží k nastínění historie Třineckých železáren a jsou zde zmíněny nejvýznamnější milníky historie závodu.

4.2.1.1. Úvod do historie závodu

V roce, kdy začala výstavba první vysoké koksové pece v Třinci, byla ještě tehdejší obec dle Duchoně a kol. (1970, s. 13) jedna z nejmenších obcí v celé jižní části Těšínského Slezska. Tehdy žilo na tomto malém území pouhých 350 obyvatel a jejich hlavním zdrojem obživy bylo pěstování žita, pšenice a brambor. Tato nevýznamná obec byla dále podle autorů do poloviny 19. století ryze zemědělského charakteru. Změna nastala až po výstavbě rozsáhlého hutního závodu, kdy se Třinec proměnil v živé průmyslové město. Jak uvádí Zahradník (1969, s. 5-6), byl to právě Třinecký hutní závod, který v období své největší produkce stál v popředí všech hutních závodů na území Československa. „*Výhodná poloha Třince v blízkosti ostravsko-karvinského uhelného revíru, velmi dobré dopravní spojení košicko-bohumínskou železnicí, poměrně hustá síť silnic, dostatek místních zdrojů pracovních sil a dostatek potřebného kapitálu na rozšíření a modernizaci závodu byly hlavními předpoklady rozvoje Třineckých železáren.*“ (Zahradník, 1969, s. 233).

4.2.1.2. Historie závodu mezi lety 1839 a 1905

Jak uvádí Třinecké železářny – Moravia Steel (2020), Třinecké železářny byly založeny v roce 1839 Těšínskou komorou, kterou měl v soukromém vlastnictví arcivévoda Karel Habsburský. Právě založením třineckého závodu dobudovala dle Duchoně a kol. (1970, s.9) Těšínská komora důmyslnou síť hutních podniků v rámci svých rozsáhlých pozemků. Cieslar a kol. (1989, s. 10) tvrdí, že vůbec prvním zařízením v celém závodě byla dřevo-uhelná vysoká pec zafoukána 1. dubna 1839. V roce 1842 byla vybudována slévárna a následně v roce 1845 také smaltovna. Původním výrobním sortimentem železáren byla dle Třineckých železáren –

Moravia Steel (2020) především kamna, plotny na kuchyňské pece, náhrobní kříže či umělecké předměty. Již roku 1845 se závodu a jeho kvalitním produktům v rámci průmyslové výstavy ve Vídni dostalo významného ocenění, a to zlaté medaile.

50. až 80. léta 19. století byla dle Cieslara a kol. (1989, s. 10) v duchu zásadních změn ve výrobním procesu. Nové vysoké koksovací pece Třineckých železáren byly dle Zahradníka (1969, s. 14) zafoukány v letech 1873 a 1874. Na konci 70. let pak došlo k dokončení výstavby nové ocelárny. Další pokrok závodu dále podle autora představovalo především dokončení košicko-bohumínské dráhy v roce 1871 a vybudování první koksovny v roce 1873. Nově vybudovanou železniční dráhou byly spojeny těšínské hutní závody s rudnou základnou na Slovensku a uhelnou základnou ostravsko-karvinského revíru. Třinecké železáreny se tak podle Zahradníka (1969, s. 14) dostaly do popředí hutního průmyslu na celém území Těšínska a svou produkcí surového železa předstihly podle Cieslara (1989, s. 10) v první polovině 70. let i Vítkovické železáreny. Jak prokázal Zahradník (1969, s. 15), martinské pece na zkujňování surového železa byly v závodě budovány od roku 1887. V 90. letech došlo k dokončení výstavby mechanické dílny, šamotárny, kovárny, dalších válcovacích tratí, koksově baterie a kotelny. Výroba odlitků z ocelolityny započala dále podle autora rokem 1895, na počátku 20. století pak byla dokončena a dána do provozu vysoká pec č. III.

Jak uvádí Duchoň a kol. (1970, s. 49-54), závod se od poloviny 19. století různými způsoby snažil zlepšit životní podmínky obyvatel obce. Zaváděl nejnutnější opatření k ochraně zdraví dělníků, zakládal nová hygienická zařízení, započal výstavbu dělnických závodních bytů a v roce 1851 zřídil první soukromou jednotřídní školu pro děti místních hutníků. V tomto období došlo dále podle autorů také k zakládání různorodých spolků. V roce 1854 to byl Hutnický orchestr, v roce 1889 Třinecký mužský pěvecký sbor a roku 1884 bylo založeno Družstvo uniformovaných hutníků. Arcivévoda Albrecht poskytl podle Zahradníka (1969, s. 55) značné finanční prostředky k výstavbě katolického a evangelického kostela, a to v letech 1885 a 1889. S rozvojem hutního závodu souviselo dále podle autora také značné zvýšení populace obce v letech 1880 až 1910, a to o více než 100 %. V těchto letech se největší počet obyvatel hlásil k polské národnosti.

4.2.1.3. Historie závodu mezi lety 1905 a 1938

Jak prokázal Duchoň a kol. (1970, s. 143), období mezi lety 1906 a 1938 představovalo pro Třinecké železářny éru všestranného rozvoje. Došlo k rozsáhlým investicím, modernizaci technického a technologického zařízení a k celkové racionalizaci výroby. Právě v této etapě se podle autorů ze zastaralého závodu stal jeden z největších hutních podniků v Československu.

V roce 1905 Bedřich Habsburský prodal dle Cieslara a kol. (1989, s. 14-15) veškeré své báňské a hutní závody včetně Třineckých železáren proto, aby mohla být založena Rakouská báňská a hutní společnost (dále jen Společnost). Ta se stala novým majitelem Třineckých železáren a díky jejím kapitálovým možnostem mohla být započata celková modernizace podniku. Jak uvádí Zahradník (1969, s. 16-17), vůbec prvním počinem nového vedení bylo vybudování rozsáhlé elektrické centrály v roce 1906, za pomoci které byly zelektrifikovány všechny válcovny podniku. *„V Třinci byl zaveden první elektrický vratný pohon na světě.“* (Cieslar a kol., 1989). V roce 1906 se v Třinci dle Zahradníka (1969, s. 18-25) nacházely tři koksovací baterie soustavy Otto a Hoffmann, v rámci rozšiřování závodu pak ve stejném roce došlo také k zahájení provozu nově zřízené slévárny šedé litiny. V roce 1907 byla dále podle autorů vystavěna budova smaltovny a výroba oceli byla modernizována roku 1909 výstavbou bazických martinských pecí v nové ocelárně. *„Zajímavým faktem je, že v Třineckých železárnách byly poprvé za využití Ilgnerova transformátoru elektrifikovány vratné tratě. Pro všechny pozdější elektrifikace vratných tratí byly Třinecké železářny vzorem a těšily se zvláštní pozornosti odborníků po celém světě.“* (Zahradník, 1969, s. 26).

Fungování Třineckých železáren bylo dle Duchoně a kol. (1970, s. 115-116) nepochybně ovlivněno první světovou válkou. V období konfliktu vynakládal závod nejvíce prostředků na rozšíření těch výrobních oddělení, která produkovala válečný materiál. V samotných počátcích zabzdila první světová válka podle Zahradníka (1969) normální chod podniku, jelikož se výroba orientovala výhradně na její potřeby. V roce 1918 došlo vůbec k největší stávce v historii závodu, jež trvala celé dva týdny. Osazenstvo závodu vstoupilo do stávký z důvodu, že ředitelství Třineckého závodu razantně odmítalo splnit jejich požadavky zahrnující zvýšení mezd a zlepšení pracovních podmínek. Celkový vývoj závodu byl dále podle autora v poválečném období rovněž výrazně ovlivněn vleklým a úporným bojem o území Těšínského

Slezska, a to mezi nově vzniklými státy Československem a Polskem. Spor byl vyřešen rozhodnutím Nejvyšší spojenecké rady rozdělením sporného území na dvě části, a to 28. července 1920. Jak dále tvrdí Zahradník (1969), uhelná pánev včetně Třineckých železáren byla přiřčena k Československu. Po vyjasnění politických poměrů a vyřešení konečné státní příslušnosti nastalo v Třineckých železárnách období nevídaného rozvoje. V roce 1922 byla vybudována první nová rotační pec, v roce 1924 došlo k výstavbě druhé rotační pece stejně tak jako nové moderní skládky rud. V roce 1923 byla dále podle autora zafoukána vysoká pec č. IV, v roce 1928 byly zřízeny dva generátory na koks, první martinská pec byla zapálena roku 1925 a následně bylo v rámci ocelárny č. II vystavěno na konci 20. let hned šest nových martinských pecí. Jak prokázal Zahradník (1969), dalším úkonem stále se rozrůstajícího závodu bylo vystavění jemné válcovací tratě č. III roku 1922, jež se stala jednou z nejvýkonnějších svého druhu v Evropě.

Důsledky světové hospodářské krize se podle Cieslara a kol. (1989, s. 14-15) začaly v Třineckých železárnách projevovat od roku 1930. V tomto roce došlo ke snížení zakázek a v návaznosti také k celkovému poklesu výroby. Zahradník (1969, s. 176-180) tvrdí, že v rámci snahy o udržení životaschopnosti závodu vedení šetřilo na veškerých výdajích, snažilo se hledat cesty ke snížení nákladů a celková investiční činnost byla omezena na minimum. Předtím, než samotná krize započala, se v Třineckých železárnách začala budovat koksová baterie č. VIII soustavy Koppers, jež představovala nejmodernější vymoženost v rámci oboru koksovacích pecí. Roku 1930 pak byla dále podle autora do provozu uvedena nová válcovací trať, jež byla z pohledu konstrukce a hospodárnosti provozu zcela výjimečná. Po období krize nastala v závodě hluboká deprese, jež trvala do roku 1935. Nová hospodářská konjunktura nastala podle Cieslara a kol. (1989, s. 14-15) až v roce 1936 a nového rekordu v kvantitě vyprodukovaných výrobků v rámci celé své historie dosáhly železárný v roce 1937. Výrazné změny v Třineckém závodě zapříčinily Mnichovské události roku 1938. Jak dále tvrdí Cieslar a kol. (1989, s. 14-15), závod se dostal počátkem října téhož roku pod nadvládu Polska, zůstával však nadále majetkem Společnosti.

4.2.1.4. Historie závodu od roku 1938 až po současnost

Třinecké železářny a s ním i celé Těšínsko se staly dle Cieslara a kol. (1989, s. 14-15) kořistí nacistických armád dne 1. září 1939. Nacisté měli pro budoucí podobu závodu jasné představy a bezprostředně po okupaci začali své plány výstavby realizovat. Za nacistické okupace byla podle autorů mimo jiné vybudována nová elektrárna a slévárna oceli, byly započaty práce na vysoké peci č. V a také došlo k vybudování nové Thomasovy ocelárny. Nacisté se podle Duchoně a kol. (1970, s. 187) v rámci strategie tzv. totální války v roce 1943 orientovali na rozvoj zbrojní výroby ve všech železářenských závodech, Třineckých železáren nevyjímaje. Mezníkem ve vývoji závodu byl konec druhé světové války a následné znárodnění průmyslu roku 1945. Není však pochyb o tom, že: *„Druhá světová válka ještě znásobila složitost národnostních, politických a hospodářských vztahů na Těšínsku a změnila jeho vazby s okolními oblastmi.“* (Duchoně a kol., 1970, s. 139).

Po osvobození závodu Sovětskou armádou roku 1945 byla hlavní pozornost podle Cieslara a kol. (1989, s. 14-15) kladena především na proces odstranění škod způsobených válkou a orientaci výroby na mírové účely. Po osamostatnění závodu nastala etapa rozmachu, jež započal koncem 40. let. Podle autorů došlo k výstavbě nové elektrárny č. II a vysoké koksové pece č. V. Vysoká pec č. VI byla zafoukána roku 1952 a do provozu byly uvedeny také dvě nové koksové baterie. Jak prokázal Duchoně a kol. (1970, s. 253-263), závod se stal průkopníkem v zavádění nových technik a technologických postupů. Ojedinelým počinem bylo například zavedení vápence do vsázky namísto vápna roku 1953. *„Po celá 50. a 60. léta dvacátého století věnovalo vedení Třineckých železáren soustavnou pozornost zavádění opatření k intenzifikaci celého martinského pochodu. Třinečtí technici zavedli jako první v ČSSR bezzbytkové dělení sochorů a poprvé bylo v československých hutích využito samočinného počítače k přímému řízení výrobního úseku.“* (Dějiny Třineckých Železáren VŘSR 1839-1979, 1979, s. 212). Neméně významná technologie, jež byla podle Duchoně a kol. (1970, s. 196) v Třineckých železárnách zavedena v letech 1961 až 1968 zahrnovala vyvinutí skupiny nové oceli. Ta nesla název betonářská ocel a úspěchům se těšila především na zahraničním trhu.

