

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

---

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání



TECHNICKÉ PAMÁTKY NA ČESKOBUDĚJOVICKU A JEJICH  
VYUŽITÍ V CESTOVNÍM RUCHU

Vedoucí diplomové práce:

Doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

Autor:

Miroslava Lukschová

---

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Miroslava LUKSCHOVÁ

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

Název tématu: Technické památky na Českobudějovicku a jejich využití  
v cestovním ruchu

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

#### Cíl práce:

Provedení analýzy technických památek v oblasti Českých Budějovic. Na základě primárních a sekundárních informací vytvořit návrh na využití technických památek v produktech cestovního ruchu.

#### Metodický postup:

1. Studium odborné literatury
2. Návrh a provedení vlastního terénního průzkumu
3. Návrh a využití technických památek v cestovním ruchu

#### Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární přehled. 3. Cíl a metodika práce. 4. Vlastní práce - provedení terénního průzkumu. 5. Návrhy a doporučení. 6. Závěr. 7. Použitá literatura. 8. Přílohy.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**  
Rozsah pracovní zprávy: **60 - 80 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Hajn, I.: Koněspřežní železnice: České Budějovice - Linz - Gmünden. České Budějovice: Veduta, 2004.

Horner, S., Swarbrooke, J.: Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. Praha: Grada, 2003.

Novotná, D. a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Olympia, 2004.

Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 1. díl. Praha: Libri, 2001.

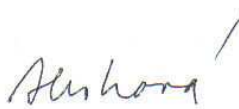
Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Marie Hesková, CSc.**  
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání diplomové práce: **15. března 2008**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2009**

  
prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.  
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
Studentská 13 (20)  
370 05 České Budějovice

  
doc. Ing. Marie Hesková, CSc.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 26. března 2008

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením paní doc. Ing. Marie Heskové, CSc. K práci jsem použila literaturu a pramenů, uvedených v seznamu použité literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě, Ekonomickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích  
dne 4. 9. 2008

.....

*Ráda bych poděkovala vedoucí diplomové práce paní doc. Ing. Marii Heskové, CSc. za obsahové vedení, cenné rady a věcné připomínky. Dále děkuji všem lidem, kteří mi poskytli podklady a informace potřebné pro vypracování této diplomové práce. Na závěr bych vyjádřila dík své rodině a přátelům za podporu.*

## OBSAH

<b>1</b>	<b>Úvod .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Literární rešerše .....</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Cíl a metodika práce .....</b>	<b>20</b>
	3.1 Cíl práce.....	20
	3.2 Metodika práce .....	20
<b>4</b>	<b>Technické památky na Českobudějovicku.....</b>	<b>23</b>
	4.1 Přiblížení zkoumaného území .....	23
	4.2 Technické památky ve sledovaném území .....	25
	4.2.1 Adamov .....	25
	4.2.3 Borovany .....	25
	4.2.4 Čakovec .....	26
	4.2.5. Dehtář .....	26
	4.2.6 Hluboká nad Vltavou.....	27
	4.2.7 Holkov .....	28
	4.2.8 Hosín.....	29
	4.2.9 Kamenný Újezd.....	30
	4.2.10 Kvítkovice .....	30
	4.2.11 Ledenice.....	31
	4.2.12 Levín.....	31
	4.2.13 Lhotice .....	31
	4.2.14 Livtínovice, osada Mokré.....	31
	4.2.15 Lišov .....	32
	4.2.16 Lniště u Trhových Svinů .....	32
	4.2.17 Nesměň a Něchov .....	33
	4.2.18 Opatovice.....	34
	4.2.19 Plástovice.....	34
	4.2.20 Rudolfov .....	34
	4.2.21 Římov .....	35
	4.2.22 Sedlo .....	36
	4.2.23 Strýčice .....	36