Politické změny po roce 1989 vedly dle Třineckých železáren – Moravia Steel (2020) k postupné privatizaci. V roce 1991 byly převedeny na státní akciovou společnost, roku 1996 pak došlo k jejich celkovému odstátnění a přešly do vlastnictví akciové společnosti Moravia Steel. „Dnes jsou Třinecké železářny nejen významným hutním podnikem, ale také důležitým prvkem regionu a města Třinec, které se zejména díky železárnám proměnilo z malé zemědělské obce ve významné město. Třinecké železářny mimo jiné podporují český extraligový hokejový tým HC Oceláři Třinec a řadu dalších kulturních, sportovních a vzdělávacích aktivit v regionu i mimo něj.“ (Třinecké železářny – Moravia Steel, 2020).

4.2.2. Současná centra společenského života v Třinci

4.2.2.1. Muzeum Třineckých železáren a města Třince

Historie Třineckých železáren je bohatá na zajímavé události politického, hospodářského a ekonomického charakteru, stejně tak jako na mnohé počiny v oblasti technického a technologického pokroku. Institucí, která mapuje pohnutou historii závodu a podílí se na rozvoji cestovního ruchu v oblasti je Muzeum Třineckých železáren a města Třince. Právě tato organizace svou činností podle Muzea Třineckých železáren a města Třince (2020) přispívá k rozvoji image podniku i města a soustředí se kolem ní značná část kulturního života.

První kroky ke zřízení instituce byly podle Muzea Třineckých železáren a města Třince (2020) podstoupeny v roce 1964, a to na pokyn vedení Třineckých železáren. V roce 1968 byl následně vypracován návrh na umístění nového muzea závodu do obytného domu, který pochází z roku 1917 a nachází se v bývalé kolonii úřednických domů v Třinci. Provoz byl dále podle autorů slavnostně zahájen roku 1969 a hlavním cílem expozic bylo nastínění obrazu vývoje hutnictví železa, veškerého dění v huti a regionu, propagace výrobních tradic a dobrého jména třineckých výrobků. Roku 1992 muzeum uzavřelo smlouvu s Městským úřadem v Třinci o společném provozování a z tohoto důvodu byla dále podle Muzea Třineckých železáren a města Třince (2020) stálá expozice upravena způsobem, který odpovídající měrou zastupuje jak tematiku podniku, tak i samotného města a regionu. Od roku 1994 v muzeu pravidelně působí také krátkodobé výstavy a roku 1997 byla na schodech budovy umístěna Galerie Na Schodech. Muzeum tedy v současné době spravuje výstavní prostory Stálé expozice, třech

místností pro konání krátkodobých výstav a venkovní galerii Werk. Co se týče Stálé expozice, ta prošla podle Muzea Třineckých železáren a města Třince (2020) v roce 2019 procesem rekonstrukce. Dnes se skládá celkem ze tří částí – první část se věnuje historickému vývoji území Těšínského Slezska a popisuje především počátky hutnictví v regionu. „*Expozici doplňují nejstarší produkty třinecké hutě, které byly vyrobeny ve slévárně a smaltovně.*“ (Muzeum Třineckých železáren a města Třince, 2020). Jak dále uvádí Muzeum Třineckých železáren a města Třince (2020), druhá část stálé expozice se zabývá významnými milníky vývoje Třineckých železáren, které ovlivnily život místních obyvatel a je doplněna o nástěnný projektor a odbornými textovými panely. „*Třetí a poslední část výstavního prostoru nabízí návštěvníkům historickou maketu města a podrobný plán výstavby nového třineckého sídliště.*“ (Muzeum Třineckých železáren a města Třince, 2020). Stálá expozice byla také podle Muzea Třineckých železáren a města Třince (2020) doplněna o venkovní galerii Werk, která se nachází v zahradách muzea. Pro návštěvníky je zde přístupná panelová výstava s tematikou historie hutě, města a regionu a je doplněna o trojrozměrné exponáty. Jak uvádí Macková Jurásková (2020), v prostorách muzea působí také krátkodobé expozice. Na jaře 2020 zde působila například expozice zvaná Werkfušky, která sloužila k představení kutilské činnosti pracovníků třineckého závodu a k poukázání na fenomén tzv. fuškaření. Lidový slovník pro chalupáře (2019) prokázal, že fuška je slangový výraz přejatý z německého jazyka a popisuje namáhavou práci, která je prováděna mimo zaměstnání za úplatu. Pracovníci Třineckých železáren dále podle Mackové Juráskové (2020) „fuškařili“ a předváděli tak svou svépomocnou činnost po dlouhou dobu fungování závodu, a vytvářeli předměty jako např. kamna, bojlerky na ohřev vody nebo legendární rojberky. Na této výstavě byly k vidění na dvě stovky exponátů, stejně tak jako panelová výstava fotografií.

Jak dále uvádí Muzeum Třineckých železáren a města Třince (2020), kromě výstavních účelů slouží prostory muzea také k přijímání různých významných návštěv vedení podniku a města. „*Během školního roku pořádá muzeum edukační programy pro žáky základních, středních škol a pro veřejnost. V průběhu každého kalendářního roku muzeum vyhlašuje regionální výtvarné soutěže pro žáky základních škol a připravuje náročné venkovní akce např. Muzeální léto, Živý betlém, Ve jménu módy a symposia atd.*“ (Muzeum Třineckých železáren a města Třince, 2020).

4.2.3. Vítkovické železářny v Ostravě

Jak uvádí Vopasek (2005, s. 19), v roce 1763 se na doposud bezvýznamném území Slezské Ostravy v Moravskoslezském kraji našla bohatá těžiska černého uhlí. Tato skutečnost dala v roce 1828 za vznik výstavbě Rudolfovy huti, která si následně osvojila název Vítkovické železářny. Nově postavený hutní závod započal podle Matěje (2007, s. 88) neobyčejně dynamický rozvoj nejen samotného města Ostravy, ale i jeho okolí. Vítkovické železářny představily v rámci svého fungování převratné změny v hospodářském a společenském životě. Právě díky těmto změnám se dále podle autora výhradně zemědělská ves s pouhými 150 obyvateli během několika desetiletí proměnila ve významné průmyslové město s rozmanitým kulturním a společenským životem. Následující kapitoly slouží k představení historie Vítkovických železáren.

4.2.3.1. Historie závodu od roku 1828 do 90. let 19. století

Milníkem v dějinách osady Vítkovice se stal podle Matěje (2007, s. 88) rok 1828. Právě tehdy dal totiž olomoucký arcibiskup Rudolf pokyn k výstavbě první pudlovací pece. K samotnému založení závodu však došlo až na základě širší koncepce Františka Xaviera Riepla. V roce 1831 získalo dále podle autora závod do vlastnictví Olomoucké arcibiskupství a o čtyři roky později jej podle Matěje, Korbelařové a Tejzra (2014, s. 16) pronajalo vídeňskému bankéři Jindřichu Geymüllerovi. Geymüller závod následně postoupil tzv. Vídeňskému těžírstvu s majoritním postavením S. M. Rothschilda. Matěj (2007, s. 90) prokázal, že právě ve Vítkovicích byla poprvé v celé historii habsburské monarchie vystavena koksová vysoká a pudlovací pec, a to na území dnešní Dolní oblasti Vítkovice.

Nová éra rozvoje Vítkovických železáren nastala podle Matěje, Korbelařové a Tejzra (2014, s. 17) v roce 1843, kdy se závod dostal do osobního vlastnictví S. M. Rothschilda. „*Byly hloubeny nové uhelné doly, mezi nimi v roce 1845 mimo jiné i jáma Šalamoun. Díky železnici Severní dráhy císaře Ferdinanda, která v roce 1847 dosáhla do Ostravy, vzrostly odbytové možnosti. Ve Vítkovicích byla přestavěna pudlovna, zdokonalena válcovna a v roce 1847 postavena Anselmova huť.*“ (Matěj, Korbelařová a Tejzr, 2014, s. 17.). Jak dále uvádí Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 53), 60. léta 19. století byla v rámci vývoje Vítkovic velmi

významná. Vzrostla především výstavba obce, byly stavěny obytné domy, kanceláře a další důležité budovy nutné k rozvoji závodu. V 70. letech došlo dále podle autorů k celkovému technickému a hospodářskému rozvoji hlavně díky zavedení významných technických novinek. V 90. letech pak byla dokončena výstavba významného objektu – energetické ústředny.

4.2.3.2. Historie závodu od od 90. let 19. století do 60. let 20. století

Razantní změna v oblasti vysokopecní výroby nastala podle Matěje, Korbelářové a Tejzra (2014, s. 29) na začátku 20. století. Do provozu byly uvedeny dvě nové vysoké koksově pece a válcovací tratě. „*V roce 1907 byla instalována jako první v Evropě Stiefelova válcovací trať, která byla v provozu až do roku 1996. Po demontáži byly její klíčové části uloženy v depozitáři muzea Vítkovických železáren.*“ (Matěj, 2007, s. 90). Matěj, Korbelářová a Tejzr (2014, s. 29) dále uvádí, že modernizace závodu byla narušena počátkem první světové války. Produkce se začala soustředit výhradně na potřeby války a inovace závodu tak přešla do ústraní. Přestože bylo podle Poláška a kol. (2007, s. 32-34) období po skončení války problematické, modernizace závodu pokračovala. V roce 1926 bylo například vůbec poprvé na světě zavedeno elektrické čištění vysokopecního plynu. 30. léta 20. století a s nimi spojená Světová hospodářská krize přinesla podle autorů postupné snižování produkce, a to až do roku 1934. Jak prokázal Matěj, Korbelářová a Tejzr (2014, s. 34-35), výrobní program Vítkovických železáren byl po vypuknutí druhé světové války výhradně zaměřen na požadavky německé válečné výroby a podnik byl podřízen koncernu Reichswerke Hermann Göring. Osvobozovací bojové akce byly na území Ostravy v roce 1945 vedeny takovým způsobem, aby bylo přezdívané ocelové srdce republiky co nejméně poškozeno, přesto však Ostrava utrpěla velké škody. Téhož roku prošly podle autorů Vítkovické železářny procesem znárodnění a reorganizační proces trval až do roku 1952. „*V poválečném období do roku 1952 byly Vítkovické železářny největším výrobcem oceli v Československu.*“ (Matěj, Korbelářová a Tejzr, 2014, s. 35).

4.2.3.3. Historie závodu od 60. let 20. století do roku 1998

Počátek 60. let lze podle Matěje, Korbelářové a Tejzra (2014, s. 37) považovat za počátek éry nebývalého rozvoje vysokopeční techniky a technologie na území Československa. Tehdejší vybavení vysoké koksovací pece č. IV ve Vítkovicích odpovídalo nejmodernějším poznatkům vysokopeční techniky. Proto bylo rozhodnuto, že právě tato vysoká pec bude sloužit k výzkumu. Výstavba obou vysokých pecí č. IV a č. VI na dnešním území Dolní oblasti Vítkovice dala dále podle autorů za vznik plně koncentrované výroby, která se soustředila na jednom místě. Během 70. a 80. let došlo k největší degradaci Vítkovic, a to zejména v důsledku zhoršeného životního prostředí, které vyvolalo migraci původních obyvatel. Počátek 90. let byl podle Poláška a kol. (2007, s. 40) v duchu silného poklesu hutní výroby. V důsledku politických a hospodářských změn po roce 1989, zejména pak přechodu na tržní hospodářství, se potřeba surového železa podstatně snížila. „V 90. letech se prosadila koncepce soustředění výroby železa do Kuncic, kde byla vytvořena akciová společnost Vysoké pece Ostrava. Svou roli při vymístění hutní prvovýroby na periferii města sehrály mimo jiné i ekologické důvody.“ (Polášek a kol., 2007, s. 40).

O zastavení výroby ve Vítkovických železárnách bylo podle Matěje, Korbelářové a Tejzra (2014., s. 43) rozhodnuto Usnesením města Ostravy roku 1993, v roce 1996 pak rozhodnutí potvrdila vláda České republiky. Jak prokázal Polášek a kol. (2007, s. 40), poslední vysoké koksovací pece vyráběly železo až do roku 1998. 162 let po zafoukání první vysoké koksové pece tak nadobro skončila výroba surového železa ve Vítkovicích. „Vývoj vysokopeční výroby ve Vítkovicích po celou dobu její aktivní existence držel krok s vývojem tohoto oboru ve světě. Vítkovické vysoké pece měly ve své historii řadu prvenství v zavádění nových technických a technologických novinek a také proto měly Vítkovice přední postavení mezi železárnami ve střední Evropě.“ (Polášek a kol., 2007, s. 40).

4.2.3. Dolní oblast Vítkovice

Areál Dolní oblast Vítkovice, disponující rozlohou cca 150 hektarů, se podle Kláta (2004, s. 61) nachází v Moravské Ostravě, a to v přibližné vzdálenosti dvou kilometrů od samotného centra města. Jak prokázal Matěj (2007, s. 94), areál mnohdy přezdívaný jako

Ostravské Hradčany vytváří světově unikátní komplex industriálních objektů propojující celý technologický tok výroby a zpracování železa. Mezi významné technické stavby areálu patří podle autora především zachovalá těžní věž dolu Hlubina, vysoké koksovací pece, plynojem, budova koksovny a energetická ústředna. Panorama bývalého hornického města je dle Kláta (2004, s. 64) tvořeno právě těžní věží jámy Hlubina, siluetami tří vysokých koksovacích pecí, uhelnou věží koksovny, třemi komíny a spojovacími technologickými mosty. Jak uvádí Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 151-152), areál Dolní oblast Vítkovice byl díky své ojedinělosti v roce 2002 vyhlášen za národní kulturní památku a následně roku 2008 zapsán na seznam Evropského kulturního dědictví. „*Výjimečná hodnota areálu spočívá jednak v soustředění technologie od těžby uhlí, přes koksování k výrobě železa na jednom místě, v kontinuitě výroby od 30. let 19. století do konce 20. století a konečně v nezaměnitelném panoramatu dolní oblasti, jež se stalo jedním ze symbolů města.*“ (Matěj, 2007, s. 94).

4.2.3.1. Historie Dolní oblasti Vítkovic

Jak prokázal Matěj (2007, s. 45), areál se nachází v místech původní Rudolfovy hutě, která byla založena roku 1928. S vybudováním Rudolfovy hutě (později přejmenované na Vítkovické železářny) úzce souvisí založení uhelného dolu Hlubina, a to roku 1852. Podle autora se tak stalo na pokyn S. M. Rothschilda, který měl ambici těžít uhlí na místě jeho největší spotřeby. Zahájení těžby v dolu Hlubina v roce 1857 znamenalo bezprostřední navázání celého technologického toku těžby uhlí, koksovny a výroby surového železa ve vysokých koksovacích pecích. Klát (2004, s. 61) tvrdí, že důl Hlubina přešel v roce 1895 do vlastnictví Vítkovického horního a hutního těžířstva. Intenzivní přestavba areálu probíhala podle Matěje, Korbelařové a Tejzra (2014, s. 151-152) od roku 1921 a zahrnovala především založení nové těžní jámy v roce 1924 a vystavění nových povrchových industriálních objektů. Jak prokázal Klát (2004, s. 61), v roce 1931 byl k areálu dolu Hlubina připojen důl Šalamoun, který se však o několik let později osamostatnil, a to konkrétně v roce 1939. Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 151- 152) dále uvádí, že významnou inovací podniku byla instalace nového elektrického těžního stroje Škoda v roce 1941. Důl Hlubina získal dále podle autorů roku 1946 nový název podle tehdejšího ministra průmyslu Bohumila Laušmana, roku 1949 byl však opět přejmenován na původní název Hlubina. Na přelomu 50. a 60. let proběhla v dolu rozsáhlá modernizace. O této skutečnosti vypovídá podle Kláta (2004, s. 61) také fakt, že důl Hlubina a důl Generál

Jeremenko byly organizačně spojeny v jeden podnik. Těžba uhlí v této oblasti probíhala od roku 1863 do roku 1991. Rok 1992 pak podle autora znamenal definitivní ukončení těžby, a to zasypáním jámy dolu. Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 151-152) tvrdí, že po ukončení těžby dolu Hlubina a provozu vysokých koksových pecí a koksovny v roce 1998, se stal areál zcela jedinečným představitelem celého technologického toku.

Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014) se ve své publikaci zaměřují na historii jednotlivých industriálních objektů nacházejících se v Dolní oblasti Vítkovic. Nepřehlédnutelnou součástí panoramatu areálu jsou vysoké koksovací pece, které se v této lokalitě nachází zhruba od 70. let 20. století. První koksovací pec skotského typu byla podle autorů postavena roku 1872 a v její nedaleké blízkosti byla následně postavena také III. koksovací pec Lürmannovy konstrukce. Jak dále uvádí Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014), počátek 20. století byl v duchu nebývalého rozvoje vysokopecní techniky, který zasáhl mimo jiné i Vítkovický závod. Modernizace dolní oblasti tak zapříčinila, že byly vystavěny další koksovací pece, konkrétně pak koksovací pec č. IV a č. V. V roce 1927 byl zastaven provoz III. koksovací pece. V průběhu 60. a 70. let 20. století došlo podle autorů k dalším inovacím vysokopecní techniky, a právě v tomto období se uspořádání vysokých pecí tvořících panorama Dolní oblasti Vítkovic ustálilo. Vystavěna byla koksovací pec č. VI a nová vysoká pec č. IV byla vybudována na místě původních pecí č. IV a č. V. Dnešní panorama Dolní oblasti Vítkovic je tedy podle Matěje, Korbelařové a Tejzra (2014) tvořeno vysokými koksovacími pecemi č. I, č. IV a č. VI. Matěj (2007, s. 94) uvádí, že mezi movité národní kulturní památky patří právě těžní stroje vysokých pecí č. I, č. IV, č. VI a dvě pístová dmýchadla. Nemovité národní kulturní památky podle autora zahrnují: most z aglomerace včetně přesýpací stanice, starý rudný most, zavážení vysokých pecí (včetně jámy, zásobníků surovin, technického zařízení a dopravních mostů) a také vysokou pec č. I, č. IV a č. VI.

Jak dále ve své publikaci uvádí Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014), další významným objektem areálu je plynojem, jehož stavba byla zahájena roku 1922. Zajímavostí je, že během druhé světové války a s ní spojeným bombardováním města Ostravy, došlo k zasažení budovy plynojemu bombou, která se na jeho dně nacházela až do 70. let 20. století. Plynojem se podle Matěje (2007, s. 94-96) řadí na seznam nemovitých národních kulturních památek. Nemovitou národní kulturní památkou je také energetická ústředna č. VI, jejíž výstavba probíhala mezi lety

1911 a 1914. Původní zařízení ústředny se kromě parních turbín nedochovalo. „*Součástí provozu vysokých pecí je také ústředna č. VI s monumentálními plynovými pístovými dmychadly pro vhánění větru do vysokých pecí, vyrobenými Vítkovickými železárnami v letech 1938 a 1948.*“ (Matěj 2007, s. 94).

Další důležitou industriální stavbou v areálu dolní oblasti je podle Matěje (2007, s. 94) budova koksovny, jejíž poloha se ustálila na počátku 20. století, a to na místě mezi dolem Hlubina a vysokými pecemi. V roce 1929 zde byla vystavena uhelná věž se zásobníky uhlí, v druhé polovině 20. století pak byly uvedeny do provozu další zařízení koksovny. Za zmínku stojí dále podle autora také dvě koksové baterie typu Koppers se 36 a 64 komorami, pocházející z let 1961 a 1964, které následně prošly generální opravou v 80. letech a jsou zachovány dodnes. Mezi nemovité národní kulturní památky se podle Matěje (2007) řadí vykládka uhlí z vagonů, mlýnice uhlí, budova zásobníků (včetně dopravních mostů), uhelná věž, koksárenská baterie č. IV, hasící věže, hrubá třídírna koksu a rozvodna. Následující tabulka uvádí výčet movitých a nemovitých kulturních památek nacházejících se v Dolní oblasti Vítkovic.

Tabulka č. 1 Movité a nemovité kulturní památky v Dolní oblasti Vítkovic

Movité kulturní památky	Nemovité kulturní památky
Stiefelova válcovací trať	Vykládka uhlí z vagonů
Parní buchar 1,7 tun	Mlýnice uhlí
Rohový parní buchar	Budova zásobníků
Parohydraulický lis 800 tun	Uhelná věž
Otočný jeřáb Kolben od firmy AEG	Koksárenská baterie č. IV
Válcovací stolice Universal	Dvě hasící věže
Válcovací trať "450"	Hrubá třídírna koksu
Těžní stroje vysokých pecí č. I, č. IV a č. VI	Rozvodna
Pístová dmychadla vysokých pecí č. I, č. IV a č. VI	Most z aglomerace
Elektrický těžní stroj Škoda	Starý rudný most
Kompresor Brown-Boveri	Zavážení vysokých pecí
Pohon roštů kotlů	Vysoká pec č. I
Turbokompresor poháněný parní turbínou	Vysoká pec č. IV
Soubor 4 parních kotlů systému Garbe	Vysoká pec č. VI
	Plynojem
	Energetická ústředna č. VI
	Výstavní pavilon
	Kovárna

	Těžní věž a jámová budova
	Strojovna
	Koupelny
	Kotelna
	Stará třídírna
	Úpravna uhlí
	Kompresorovna

Zdroj: Vlastní zpracování údajů dostupných v publikaci Matěje (2007)

4.2.3.2. Památková ochrana a nové využití Dolní oblasti Vítkovic

Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 80) uvádí, že památková ochrana kulturního dědictví Vítkovického závodu vznikla na základě pochopení jeho hodnoty a naléhavosti zachování industriálního dědictví pro příští generace. V roce 1972 vypracoval Karel Šmatlák seznam budov a technologického zařízení dolní oblasti, jež měly podle něj značný historický význam. Právě na základě tohoto seznamu byl podle autorů později vytvořen depozitář historicky cenného technického zařízení, a to přímo v podnikovém muzeu Vítkovických železáren. Není pochyb o tom, že právě muzejní aktivity představují vhodnou cestu k ochraně tak vzácného průmyslového dědictví, kterým disponují Vítkovické železářny.

Jak tvrdí Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 80), na přelomu 70. a 80. let hledala profesorka Helena Zemánková z Vysokého technického učení v Brně spolu se svými studenty prostřednictvím především diplomových prací nové využití jednotlivých průmyslových areálů. Byly to právě studentské projekty, které podle autorů představy o ochraně a využití objektů dolní oblasti posunuly do konkrétní podoby prvních architektonických studií a výrazně tak ovlivnily přístup k celkovému zachování areálu „*Mezi první práce na téma zachování panoramatu města a nového využití unikátního technologického toku dolu Hlubina, koksovny a vysokých pecí Vítkovických železáren patřila diplomová práce Radima Václavíka z 90. let 20. století, která přinesla konkrétní řešení a upozornila na možnost využití plynojemu pro společenské a kulturní účely.*“ (Matěj, Korbelařová a Tejzr, 2014, s. 82).

Jak dále uvádí Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 86) již počáteční poznatky a konzultace prokázaly zcela unikátní dochovaný průmyslový fond Vítkovických železáren v celoevropském kontextu. Počátek 90. let znamenal pro dolní oblast další pokrok zejména z důvodu, že se o její

zachování začal aktivně zajímat Magistrát města Ostravy. Na konci 90. let zadalo podle autorů Ministerstvo kultury České republiky Památkovému ústavu v Ostravě úkol vypracovat koncepci zachování technologického toku celého areálu dolu Hlubina jako souboru technických památek, jež by mohl být zpřístupněn veřejnosti. Tato koncepce rozdělila objekty a technologická zařízení na několik kategorií s ohledem na jejich stávající stav a potenciál k dalšímu využití. „Podpora této koncepce ze strany předních a domácích odborníků z oblasti ochrany průmyslového dědictví vedla k prohlášení nejvýznamnějších objektů a zařízení za kulturní památky a následně v roce 2002 za národní kulturní památky.“ (Matěj, Korbelařová a Tejzr, 2014, s. 86).