4.2.24	Trhové Sviny – Rejta .....	37
4.2.25	Tupesy .....	37
4.2.26	Úsilné.....	38
4.2.27	Včelná.....	38
4.2.28	Vlhlavy .....	39
4.2.29	Zliv .....	39
4.3	Současné využití jmenovaných technických památek v cestovním ruchu .....	40
4.3.1	Muzeální účely .....	40
4.3.2	Rekonstrukce technických památek .....	43
4.3.3	Naučné stezky.....	44
<b>5</b>	<b>Dotazníkové šetření .....</b>	<b>46</b>
5.1	Profil respondentů .....	46
5.2	Výsledky dotazníkového šetření.....	47
5.3	Závěry z dotazníkového šetření.....	54
<b>6</b>	<b>Návrhy a doporučení.....</b>	<b>56</b>
6.1	Konkrétní nabídka cyklobalíček.....	56
6.1.1	Cykloprohlídka 1: Doudlebskem, krajem hamerníků .....	57
6.1.2	Cykloprohlídka 2: Po stopách minulosti .....	61
6.1.3	Cykloprohlídka 3: Víkend na Blatech (dvoudenní výlet).....	65
6.2	Návrh prezentace cyklobalíček .....	70
<b>7</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>71</b>
<b>8</b>	<b>Summary .....</b>	<b>74</b>
<b>9</b>	<b>Přehled použité literatury .....</b>	<b>76</b>
<b>10</b>	<b>Seznam grafů, obrázků a tabulek .....</b>	<b>81</b>
<b>11</b>	<b>Seznam příloh .....</b>	<b>82</b>

# 1 ÚVOD

V dnešní době již téměř nenajdeme člověka, kterému by pojem cestovní ruch nic neřikal. Někomu se vybaví dovolená u moře, příjemný pobyt na horách, prohlídka muzeí a galérií ve vybraném městě a nebo dovolená na venkově. Z tohoto hlediska chápeme cestovní ruch jako jednu z možností uspokojování potřeb obyvatelstva – jde o součást spotřeby, která po určitou dobu probíhá mimo místo trvalého bydliště. Cestovním ruchem se rozumí způsob uspokojování potřeb lidí v oblasti rekreace, turistiky, lázeňské léčby a kultury, pokud k němu dochází mimo běžné prostředí ve volném čase obyvatelstva. Je to přemístění osob z místa trvalého bydliště do místa cestovního ruchu a čerpání služeb spojených s pobytem v tomto místě za jiným účelem než výdělečným.

Uspokojováním potřeb obyvatelstva v oblasti cestovního ruchu se zabývá řada organizací a podniků, které poskytují různé služby pro účastníky cestovního ruchu, ať již jde o služby zprostředkovatelské, stravovací, dopravní či ubytovací. Z tohoto hlediska cestovní ruch vystupuje jako komplex ekonomických činností a představuje významnou oblast podnikatelské činnosti, která přináší ekonomický přínos jak pro podnikatele, tak i pro národní hospodářství.

Na aktivitách spojených s cestovním ruchem se každoročně podílí větší část světové populace a cestovní ruch se pro většinu zemí stal jedním z nejdynamičtějších a nejpůsobivějších faktorů rozvoje ekonomiky. Oprávněně je proto nazýván fenoménem uplynulého, dvacátého století. V důsledku svého rozmachu se tak cestovní ruch stal neodmyslitelnou součástí dnešní moderní společnosti a významnou složkou národního hospodářství, neboť se stal důležitou oblastí podnikatelských příležitostí a zároveň i nepostradatelným faktorem rozvoje celé řady regionů.

Česká republika se do rozvoje cestovního ruchu aktivně zapojila především v devadesátých letech uplynulého století. Nebývalý rozvoj především zahraniční turistiky ukázal nejen možnosti výjezdu našich občanů do cizích turistických destinací, ale přilákal k návštěvě naší země velmi mnoho zájemců. Česká republika patří mezi země s vhodnými předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu a zároveň pro něj vytváří i potřebné společensko-ekonomické podmínky.