Důležitým krokem pro další vývoj Dolní oblasti Vítkovice představoval podle Matěje, Korbelařové a Tejzra (2014, s. 88) fakt, že areál nabyt do vlastnictví soukromý subjekt Lahvárna Ostrava. Nového vlastníka tak čekal úkol spravovat cennou národní kulturní památku. V rámci své účinnosti nechal podle autorů vypracovat studie, jejichž cílem bylo představit optimální podobu areálu se zachováním jeho nejdůležitějších památkových hodnot. Tuto studii zadala Lahvárna Ostrava architektu Josefu Pleskotovi. Jak dále uvádí Matěj, Korbelařová a Tejzr (2014, s. 88), v rámci jejich vzájemné spolupráce byla zpracována koncepce a architektonická studie Dolní oblasti Vítkovice, která především popisovala přeměnu plynojemu na kongresové, konferenční, kulturní a společenské centrum. V návaznosti na studii prof. Zemánkové architekt Zdeněk Fránek vytvořil koncepci přeměny dmychadlové ústředny č. VI na Malý svět techniky. Vysoká pec č. I byla dále podle autorů na základě další studie Josefa Pleskota zpřístupněna veřejnosti. Celý areál dolní oblasti byl v roce 2014 oceněn zvláštní cenou poroty v rámci soutěže s názvem European Union Prize for Cultural Heritage. Areál je dále podle European Route of Industrial Heritage (2020c) jedním z kotevních bodů projektu ERIH.

4.2.4. Současná centra společenského života v Dolní oblasti Vítkovice

Dolní oblast Vítkovice v současné době disponuje několika objekty, které byly v průběhu let na základě mnohých studií a koncepcí konvertovány na víceúčelové stavby sloužící široké veřejnosti. Následující stránky práce slouží k představení několika stávajících budov v areálu Dolní Oblasti Vítkovic, jež svou výjimečností lákají turisty nejen z České republiky, ale i ze

všech koutů světa. K doplnění jsou uvedeny také fotografie z osobní návštěvy areálu autorkou práce.

4.2.4.1. Aula Gong

Aula Gong představuje dle Dolních Vítkovic (2020a) nevídané multifunkční centrum, jež vzniklo na základě citlivé rekonstrukce původně industriální stavby - plynojemu. Využití Gongu je všestranné, nejtypičtější akce pořádané v této obrovské aule jsou však především vzdělávacího, kulturního a společenského charakteru. „*Učí se tady studenti univerzit, organizují se mezinárodní konference a kongresy, probíhají zde i pracovní workshopy, školení zaměstnanců nebo výstavy umělců.*“ (Dolní Vítkovice, 2020a). Podle Dolní Vítkovice (2020a) se do prostoru bývalého plynojemu se v současnosti vleze až 2000 návštěvníků, kteří mohou ocenit zejména audiovizuální techniku na vysoké úrovni a jedinečné prostorové řešení. Kromě toho si mohou v prostorách bývalého plynojemu vychutnat kvalitní kávu podávanou v kavárně Marilyn. Není pochyb o tom, že Aula Gong představuje architektonicky významnou budovu areálu Dolní oblasti, o čemž podle Dolních Vítkovic (2020a) vypovídá i skutečnost, že byla stavba roku 2013 vyhlášena za stavbu roku České republiky.

4.2.4.2. Bolt Tower

Další impozantní stavbu Dolní oblasti Vítkovic představuje Bolt Tower, která je podle Dolních Vítkovic (2020a) označována za „nejstarší dámu v areálu“. Samotné základy vysoké pece č. I (dnešní Bolt Tower), kterou v roce 2015 slavnostně pokřtil atlet Usain Bolt, pocházejí již z roku 1911. V současnosti je vysoká pec podle Dolních Vítkovic (2020a) otevřená široké veřejnosti, která v rámci její návštěvy získává cenné informace o historii a technice této lokality. Jak uvádí Rašková (2015), tuto unikátní stavbu o výšce necelých 80 metrů navrhl architekt Josef Pleskot a celý projekt byl finančně podpořen z Evropského fondu pro regionální rozvoj. V roce 2015 zde byla podle Dolních Vítkovic (2020a) zhotovena nejvýše položená kavárna v Ostravě s vyhlídkovou střešní terasou, kde je turistům k dispozici komentovaná vyhlídka či možnost využití dalekohledů. Bolt Tower byla dále podle autorů stejně jako Aula Gong oceněna titulem Stavba roku České republiky, a to v roce 2015.

4.2.4.3. Velký svět techniky

Velký svět techniky, tedy další vzdělávací centrum Dolní oblasti Vítkovic, byl podle Světa techniky Ostrava (2020) zpřístupněn široké veřejnosti v roce 2014. Stalo se tak především díky podpoře fondů Evropské unie a rozpočtu České republiky. „*Architektonicky skvostná stavba v sobě ukrývá špičkově vybavené učebny, přednáškové sály, kinosál s kapacitou 200 diváků, moderní technologické a audiovizuální vybavení.*“ (Dolní Vítkovice, 2020a). Jak dále uvádí Svět techniky Ostrava (2020), centrum nabízí v rámci svého fungování mnoho zajímavostí ze světa vědy a techniky, a to prostřednictvím celkem čtyř světů s trvalými expozicemi. Mezi ně patří Dětský svět, Svět vědy a objevů, Svět civilizace a Svět přírody. Stálé expozice jsou navíc doplněny o jeden svět určený výhradně dočasným výstavám. Stálé a dočasné expozice jsou dle Dolních Vítkovic (2020a) účelně doplněny také o doprovodné programy, jako například Science show, Gyroskop, promítání 3D filmů či Fyzikálními a chemickými pokusy. Obsáhlé expozice představují podle Světa techniky Ostrava (2020) nejen zvýšení kvality života obyvatel regionu, ale také přínos dalších impulsů pro rozvoj cestovního ruchu města a regionu. Tato stavba byla dle Dolních Vítkovic (2020a) vyhlášena stavbou roku 2014.

4.2.4.4. Malý svět techniky

Dolní Vítkovice (2020a) tvrdí, že další významné vzdělávací centrum Malý svět techniky U6, jež se nachází v bývalých prostorech energetické ústředny č. VI, nabízí návštěvníkům unikátní expozice rozprostřené mezi dvěma historickými dmychadly. „*Návštěvníci si zkusí si vyválcovat vlastní ocelový plech nebo postavit železný most, s kamarády budou závodit ve výrobě elektřiny nebo se společně proletí do kosmu. Zabaví se tady celé rodiny od těch nejmenších až po největší.*“ (Dolní Vítkovice, 2020a). Jak dále uvádí Dolní Vítkovice (2020a), kromě interaktivních expozic nabízí Malý svět techniky U6 také doprovodné programy různého charakteru. Patří mezi ně například Interaktivní kvíz U6, Pokusy pro každého či Workshop origami.

4.2.4.5. Areál dolu Hlubina

V květnu roku 2015 se dle Dolních Vítkovic (2020a) otevřel nově zrekonstruovaný areál bývalého černouhelného dolu Hlubina, ve kterém vznikla umělecká čtvrť vzdělávacího charakteru. V původně industriálních budovách areálu Hlubina vznikly kinosály, hudební zkušebny s nahrávacím studiem, ateliéry a taneční sály. „Z Hlubiny se stává líheň ostravského humanitního vzdělávání a kultury, platforma pro začínající a nadějně individuality, které hledají zázemí pro svou tvorbu, ať už je jakákoliv.“ (Dolní Vítkovice, 2020). Jak uvádí Moravskoslezský deník (2015), mezi revitalizované budovy areálu Hlubina patří Compress Hall, Brick House, Music Studios nebo Art Studios. V nejstarší zachovalé budově areálu – kompresorovně, vznikla galerie autentických strojů, jež v rámci své funkce několik desetiletí poháněly důl Hlubina. V Compress hall se dále podle Moravskoslezského deníku (2015) nachází Food Atelier a obdobnou architektonicky cennou budovou areálu Hlubina je Brick House, která vznikla v místech bývalé staré koupelny. Nyní svými prostory slouží široké společnosti jako dílna, sál pro divadelní představení a taneční vystoupení či vzdělávací učebna. V unikátním industriálním prostředí nedaleko centra města vznikl také podle Dolních Vítkovic (2020) na území 200 000 m² Festival park, jež svým bezkonkurenčním zázemím nabízí možnost pořádání obřích hudebních festivalů. Na tomto území se každoročně pořádá festival Colours of Ostrava, Beats for Love, Majáles či menší festivaly jako Food festival či Yoga festival.

4.3. Výsledky šetření – řízené rozhovory

4.3.1. Respondent č. 1

První z respondentů, který se na předkládaném výzkumu podílel, zastává v Třinci velmi významnou pozici. Jedná se o zaměstnance Muzea Třineckých železáren a města Třince, který zde působí již od roku 1992 a zodpovídá především za bezproblémový chod muzea. Podle Respondenta č.1 (2020) má právě Muzeum Třineckých železáren a města Třince z hlediska uchování odkazu závodu, města a jeho obyvatel významnou roli. „Třinecké muzeum nejen dochovává, ale i zpracovává historické materiály, a to jak písemné, tak trojrozměrné exponáty. V průběhu kalendářního roku nabízí návštěvníkům až 20 výstav na různá témata a pořádá i další kulturní akce.“ (Respondent č. 1, 2020).

Respondent č.1 (2020) vnímá industriální památku jako hmotnou vzpomínku na práci, těžbu, výrobu a zpracovávání surovin. Roli industriálních památek v Moravskoslezském kraji popisuje jako obtížnou. V případě, že průmyslový či výrobní objekt, který již neplní svou původní funkci není využíván pro jiné účely (např. jako exponát), plně nevyužívá svůj potenciál. Dolní oblast Vítkovice představuje podle něj ideální příklad pro revitalizaci podobných industriálních objektů a jak uvádí, sám měl možnost v roce 2012 areál navštívit. *„Měl jsem to štěstí, že s vedením Třineckých železáren jsem mohl projít celý areál. Nejlepší pocit jsem měl, když jsem se objevil v samém srdci vyhaslé vysoké pece.“* (Respondent č. 1, 2020). Revitalizace industriálního souboru ve Vítkovicích měla dále podle Respondenta č. 1 (2020) rozhodně pozitivní vliv na rozvoj města Ostravy, a to zejména z hlediska jeho kulturního a společenského přínosu pro město i celý region.

Industriální dědictví Třineckých železáren považuje Respondent č. 1 (2020) za velmi významné a podle jeho názoru je nezbytné jej dochovat pro příští generace. *„Třinecké železářny jsou dlouhé zhruba 5 km a jsem si jistý, že se v jejich rozsáhlém areálu nachází několik objektů, které jsou z hlediska historie nesmírně hodnotné a měly by se proto dochovat pro příští generaci. Je neskutečné, že i po 180 letech jsou industriální objekty závodu stále v provozu a kvalitu výrobků neohrožuje ani zub času.“* (Respondent č. 1, 2020). V současné době podle Respondenta č. 1 (2020) Třinecké železářny prosperují, neustále prochází modernizací a technologie výroby se inovuje každý rok. Podnik se právě proto bude těšit úspěchům a bude prosperovat dalších několik desetiletí. Přestože tvrdí, že nic není nemožné, nedokáže si představit, že by se Třinecké železářny v budoucnosti staly technickou památkou či že by došlo k zapsání areálu závodu na Seznam světového dědictví UNESCO. V případě, že by tato nepravděpodobná situace nastala a Třinecké železářny se staly atraktivitou v cestovním ruchu, mělo by to podle něj doslova katastrofický vliv na město Třinec a jeho občany. *„Třinecké železářny ovlivňují svou průmyslovou činností život občanů již po osm lidských generací. Rozsahem své podnikatelské činnosti dlouhodobě náleží k největším průmyslovým podnikům v regionu severovýchodního Slezska a nabízejí tak bezprostředně i zprostředkovaně řadu pracovních příležitostí. Rozvoj hutní výroby v Třineckých železárnách změnil nejen tvář okolní krajiny, ale byl také impulsem k přerodu dříve malé obce Třinec na město (ted' statutární) s dnešními 40 tisíci obyvateli. Regionální politika majitelů závodu, která z této skutečnosti vychází, je orientována na podporu rozvoje společenského, kulturního a sportovního dění*

místního obyvatelstva, z něhož významnou část tvoří vlastní zaměstnanci.“ (Respondent č. 1, 2020). V případě, že by Třinecké železářny ukončily svůj provoz a byl by realizován projekt revitalizace obdobným způsobem jako v případě Dolní oblasti Vítkovic, podle Respondenta č. 1 (2020) by to mělo na rozvoj města Třince následující dopad: *„vše by šlo do ztracena a Třinec by se klidně mohl stát městem duchů.*“ (Respondent č. 1, 2020)

Pokud by však k revitalizaci došlo a areál Třineckých železáren se proměnil v technickou památkou, byl by podle Respondenta č. 1 (2020) stejně jako Dolní oblast Vítkovic unikátní. *„Industriální objekty v areálu by připomínaly těžkou výrobu a práci našich předků, v některých rozsáhlých provozech s velkými prostory by jistě mohly probíhat jak sportovní, tak kulturní a společenské akce. Modernější objekty by také mohly pomoci rozvoji cestovního ruchu, a to pokud by byly přetvořeny na restaurace či ubytovací zařízení.*“ (Respondent č. 1, 2020). Jak dále uvádí Respondent č. 1 (2020), v současnosti již několik let fungují v Třineckých železárnách komentované prohlídky, ale pouze na objednávky. *„Třinecké železářny pořádají například Den otevřených dveří pro žáky devátých tříd a jejich rodiče. Návštěvníci akce mohou na vlastní oči vidět unikátní hutní a na ně navazující zpracovatelské procesy a zároveň si prohlédnout jednotlivá moderní pracoviště skupiny Třinecké železářny – Moravia Steel.*“ (Respondent č. 1, 2020).

Jedinečnost Třineckého závodu podle názoru Respondenta č. 1 (2020) spočívá v neustálé snaze jeho vedení o celkovou modernizaci jednotlivých objektů a technologických zařízení. *„Jak jsem již uvedl, v areálu Třineckých železáren se jistě nacházejí stavby, objekty či zařízení, které jsou z historického hlediska významné a teoreticky řečeno by za vhodných podmínek splňovaly kritéria k tomu, aby byly vyhlášeny za kulturní památku. Některé budovy by navíc určitě měly potenciál i k jinému využití, než výrobnímu podobně jako je tomu v Dolní oblasti Vítkovic.*“ (Respondent č. 1, 2020). Historie Třinecké huti je dále podle Respondenta č. 1 (2020) bohatá na významné počiny z oblasti technologického pokroku závodu. *„V roce 1906 došlo např. k použití tzv. systému Ward Leonardovy kaskády k pohonu válcovací stolice a Třinecký závod se z tohoto důvodu stal vzorem. V roce 1923 byla zafoukána v té době největší vysoká koksovací pec v Československu, v roce 1947 došlo k jedné z vůbec první instalaci pásové dopravy vsázky v koksovacích pecích na světě a v roce 1973 byla spuštěna v tehdejší době nejmodernější válcovna v Evropě. Tyto počiny poukazují jen na zlomek úspěchů*

Třineckých železáren v oblasti zavádění technických a technologických inovací.“ (Respondent č. 1, 2020).

4.3.2. Respondent č. 2

Druhým respondentem, který se k probírané problematice vyjádřil, je zaměstnanec Třineckých železáren, který působí na jedné z mnoha pozic managementu firmy. Respondent č. 2 (2020) chápe industriální památky jako jisté historické objekty či souhrn objektů, které v minulosti sloužily některému z mnoha oborů průmyslové činnosti a jejich původní funkce již není naplňována. *„Nejen v Moravskoslezském kraji, ale i jinde na území České republiky či ve světě považují úlohu industriálních památek především jako připomínku odkazu minulých generací a svědectví lidské činnosti, na jehož základech daný region vznikl a trvá.“* (Respondent č. 2, 2020). Jak dále uvádí Respondent č. 2, sám navštívil Dolní oblast Vítkovic v Ostravě, ale vzhledem k jeho dlouholetému působení v Třinecké hutní firmě v něm tato návštěva nevyvolala pocity fascinace či objevení něčeho nového. Na rozdíl od ostatních návštěvníků z jiných oblastí či regionů, kteří nemají s hutní činností žádnou nebo velmi malou zkušenost, nebyl z revitalizovaného industriálního souboru ve Vítkovicích ohromen. Přesto však právě tento areál podle jeho názoru představuje vhodný příklad pro revitalizaci industriálních objektů a tento projekt považuje za nesmírně zdařilý. *„Nejen že revitalizace Dolní oblasti Vítkovic zapříčinila rozvoj cestovního ruchu v Ostravě a město se tak stalo velmi atraktivním pro návštěvníky, ale dala také za vznik unikátním prostorům pro zajímavá setkání a pořádání akcí různého druhu.“* (Respondent č. 2, 2020).

K otázce, zda dle jeho názoru Třinecké železářny disponují významným industriálním dědictvím a bylo by vhodné jej uchovat pro příští generace, se vyjádřil následovně: *„Mise společnosti Třinecké železářny zní: Společně pro příští generace. Což dobře ilustruje základní strategii společnosti, která je už 180 let neodmyslitelnou součástí Třinecka a hnacím motorem jeho rozvoje.“* (Respondent č. 2, 2020). Třinecké železářny považuje Respondent č. 2 (2020) za progresivní společnost, která vychází z tradic hutnictví, k nimž se hrdě hlásí a jsou jejich pokračovatelem. *„Strategie firmy směřuje k trvalému rozvoji produktů a služeb, neustálými inovacemi ve výrobě tak, aby firma poskytovala práci pro další generace místních lidí. Firma patří ke špičkovým výrobcům oceli v Evropě a toto postavení si hodlá nadále udržet.“*

(Respondent č. 2, 2020). Právě v kontextu současných událostí a postavení Třineckých železáren v konkurenci evropských ocelářských firem si Respondent č. 2 (2020) nedovede představit, že by se Třinecké železářny v budoucnosti staly technickou památkou či případně byly zapsány na Seznam světového dědictví UNESCO. *„Firma patří k nejmodernějším závodům v Evropě, plní veškeré emisní limity a je vybavena nejmodernějšími technologiemi v oboru. Nové investice, které v areálu vznikají směřují ke zvýšení přidané hodnoty výrobků a nové haly jsou vybaveny moderními technologiemi tváření a zušlechťování oceli.“* (Respondent č. 2, 2020).

Respondent č. 2 (2020) dále uvádí, že v případě, že by se Třinecký závod stal technickou památkou se nedomnívá, že by byl revitalizovaný areál příliš navštěvovanou atraktivitou cestovního ruchu. Bylo by tomu tak proto, že v nedaleké blízkosti města Třince již existuje zavedená a dobře fungující industriální památka, a to Dolní oblast Vítkovice. Jak navíc dodává, *„zánik hutnictví na Třinecku by znamenal zcela jistě zásadní proměnu regionu, který je na výrobě a navazujících profesích závislý. Došlo by k vylidnění regionu čítající cca 100 000 obyvatel, kteří by se za prací přesunuli jinde, nebo by muselo dojít k masivním investicím a rozvoji jiných oborů.“* (Respondent č. 2, 2020). Využití areálu Třineckých železáren k rozvoji cestovního ruchu Respondent č. 2 (2020) nepovažuje za reálné. *„Třinecké železářny v současné době zpřístupňují své objekty veřejnosti pouze výjimečně, a to výhradně studentům technických oborů vysokých, středních či základních škol v rámci odborných vzdělávacích exkurzí.“* (Respondent č. 2, 2020).

4.3.3. Respondent č. 3

V rámci výzkumu bylo nezbytné zjistit, jakým způsobem pohlíží na danou problematiku také zástupci samotného města Třince. K účasti na rozhovoru byl osloven zaměstnanec Magistrátu města Třince, který zastává pozici vedoucího jednoho z důležitých odborů instituce.

„Industriální památku chápu jako technickou a historickou vzpomínku na časy minulé, které je vhodné si připomínat. V Moravskoslezském kraji podle mě působí industriální památky jako paměťová média, která starším generacím vrací vzpomínky na časy minulé a těm mladším ukazuje hrdost našich předků.“ (Respondent č. 3, 2020). Respondent č. 3 (2020) měl možnost

navštívit revitalizovanou Dolní oblast Vítkovice a tento zážitek popisuje jako úžasný, jedinečný a doslova nevídaný. Právě Dolní oblast Vítkovic představuje podle něj výborný příklad revitalizace podobných industriálních objektů a mohla by být inspirací i pro Třinecký závod v případě, že by se stal nevyužívaným industriálním souborem. Dolní oblast Vítkovice měla podle něj pozitivní vliv nejen na město Ostravu, ale i na celý Moravskoslezský kraj a Českou republiku.

K otázce týkající se hodnoty industriálního dědictví Třineckého závodu se Respondent č. 3 (2020) vyjádřil následovně: „*industriální dědictví chápu jako technický zápis do DNA společnosti a Třinecké železárny jsou ve zmíněném kódu již nějakých 180 let. Čím delší dobu budou životodárně fungovat, tím bude genetický zápis významnější a viditelnější.*“ (Respondent č. 3, 2020). Jak dále uvádí Respondent č. 3 (2020), uchovávání industriálního souboru, který stále funguje a rozvíjí se nelze plánovat. To je podle jeho názoru možné pouze tehdy, kdy je onen soubor před tzv. vymřením, a to není ani zdaleka případ Třineckých železáren. Jeho vize pro budoucí rozvoj Třinecké hutě je jednoznačně pozitivní z hlediska fungujícího podniku, a to z důvodu spojení lidských schopností a zkušeností, přírodních možností a obchodních strategií. „*V duchu technologického rozvoje můžou Třinecké železárny významně a aktivně fungovat ještě dalších 100 let. A co bude následovat dál, to je jeden velký otazník.*“ (Respondent č. 3, 2020). Podle Respondenta č. 3 (2020) sice existuje malá možnost, že by se v daleké budoucnosti Třinecké železárny staly industriální památkou, ale s ohledem na současnou situaci je to velmi nepravděpodobné. V případě, že by se tomu tak stalo a Třinecký závod se proměnil v atraktivitu cestovního ruchu, byl by podle něj pozitivní dopad na rozvoj města a okolí podstatně menší než v případě zdravě fungujícího závodu. „*Společenství Třineckých železáren a firem na Třinecku mají jeden cíl – tvořit, vyrábět a prodávat to, co je potřebné k běžnému, každodennímu životu.*“ (Respondent č. 3, 2020). Jak dále uvádí Respondent č. 3 (2020) Třinecké železárny neustále modernizují a inovují nejen objekty areálu, ale i samotný proces výroby. „*Pokud se zaobíráme myšlenkou revitalizace Třineckého závodu v duchu Dolní oblasti Vítkovic, je to zcela neporovnatelné. Tamní areál před procesem revitalizace chátral a hyzdil centrum města. Naopak areál Třineckých železáren žije, nechátrá jako celek a nehyzdí město Třinec. Třinec je součástí Třineckých železáren a Třinecké železárny jsou neodmyslitelnou součástí města Třince.*“ (Respondent č. 3, 2020). Největší potenciál využití Třineckých železáren z pohledu cestovního ruchu by podle názoru Respondenta č. 3 (2020) měly komentované zážitkové

okruhy, popisující výrobu a zpracování produktů a také života pracovníků hutě. Na otázku, zda by se vedení města podílelo na projektu revitalizace areálu Třineckých železáren v případě, že by byl realizován, odpověděl následovně: „*Nemohu mluvit za vedení města, ale z ekonomického hlediska a v duchu tzv. dobrého hospodáře, který z daní zajišťuje zákonné povinnosti, je to málo pravděpodobné.*“ (Respondent č. 3, 2020).