Bohatá historie zanechala na území České republiky velké množství historických odkazů, zajímavých staveb i krásných kulturních děl. Na území našeho státu se nachází stovky rozpadlých zřícenin, malebných tvrzí, majestátních hradů a překrásných zámků. Je to také země zachovalých historických měst, země katedrál, chrámů, klášterů a kostelů. Na tento odkaz našich předků jsme náležitě hrdi.

Dalším důkazem nebývalé krásy dochovaných památek je 12 objektů, které jsou zapsány na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Hlavní město Praha patří k nejhezčím a nejnavštěvovanějším metropolím světa s nezapomenutelnou atmosférou tisíciletého města.

Mezi kulturní památky jako jsou hrady, zámky, sakrální objekty, muzea apod. řadíme i památky technické. Stojí poněkud stranou pozornosti, přitom právě ony jsou cenným svědectvím o dovednosti českých rukou, o jejich významném podílu na rozvoji techniky i průmyslu. Chodíme často kolem nich a většinou jen letmo vnímáme jejich skryté půvaby: dnes už ztichlé vodní mlýny i mlýny větrné, jejichž kola se dávno zastavila nebo dokonce rozpadla, starobylé mosty, mnohdy již nikam nevedoucí, zarůstající kanály a stoky, které přinutily vodu sloužit člověku, těžní věže – němou památku na bývalé dolování, vyhaslé vápenky nebo vysoké pece, přetvářející dary přírody na životně důležité suroviny. Po léta byly ve stínu, na okraji zájmu, obdivovány pouze znalci.

Spektrum technických památek je neobvykle široké. Jedno však mají společné – dokládají zručnost, nápaditost a talent našich předků. Jsou dokladem o nesnadné cestě kupředu, o snaze posunout vývoj vždy o něco dál a výš. Mnohé z nich už neexistují, zanikly, podlehly v boji s časem, lidským nezájmem i bezohledností. Ty, které přežily, je však třeba chránit a uchovat pro další generace. Jsou nejen významným dokladem o vývoji práce a techniky, ale ve většině případů dnes už i nedílnou součástí naší krajiny.

Snahou dnešní společnosti je hledat nový přístup k technickým památkám jako součásti našeho kulturního dědictví. Zvýšený zájem o technické památky a snahu o jejich záchranu, je možné pozorovat zejména v posledních několika letech. I na knižním trhu se začínají objevovat ve větší míře odborné publikace, zaměřené na technické památky. Tento trend je zřejmý také v publikacích z oblasti cestovního ruchu, ve kterých je věnována mnohem větší pozornost technickým památkám v porovnání s minulostí, kdy hlavní zájem autorů byl zaměřen především na historické památky.

Ochrana technických památek a jejich zachování a zpřístupnění pro širokou veřejnost v rámci postupného rozšiřování nabídky v oblasti cestovního ruchu je dnes stále častějším tématem. Je dobře, že se pohled na význam technických památek v současné době výrazně mění. Tento trend není pouze české specifikum. Příklon ke krásám industriálních památek se projevuje po celé Evropě. Řadu z nich se již podařilo zachránit před zánikem. A i když už většinou neslouží původnímu účelu, je dobře, že existují. I v nové podobě dokáží názorně vyprávět o minulých dobách. To je velice důležité, protože technické památky zaujmají významné místo mezi ostatními kulturními památkami a jsou nedílnou součástí našeho kulturního dědictví.

## 2 LITERÁRNÍ REŠERŠE

Cestovní ruch je složitý jev, a proto bylo obtížné jasně definovat tento pojem. Pro pojem „cestovní ruch“ existuje řada definic. Problematikou, týkající se podstatou cestovního ruchu, se zabývaly Hesková a kol. (8) a Malá (15). Autoři se shodují, že za mezník ve vývoji definování cestovního ruchu i pro jeho statistické sledování lze považovat rok 1991. V tomto roce se konala Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu, kterou pořádala Světová organizace cestovního ruchu (WTO), a která definovala cestovní ruch jako „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí (mimo místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovena (u mezinárodního cestovního ruchu činí tato doba jeden rok, u domácího cestovního ruchu šest měsíců), přičemž hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.