4.3.4. Respondent č. 4

Posledním respondentem, který souhlasil s účastí na výzkumu, je zaměstnanec Třineckých železáren, který působí na pozici vedoucího prohozu jedné z mnoha divizí firmy a má na starosti její bezproblémový chod. Pod pojmem industriální památka si Respondent č. 4 (2020) představuje jakýsi odkaz předků a jejich těžké práce, kterou v rámci průmyslové činnosti zanechali dalším generacím. „*Moravskoslezský kraj má velmi bohatou průmyslovou historii a industriální památky zde připomínají cestu našich předků, po které stále kráčíme.*“ (Respondent č. 4, 2020). Dolní oblast Vítkovic je podle názoru Respondenta č. 4 (2020) ideálním příkladem využití industriálních souborů, které již nenaplnují svou původní funkci a sám tento areál navštívil při několika příležitostech. „*V Dolní oblasti Vítkovic se skvěle snoubí industriální a kulturní prostředí. Nejvíce mě zaujala návštěva Auly Gong, tedy původního plynojemu. Užil jsem si také návštěvu festivalu Colours of Ostrava, a právě industriální architektura dodala zážitku úplně jiný rozměr. Dolní oblast Vítkovic určitě pomohla turistickému ruchu v Ostravě a myslím si, že lidé začali Ostravsko vnímat nejen jako průmyslové centrum, ale také jako město kultury.*“ (Respondent č. 4, 2020). Teoreticky vzato by Dolní oblast Vítkovic podle Respondenta č. 4 (2020) mohla být inspirací, ale vzhledem k faktu, že je Třinecký závod stále fungující podnik, nevidí v jejich případě prostor pro realizaci projektu tohoto typu.

„*Třinecké železářny se pyšní historií, která je pevně spjata s městem Třinec a sahá necelých 200 let nazpět. Třinecký závod je nedílnou součástí naší kultury a tradic a za roky jeho fungování je jeho průmyslový odkaz významný.*“ (Respondent č. 4, 2020). Jak dále uvádí Respondent č. 4 (2020), Třinecké železářny budou nadále fungovat jako prosperující podnik a technickou památkou se mohou stát pouze v případě, že dojde k jakési technologické revoluci a jejich výrobní program již nebude potřebný. Pokud by se huť stala technickou památkou

a atraktivitou v cestovním ruchu, mělo by to podle jeho slov fatální vliv na město Třinec a jeho obyvatele. „*Celý region je ekonomicky i kulturně závislý na chodu Třineckých železáren a pokud by ukončily svůj provoz, znamenalo by to zvýšení nezaměstnanosti, odliv obyvatel a pokles životní úrovně.*“ (Respondent č. 4, 2020). Využití Třineckého závodu z hlediska cestovního ruchu by podle Respondenta č. 4 (2020) bylo minimální.

5. Shrnutí výsledků

První část praktické části práce zpracovává historický vývoj a současný stav industriálních areálů Třineckých a Vítkovických železáren, a to v rámci využití kvalitativní metody komparativní analýzy. Výsledky této analýzy ukazují, že mezi zkoumanými závody existuje podle kritéria historického vývoje mnoho podobností. Na základě těchto výsledků lze nalézt odpověď na první z předem vytyčených výzkumných otázek práce, která zní:

1. Jaká je podobnost mezi historickým vývojem Vítkovických a Třineckých železáren?

Oba závody byly založeny v první polovině 19. století, tedy v období průmyslové revoluce. Jejich výstavba zapříčinila, že se z původně zemědělských oblastí stala živá, průmyslová a kulturní města. Oba hutní závody započaly v oblasti rozvoj hospodářského a společenského života a s jejich postupným rozkvětem se zlepšovaly životní podmínky místních obyvatel. Postupem času byla budována infrastruktura obou oblastí, a to včetně obytných budov, nemocnic nebo škol. Docházelo také ke vzniku různých spolků, které dále rozvíjely společenský a kulturní život obyvatel. Oba závody prošly v průběhu let několika změnami vlastnických poměrů, v případě Třineckých železáren dokonce i národnostních. Oba závody byly ovlivněny Světovou hospodářskou krizí ve 30. letech 20. století, stejně tak jako válečnými konflikty, kdy byla vysokopecní výroba orientována výhradně na potřeby války. Vítkovické železářny byly prvním hutním závodem na světě, který zavedl elektrické čištění vysokopecního plynu, a to v roce 1926. Třinecké železářny se staly jedním z prvních závodů, který v roce 1947 zavedl instalaci pásové dopravy vsázky na vysokých pecích. Tyto počiny jsou pouhým zlomkem významných a inovativních počínů závodů. Jak Vítkovické, tak Třinecké železářny zaváděly v průběhu let mnoho technických a technologických novinek v oblasti výroby a těšily se úspěchům nejen v Evropě, ale i ve světě.

Na druhou výzkumnou otázku práce bylo možné nalézt odpověď nejen na základě zhodnocení informací získaných komparativní analýzou, ale také na základě výsledků řízených rozhovorů s vybranými respondenty. Komparativní analýza nastínila historický vývoj Třineckých železáren a dokázala tak jeho vyspělou průmyslovou minulost. Kromě toho také poukázala na rozvoj závodu z hlediska vysokopecní výroby a techniky, který lze považovat za

zdárný. Výsledky řízených rozhovorů dále potvrdily, že Třinecké železářny disponují významným industriálním dědictvím a je v zájmu společnosti jej uchovávat. Odpověď na druhou výzkumnou otázku tedy zní:

2. Jakým industriálním dědictvím disponují Třinecké železářny?

O vzácné hodnotě industriálního dědictví Třineckých železáren mohou vypovídat především významné technické a technologické počiny, mezi které patří např. zavedení systému Ward Leonardovy kaskády k pohonu válcovací tratě či instalace pásové dopravy vsázky na vysokých pecích. Lze říci, že jedinečnost Třineckého závodu spočívá kromě počínů v oblasti výroby i ve složité historii národnostních poměrů, jež je dána jeho umístěním v blízkosti hranic s Polskem a Slovenskem. Rozhovor s Respondentem č. 1 (2020) v praktické části práce dokazuje, že se v areálu Třineckých železáren nachází mnoho objektů a technologických zařízení, které působí jako hmotné doklady lidské činnosti z oblasti výroby, zpracování či skladování a areál je proto z hlediska průmyslového dědictví podobně unikátní, jako industriální soubor Dolní oblasti Vítkovic. Dva z respondentů dále uvádí, že industriální dědictví Třineckého závodu lze považovat za významné také proto, že kontinuita průmyslové výroby v huti trvá již 180 let. Na základě zhodnocení těchto informací lze říci, že Třinecké železářny disponují podobně jako Dolní oblast Vítkovic objekty, stavbami a technologickým zařízením, které jsou z hlediska industriálního dědictví významné. Není však možné uvést, o jaké objekty či zařízení se konkrétně jedná, případně kolik se jich v rozsáhlém areálu závodu nachází.

Výsledky použité kvalitativní metody řízených rozhovorů umožnily zodpovědět na další předem stanovenou výzkumnou otázku, a sice:

3. Jaký je potenciál Třineckých železáren stát se technickou památkou a působit tak jako hlavní atraktivita cestovního ruchu na Třinecku?

Všichni respondenti se shodují na skutečnosti, že Třinecké železářny jsou v současné době inovativní prosperující firmou, která se neustále soustřeďuje na modernizaci svých výrobních procesů a zařízení. V kontextu současných událostí a postavení Třineckých železáren na trhu

s ocelí si dva z respondentů ani zdaleka nedovedou představit, že by se závod v budoucnosti stal technickou památkou a působil tak jako hlavní atraktivita cestovního ruchu na Třinecku. Proto není podle jejich názoru dále možné, aby byl Třinecký závod stejně jako Dolní oblast Vítkovic zapsán na Seznam světového dědictví UNESCO. Jeden respondent uvádí, že sice existuje možnost, že v daleké budoucnosti dojde k vyhlášení závodu za technickou památku, ale v současné době tomu nic nenasvědčuje. Poslední z respondentů tvrdí, že by se závod mohl stát technickou památkou pouze v případě, že dojde k technologické revoluci a jeho funkce již nebude pro společnost potřebná. Všichni respondenti dále uvádí, že v případě, že by byl provoz Třineckých železáren ukončen a areál by se stal technickou památkou, mělo by to na rozvoj celého regionu katastrofální vliv. Lidé žijící v Třinci a jeho okolí jsou totiž na aktivním fungování závodu závislí, a pokud by byla výroba v Třineckých železárnách zastavena, narostla by nezaměstnanost a lidé by město i celý region začali opouštět. Proměna areálu závodu v brownfield, jeho následná revitalizace a vyhlášení za technickou památku by proto měly na město a jeho obyvatele negativní vliv. Lze tedy říci, že přestože Třinecké železářny disponují významným industriálním dědictvím, díky jeho současnému postavení je potenciál závodu stát se technickou památkou a atraktivitou v cestovním ruchu velmi malý.

Součástí komparativní analýzy industriálních areálů byl mimo jiné i popis současných center společenského a kulturního života, která v daných lokalitách působí jako atraktivity cestovního ruchu a poukazují na unikátnost industriálního dědictví závodů. Výsledky této části analýzy ve spojení s výsledky řízených rozhovorů umožnily nalézt odpověď na čtvrtou výzkumnou otázku práce:

4. Jaké je v současnosti využití industriálního dědictví Třineckých železáren z hlediska muzejního, vzdělávacího či kulturního poslání?

V současné době působí v Třinci velmi významná instituce z hlediska cestovního ruchu, a to Muzeum Třineckých železáren a města Třince. Činnost téhle instituce poukazuje na industriální dědictví Třineckých železáren tím, že dochovává a zpracovává písemné materiály i trojrozměrné exponáty závodu. V rámci svého fungování nabízí stálé expozice, pořádá kulturní akce a edukační programy pro žáky a tím pozitivně přispívá k rozvoji image Třineckých železáren a zvyšování povědomí o jeho bohaté historii. Na základě rozhovorů bylo

dále zjištěno, že nejen muzeum, ale i samotné Třinecké železářny využívají své prostory ke vzdělávacím účelům, ale pouze ve výjimečných případech. Každý rok pořádá závod tzv. Den otevřených dveří, v rámci kterého mohou vybraní návštěvníci na vlastní oči pozorovat výrobní procesy a prohlédnout si jednotlivá pracoviště závodu. Na základě těchto informací lze říci, že jak Muzeum Třineckých železáren a města Třince, tak samotné Třinecké železářny svou činností přispívají ke zvyšování povědomí o významu industriálního dědictví závodu.

Na základě zhodnocení výsledků řízených rozhovorů s jednotlivými respondenty lze dále zodpovědět poslední výzkumnou otázku práce:

5. Jaká je perspektiva budoucího rozvoje Třineckých železáren?

Všichni respondenti se shodli na tom, že Třinecké železářny budou nadále prosperovat jako fungující hutní podnik, budou nadále inovovat své produkty a služby, modernizovat objekty i technologická zařízení a pokračovat ve výrobě takovým způsobem, aby poskytovaly práci i pro další generace místních obyvatel. Třinecké železářny mají v regionu jako firma stěžejní postavení a ovlivňují životy mnoha lidí. Svým aktivním působením navíc podporují celkový rozvoj města, a to z pohledu jak ekonomického, tak kulturního. Vize jeho budoucího rozvoje je tedy jednoznačně v duchu nadále aktivně fungujícího hutního závodu, který patří k nejvýznamnějším výrobním podnikům na území České republiky a nikoli v duchu revitalizace a proměny areálu v technickou památku, která by mohla v oblasti působit jako hlavní atraktivita cestovního ruchu.

6. Závěry a doporučení

Předkládaná bakalářská práce se zabývala problematikou revitalizace industriálních památek v Moravskoslezském kraji. Teoretická východiska zpracovala základní přehled aktuálního stavu poznání tématu industriálního dědictví v České republice, stejně tak jako v zahraničí a tím poskytla náhled do zkoumané problematiky. Praktická část práce pak sloužila k naplnění cílů práce, mezi které patřilo především zhodnocení potenciálu Třineckých železáren z pohledu jeho možné konverze v technickou památku, která by v budoucnosti mohla v oblasti působit jako atraktivita cestovního ruchu.

Předem stanovené výzkumné otázky byly zodpovězeny na základě zhodnocení výsledků kvalitativních metod použitých v praktické části práce a díky těmto odpovědím bylo možné potvrdit či vyvrátit hlavní výzkumné předpoklady. Odpověď na první výzkumnou otázku potvrdila předpoklad, že vývoj Třineckých a Vítkovických železáren je z historického hlediska velmi podobný. Historie Třineckého závodu je totiž bohatá na zajímavé události, úspěchy z oblasti zavádění technických a technologických inovací či z oblasti modernizace vysokopeční techniky. Odpověď na druhou výzkumnou otázku dále potvrdila předpoklad, že Třinecké železářny disponují podobně jako areál Dolní oblast Vítkovice významným industriálním dědictvím. Odpověď na výzkumnou otázku číslo tři potvrdila další předpoklad, a sice že je velmi nepravděpodobné, aby se Třinecké železářny v budoucnosti staly technickou památkou a zároveň atraktivitou cestovního ruchu. Odpověď na výzkumnou otázku číslo tři potvrdila předpoklad, že přeměna areálu Třineckých železáren v technickou památku by na oblast Třinecka měla negativní dopad. Odpověď na čtvrtou výzkumnou otázku pak potvrdila předpoklad, že se organizace působící ve městě Třinec v současné době podílí na zvýšení povědomí a hodnotě industriálního dědictví Třineckých železáren. Touto organizací je především Muzeum Třineckých železáren a města Třince, jedná se však také o samotné Třinecké železářny.

Výzkum prokázal, že existuje velmi malá pravděpodobnost přeměny Třineckého závodu v technickou památku a atraktivitu cestovního ruchu. Tímto byl splněn hlavní cíl práce, tedy zhodnocení potenciálu Třineckých železáren z pohledu konverze v technickou památku, která by v budoucnosti mohla v oblasti působit jako hlavní atraktivita cestovního

ruchu. K tomu, aby se závod stal vhodným kandidátem na post technické památky, by musela být splněna důležitá podmínka – ukončení jeho aktivního provozu a proměna areálu v brownfield, který by následně musel projít dlouhým procesem revitalizace. To je však vzhledem k současnému postavení Třineckých železáren nepravděpodobné. Závod je prosperující podnik, který neustále inovuje a modernizuje své prostory, zařízení a výrobní procesy a přímým i nepřímým způsobem ovlivňuje životy obyvatel nejen v Třinci, ale i v celém regionu. Ukončení jeho provozu by proto mělo na oblast Třinecka katastrofální dopady.

Výsledky výzkumu dále prokázaly, že revitalizovaná Dolní oblast Vítkovice představuje ideální příklad revitalizace obdobných industriálních souborů v Moravskoslezském kraji. V případě, že by došlo k naplnění nepravděpodobného scénáře vývoje Třineckých železáren a závod se stal brownfielDEM vhodným k revitalizaci, Dolní oblast Vítkovice by mohla sloužit jako inspirace pro jeho další vývoj. V Třineckých železárnách se totiž nachází mnoho zařízení, které jsou z hlediska industriálního dědictví hodnotné a mohly by proto být vyhlášeny za národní kulturní památky. Stejně tak se v prostředí Třineckých železáren nachází objekty a stavby, které by mohly být přeměněny v centra kulturního, společenského či vzdělávacího života podobným způsobem, jako v Dolní oblasti Vítkovic. Tímto byl splněn další cíl práce, a to zjištění, zda by revitalizovaný industriální soubor Dolní oblast Vítkovice v Ostravě mohl sloužit jako vhodný příklad pro rozvoj cestovního ruchu na Třinecku. Dolní oblast Vítkovic by mohla působit jako inspirace budoucího vývoje Třineckých železáren, ale pouze v případě, že by byla splněna podmínka ukončení jejich provozu. Pomocí výzkumu v praktické části bylo možné splnit také poslední cíl předkládané práce, a sice poukázání na jedinečnou hodnotu industriálního dědictví obou zkoumaných hutních závodů.

V závislosti na výzkumu a vlastních poznatcích je doporučeno další zkoumání problematiky, které by podrobně zmapovalo jednotlivé objekty a zařízení areálu Třineckých železáren, které by měly z hlediska památkové ochrany potenciál k případné ochraně a konverze v objekty využívané pro cestovní ruch. Návrhem dalšího opatření by mohl být také návrh průmyslové stezky v samotném areálu, která by prezentovala industriální dědictví Třineckých železáren. Body této trasy by mohly být tvořeny objekty a stavbami Třineckých železáren, které již nejsou v provozu, případně ve kterých není provozována výroba představující nebezpečí pro potenciální návštěvníky.

7. Seznam zdrojů

BALOUN, Radovan, 2020. *Sborník z konference Brownfieldy 2019*. In: brownfieldy.eu [online]. 2020. [cit. 06.07.2020]. Dostupné z: http://www.brownfieldy.eu/wp-content/uploads/2020/02/e_brownfieldy_2019.pdf

BAUMAN, Milan, 2019. *100 let českého průmyslu: Ještě před tím, než se zrodila prvorepubliková mince*. In: technickydenik.cz [online]. 2019. [cit. 05.07.2020]. Dostupné z: https://www.technickydenik.cz/rubriky/pribehy-stoleti/100-let-ceskeho-prumyslu-jeste-pred-tim-nez-se-zrodila-prvorepublikova-mince_47382.html

CIESLAR, Karel a kolektiv, 1989. *150 let Třineckých železáren VŘSR 1839–1989*. Bratislava: Pravda. 122 s.

CzechInvest, 2020. *Brownfieldy*. In: czechinvest.org [online]. 2020. [cit. 06.07.2020]. Dostupné z: <https://www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-municipality/Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely/Brownfieldy>

DAVID, Petr a SOUKUP, Vladimír, 2005. *222 technických skvostů České republiky*. 1. vyd. Praha: Kartografie Praha. 144 s. ISBN 80-7011-867-9.

Dějiny Třineckých železáren VŘSR 1839-1979, 1979. Praha: Práce. 1. vyd. 294 s.

Dolní Vítkovice, 2020a. *Katalog DOV*. In: dolnivitkovice.cz [online]. 2020. [cit. 7.1.2020]. Dostupné z: https://www.dolnivitkovice.cz/wp-content/uploads/2020/01/DOV_katalog_novy.pdf

DRBÁLKOVÁ, Pavlína, 2012a. *Industriální dědictví na křižovatce*. In: archiweb.cz [online]. 2012. [cit. 05.07.2020]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/domaci/industrialni-dedictvi-na-krizovatce>

DRBÁLKOVÁ, Pavlína, 2012b. *Dilema českých měst nad pozůstatky minulé průmyslové éry: zbourat nebo revitalizovat?* In: archiweb.cz [online]. 2012. [cit. 05.07.2020]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/domaci/dilema-ceskych-mest-nad-pozustatky-minule-prumyslove-ery-zbourat-nebo-revitalizovat>

DUCHOŇ, Čeněk a kolektiv, 1970. *Z dějin Třineckých železáren: sborník*. Praha: Práce. 1. vyd. 357 s.

DVOŘÁKOVÁ, Eva, 2015. *Industriální dědictví – jeho ochrana a hodnoty*. In: previous.npu.cz [online]. 2015. [cit. 05.07.2020]. Dostupné z: <http://previous.npu.cz/industrialni-dedictvi/>

E15, 2020a. *Bývalé německé doly slouží rozvoji turistického ruchu*. Magazín. In: e15.cz [online]. 2020. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/byvale-nemecke-doly-slouzi-rozvoji-turistickeho-ruchu-978973>

E15, 2020b. *Třinecké železářny loni zvýšily tržby i zisk. Chrenek: Umožní nám to investovat*. In: e15.cz [online]. 24.06.2019. [cit. 3.3.2020]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/trinecke-zelezarny-loni-zvysily-trzby-i-zisk-chrenek-umozni-nam-to-investovat-1360099>

English Heritage, 2011. *Saving the Age of Industry*. Conservation bulletin. 67: 24-52. In: historicengland.org.uk [online]. 2011. [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: <https://historicengland.org.uk/images-books/publications/conservation-bulletin-67/cb-67/>

English Heritage, 2020. *About us*. In: english-heritage.org.uk [online]. 2020. [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: <https://www.english-heritage.org.uk/about-us/>

European Route of Industrial Heritage, 2020a. *On the Industrial History of Germany*. Industrial History of European Countries. In: erih.net [online]. 2020. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.erih.net/how-it-started/industrial-history-of-european-countries/germany/>

European Route of Industrial Heritage, 2020b. *About ERIH – History and Goals* In: erih.net [online]. 2020. [cit. 14.07.2020]. <https://www.erih.net/about-erih/erih-history-and-goals/>

European Route of Industrial Heritage, 2020c. *Dolní Vítkovice*. In: erih.net [online]. 2020. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/site/show/Sites/dolni-vitkovice/>

FRAGNER, Benjamin, 2007. *Stavební fond průmyslového dědictví – potenciál udržitelného rozvoje*. In: casopisstavebnictvi.cz [online]. 2007. [cit. 06.07.2020]. Dostupné z: <https://www.casopisstavebnictvi.cz/clanky-stavebni-fond-prumysloveho-dedictvi-potencial-udrzitelneho-rozvoje.html>

Germany Travel, 2020. *Ruhrgebiet*. In: germany.travel.en [online]. 2020. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.germany.travel/en/towns-cities-culture/towns-cities/ruhrgebiet.html>

HANZLOVÁ, Alena a MANSFELDOVÁ, Alena, 2010. *Důl Zollverein, Německo – příklad revitalizace průmyslové památky UNESCO*. In: Člověk, stavba a územní plánování IV. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. Str. 55-64. ISBN: ISBN 978-80-01-04538-1

Heritage Fund, 2020. *About*. In: heritagefund.org.uk [online]. 2020. [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: <https://www.heritagefund.org.uk/about/what-we-do>

History, 2009. *Industrial Revolution*. In: history.com [online]. 2013. [cit. 10.07.2020]. Dostupné z: <https://www.history.com/topics/industrial-revolution/industrial-revolution>

Industriální stopy, 2020. *Profil*. In: industrialnistopy.cz [online]. 2020. [cit. 08.07.2020]. Dostupné z: <https://www.industrialnistopy.cz/profil>

Informační centrum Třinec, 2020. *Statuární město Třinec*. In: info-trinec.cz [online]. 2020. [cit. 16.7.2020]. Dostupné z: <https://www.info-trinec.cz/o-meste/trinec/>

KLÁT, Jaroslav, 2004. *Ostravské těžní věže: symboly hornické historie*. Ostrava: J. Klát. 107 s.

KUMAR, Sunaina, 2019. In Germany, Industrial Sites are Now Artful Enclaves. In: nationalgeographic.com [online]. 2019. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.nationalgeographic.com/travel/destinations/europe/germany/discover-industrial-heritage-ruhr-region/>

LANE, Bernard a kol., 2013. *Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe*. In: europarl.europa.eu/studies [online]. 2013. [cit. 10.07.2020]. Dostupné z: http://clock.uclan.ac.uk/23241/1/Industrial%20Heritage%20and%20Agri_Rural%20Tourism%20in%20Europe.pdf

Lidový slovník pro chalupáře, 2019. *Význam slova fuška*. In: lidovyslovník.cz [online]. 6.3.2019. [cit. 20.4.2020]. Dostupné z: <http://lidovyslovník.cz/index.php?dotaz=fu%9Aka>

MACKOVÁ JURÁSKOVÁ, Petra, 2020. *Výstava představuje kutilský um zrozený v hutní továrně*. In: trz.cz [online]. 5.2.2020. [cit. 14.2.2020]. Dostupné z: <https://www.trz.cz/clanky/37/dok261/vystava-predstavuje-kutilsky-um-zrozeny-v-hutni-tovarne>

MATĚJ, Miloš a KORBELÁŘOVÁ, Irena a TEJZR, Ludvík, 2014. *Kulturní dědictví Vítkovických železáren*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě. 235 s. ISBN 978-80-85034-80-6.

MATĚJ, Miloš, 2007. *Technické památky v Ostravě*. 1. vyd. Ostrava: Repronis. 103 s. ISBN 978-80-7329-157-0.

METROVÁ, Petra, 2018. *Metodika ochrany průmyslového dědictví muzejními prostředky*. In: nusl.cz [online]. 2018. [cit. 10.07.2020]. Dostupné z: http://invenio.nusl.cz/record/391420/files/nusl-391420_1.pdf

MILOŠ, Matěj a RYŠKOVÁ, Michaela, 2018. *Metodika hodnocení a ochrany průmyslového dědictví z pohledu památkové péče*. In: npu.cz [online]. 2018. [cit. 05.07.2020]. Dostupné z: https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=1303038

Moravskoslezský deník, 2015. *Areál dolu Hlubina: Kulturní čtvrt' Ostravy*. In: moravskoslezsky.denik.cz. [online]. 2019. [cit. 7.1.2019]. Dostupné z: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/areal-dolu-hlubina-kulturni-ctvrt-ostravy-20150505.html

MORRIS, Daniel, 2020. *Coronavirus: Pay a virtual visit to one of the region's many attractions during lockdown*. In: shropshirestar.com [online]. 2020. [cit. 13.07.2020]. Dostupné z: <https://www.shropshirestar.com/entertainment/attractions/2020/04/11/from-weird-and-wonderful-creatures-to-a-trip-back-in-time-pay-a-virtual-visit-to-one-of-the-regions-many-attractions-during-lockdown/>

Muzeum Třineckých železáren a města Třince, 2020. *Historie a vývoj muzea Třineckých železáren a města Třince*. In: muzeumtz.cz [online]. 2020. [cit. 14.2.2020]. Dostupné z: <https://www.muzeumtz.cz/clanky/8/historie>

NÁDĚJOVÁ, Tereza, 2013. *Proměny průmyslových památek v Německu*. In: old.techlib.cz [online]. 2020. [cit. 16.7.2020]. Dostupné z: <https://old.techlib.cz/cs/1295-promeny-prumyslovych-pamatek-v-nemecku/>

POLÁŠEK, Miloš a kolektiv, 2007. *Vítkovice Industria: Ostrava*. Ostrava: En face. 120 s. ISBN 978-80-903385-6-2.

RAŠKOVÁ, Kateřina, 2015. *Pleskot postavil Ostravě vyhlídkovou věž Bolt Tower*. In: designmag.cz [online]. 2.9.2015. [cit. 7.1.2019]. Dostupné z: <http://www.designmag.cz/architektura/57239-pleskot-postavil-ostrave-vyhlidkovou-vez-bolt-tower.html>

Regionalverband Ruhr, 2020. *About Us*. In: route-industriekultur.ruhr [online]. 2020. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.route-industriekultur.ruhr/standorte-der-route/ueber-uns/>

SCHMELZOVÁ, Radka, 2020. *Průmyslové dědictví a jeho perspektivy*. In: elearning.historickededictvi.com [online]. 2020. [cit. 05.07.2020]. Dostupné z:

<http://elearning.historickededictvi.com/zobraz/materialy/odborne-texty/prumyslove-dedictvi>

STOJANOVÁ, Kamila, 2014. *Uhelný důl památkou UNESCO: Zeche Zollverein v Essenu*. In: novinky.cz [online]. 2014. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/cestovani/nemecko/clanek/uhelny-dul-pamatkou-unesco-zeche-zollverein-v-essenu-228452>

STRAUSS, Anselm L. a Juliet CORBIN, 199. *Základy kvalitativního výzkumu: postupy a techniky metody zakotvené teorie*. Brno: Sdružení Podané ruce, 1999. SCAN. ISBN 80-85834-60-x.

Svět techniky Ostrava, 2020. *Historie: Jak se zrodil svět techniky*. In: stcostrava.cz [online]. 2020. [cit. 7.1.2019]. Dostupné z: <http://skola.stcostrava.cz/cs/nas-projekt>

The Ironbridge Gorge Museum Trust, 2020. *Our Story*. In: ironbridge.org.uk [online]. 2020. [cit. 13.07.2020]. Dostupné z: <https://www.ironbridge.org.uk/our-story/>

TICCIH, 2020. *About*. In: ticcih.org cz [online]. 2014. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://ticcih.org/about/>

TOMŠÍKOVÁ, Marie, 2011. *Průmyslové dědictví a cestovní ruch*. Urbanizmus a územní rozvoj. (14)3: 28-32. In: uur.cz [online]. 2011. [cit. 05.07.2020]. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2011/2011-03/05_prumyslove.pdf

Trasy industriálního dědictví, 2008. *Úvod*. In: uur.cz [online]. 2008. [cit. 08.07.2020]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/uzemnirozvoj/cestovnuruch/industrialnidedictvi/01-trasy-industrialniho-dedictvi.pdf>

Třinec i ty, 2020. *O městě*. In: trinecko.cz [online]. 20.04.2020. [cit. 20.4.2020]. Dostupné z: <https://www.trinecko.cz/obecne-informace/ms-24842/p1=24842>

Třinecké železářny – Moravia Steel, 2020. *Historie*. In: trz.cz [online]. 2020. [cit. 6.1.2019].

Dostupné z: <https://www.trz.cz/clanky/8/historie>

UNESCO World Heritage Centre, 2020. *Ironbridge Gorge*. World Heritage List. In: whc.unesco.org [online]. 2020. [cit. 13.07.2020]. Dostupné z <https://whc.unesco.org/en/list/371/>

Ústav územního rozvoje, 2012. *Technické památky na území ČR pro cestovní ruch*. In: uur.cz [online]. 2012. [cit. 08.07.2020]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/default.asp?ID=2881>

VCPD, 2020. *Profil*. In: vcpd.cvut.cz [online]. 2020. [cit. 08.07.2020]. Dostupné z: <http://vcpd.cvut.cz/profil/>

VOPASEK, Stanislav, 2005. *Dějiny hornictví, aneb, Jak to bylo s uhlím na Ostravsku*. 1 vyd. Ostrava: Repronis. 60 s. ISBN 80-7329-099-5.

ZAHRADNÍK, Stanislav, 1969. *Třinecké železářny 1906-1938: období Báňské a hutní společnosti*. Praha: Práce. 1. vyd. 345 s.

Řízené rozhovory:

Respondent č. 1, 2020. Interview se zaměstnancem Muzea Třineckých železáren a města Třince. 16.4.2020.

Respondent č. 2, 2020. Interview se zaměstnancem Třineckých železáren a.s. na pozici managementu. 17.4.2020

Respondent č. 3, 2020. Interview se zaměstnancem Magistrátu města Třince. 15.4.2020

Respondent č. 4, 2020. Interview se zaměstnancem Třineckých železáren a.s. na pozici vedoucího provozu. 16.4.2020

8. Přílohy

Příloha č.1 – Vzor rozhovorů

Hlavní otázky

1. V jaké organizaci města Třince působíte, jakou pozici zastáváte a co je náplní Vaší práce?
2. Jak chápete pojem industriální památka?
3. Jaká je podle Vás role industriálních památek v Moravskoslezském kraji?
4. Navštívil/a jste areál Dolní oblast Vítkovice v Ostravě? Pokud ano, můžete zhodnotit, jaké ve Vás návštěva vyvolala pocity a co Vás zaujalo nejvíce?
5. Představuje podle Vás Dolní oblast Vítkovice vhodný příklad pro revitalizaci industriálních objektů?
6. Jaký měla podle Vás revitalizace Dolní oblasti Vítkovice vliv na město Ostravu?
7. Myslíte si, že lze hodnotu industriálního dědictví Třineckých železáren považovat za tak významnou, že je v zájmu společnosti uchovat ji pro příští generace? Pokud ano, proč?
8. Jaká je Vaše vize budoucího rozvoje Třineckých železáren?
9. Je podle Vašeho názoru možné, aby se Třinecké železářny v budoucnosti staly technickou památkou příp. aby byl areál zapsán na Seznam světového dědictví UNESCO?
10. Jaký vliv by podle Vás měly Třinecké železářny na rozvoj města Třince v případě, že by ukončily svůj provoz a staly se technickou památkou a zároveň atraktivitou v cestovním ruchu?
11. Jakým způsobem by podle Vašeho názoru revitalizovaný areál Třineckých železáren ovlivnil život místních obyvatel?
12. V případě, že by se Třinecké železářny staly technickou památkou, jaké by podle Vás bylo hlavní využití areálu z pohledu cestovního ruchu?

Doplňující otázky – zaměstnanec Muzea Třineckých železáren a města Třince

1. Dolní oblast Vítkovic je ojedinělá zejména díky faktu, že se zde soustřeďuje celý technologický tok těžby uhlí, koksovny a výroby železa. Co je podle Vás jedinečné na Třineckém závodě?
2. Dolní oblast Vítkovic disponuje mnoha objekty, které byly díky své historické hodnotě vyhlášeny za národní kulturní památku. Myslíte si, že se v areálu Třineckých železáren nacházejí objekty obdobného charakteru? Pokud ano, můžete uvést pár příkladů?
3. Muzeum Třineckých železáren a města Třince se pyšní tím, že mapuje počiny v oblasti technického a technologického pokroku závodu. Mohla byste uvést několik příkladů těchto významných počinů?

Doplňující otázky – zaměstnanec Třineckých železáren (management)

1. Zpřístupňují v současné době Třinecké železářny své objekty veřejnosti? Pokud ano, jakým způsobem?

Doplňující otázky – zaměstnanec Magistrátu města Třince

1. Podílelo by se dle Vašeho názoru vedení města Třince na projektu revitalizace areálu Třineckých Železáren v případě, že by byl realizován? Pokud ano, jakým způsobem?

Příloha č. 2 – Fotodokumentace industriálního areálu Třineckých železáren

Obrázek 1: Pohled na areál Třineckých železáren



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 2: Panorama komínů a vysokých pecí Třineckých železáren



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 3: Budova plynojemu Třineckých železáren



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 4: Pohled na vysoké pece Třineckých železáren



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 5: Budova Muzea Třineckých železáren a města Třince



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 6: Venkovní galerie Werk Muzea Třineckých železáren a města Třince



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 7: Trojrozměrné exponáty Muzea Třineckých železáren a města Třince



Zdroj: archiv autorky

Příloha č. 3 – Fotodokumentace industriálního areálu Dolní oblast Vítkovice

Obrázek 8: Panorama Dolní oblasti Vítkovice



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 9: Aula Gong



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 10: Bolt Tower



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 11: Velký svět techniky



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 12: Malý svět techniky



Zdroj: archiv autorky

Obrázek 12: Pohled na Areál dolu Hlubina



Zdroj: archiv autorky

Příloha č.4 – Podklad pro zadání bakalářské práce

Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu
Akademický rok: 2018/2019

Studijní program: Ekonomika a management
Forma: Prezenční
Obor/komb.: Management cestovního ruchu - anglický jazyk
(mcr-p-a)

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Lanzová Eliška	Jablunkovská 383, Třinec - Lyžbice	I1600360

TÉMA ČESKY:

Revitalizace industriálních památek v Moravskoslezském kraji příklad pro rozvoj cestovního ruchu na Třinecku

TÉMA ANGLICKY:

Revitalization of Industrial Monuments in the Moravian-Silesian Region as an example for development of tourism in Třinec

VEDOUcí PRÁCE:

RNDr. Mgr. Tomáš Burda, Ph.D. - KRCC

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Úvod
2. Cíl a metodika práce
3. Teoretická východiska
- 3.1 Historie a vývoj Vítkovických železáren v Ostravě
- 3.2 Dolní oblast Vítkovice
- 3.3 Třinecké železářny v Třinci
4. Empirická část
- 4.1 Výzkumné otázky a předpoklady
- 4.2 Sběr informací a průběh šetření
- 4.3 Výsledky šetření
5. Shrnutí výsledků
6. Závěry a doporučení
7. Seznam použitých zdrojů
8. Přílohy

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

VOPASEK, Stanislav. Dějiny hornictví, aneb, Jak to bylo s uhlím na Ostravsku. Ostrava: Repronis, 2005. ISBN 80-7329-099-5
MAZÁČ, Josef. Technické kulturní památky. Ostrava: VŠB Technická univerzita Ostrava, 2003. ISBN 80-248-0242-2
MATĚJ, Miloš, Irena KORBELÁŘOVÁ a Ludvík TEJZR. Kulturní dědictví Vítkovických železáren. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-80-6.
ZAHRADNÍK, Stanislav. Třinecké železářny 1906-1938: období Báňské a hutní společnosti. Praha: Práce, 1969

Další dle studentem provedené rešerše