Vůdčím motivem cestovního ruchu je tedy záměrná změna prostředí, jež umožňuje člověku uspokojit některé z jeho potřeb, jako je potřeba odpočinku, klidu, pohybu, poznání, kulturních a estetických zážitků, změna místa a další. Pro plné uspokojení těchto potřeb neposkytuje místo trvalého bydliště dostatek možností a příležitostí nebo neumožňuje dostatečnou kvalitu jejich konkrétního naplnění. Účast na cestovním ruchu se stala jedním z měřítek životní úrovně, nezanedbatelnou součástí spotřeby, charakteristikou prakticky pro všechny vrstvy obyvatelstva ve vyspělých státech. Tato účast na cestovním ruchu je tudíž v podstatě výrazem určitého jednání člověka, ve kterém se odrážejí jak jeho potřeby, zájmy, cíle, úmysly, tak i podmínky pro jejich realizaci. (15)

Na cestovní ruch jako na systém poukazují Hesková a kol. (8), Lednický (14) a Hladká (7). Shodují se v tvrzení, že systém cestovního ruchu tvoří dva podsystémy, a to subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu. Subjekt cestovního ruchu reprezentuje účastník cestovního ruchu. Objektem cestovního ruchu je všechno, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Je tvořen konkrétní podobou primární a sekundární nabídky. Primární nabídku tvoří zajímavosti (atraktivita) dané jednak přírodou a jednak vytvořené člověkem. Sekundární nabídku, která se označuje také jako infrastrukturní vybavenost, tvoří podniky, zařízení a instituce cestovního ruchu.

Cestovní ruch však není pouze způsob uspokojování potřeb člověka, tedy jako oblast spotřeby, ale také oblast podnikatelských příležitostí v mnoha oborech lidské činnosti. Pro podnikání v cestovním ruchu jsou typické malé a střední podniky (cestovní kanceláře, ubytovací zařízení, stravovací zařízení, autokaroví přepravci apod.), které jsou vysoce závislé na živé práci. Pro přežití jsou potřebné stálé inovace v činnosti s ohledem na módnost, sezónnost či vytvoření určitého specifika. Cestovní ruch také druhotně pozitivně ovlivňuje řadu dalších odvětví a sektorů, jako jsou zejména doprava, obchod, stavebnictví, bankovníctví, telekomunikace, kultura, sport. (14)

Cestovní ruch je třeba rozvíjet podle zásad, které nenarušují životní prostředí. Takto na cestovní ruch nahlíží autoři, kteří představují šetrné formy cestovního ruchu. (43) V zahraniční literatuře se můžeme setkat s pojmem „zelený cestovní ruch“, který představuje aktivní formy cestovního ruchu ve volné přírodě a v mírně osídlených oblastech, respektující a chránící přírodu, nebo s pojmem „alternativní cestovní ruch“ - což podtrhuje rozdíl mezi cestovním ruchem v malých skupinkách, který respektuje potřeby a zvyky místní komunity, oproti masovému cestovnímu ruchu s jeho negativními vlivy na sociální a kulturní prostředí a na životní prostředí obecně. Tento druh cestovního ruchu probíhá většinou na venkově a proto řada autorů často hovoří o venkovském cestovním ruchu. Mezi šetrné formy cestovního ruchu patří agroturistika, ekoagroturistika a ekoturistika. V širším pojetí sem zařazujeme i cykloturistiku a další aktivity v rámci rozvoje venkovského cestovního ruchu.

Cykloturistika představuje aktivní cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného (trekingového nebo horského) cestovního kola. Pro účely cestovního ruchu dochází často ke kombinaci dopravy (vlak, jízda na kole), pro cyklisty jsou poskytovány speciální servisní služby apod. Cyklistika je podporována budováním nových cyklotras a cyklostezek. Cyklotrasa je komunikace pro cykloturistiku, která využívá stávajících místních a účelových komunikací včetně polních a lesních cest, silnic II. a III. třídy s nízkou frekvencí provozu. Cyklotrasa je označena speciální značkou. Cyklostezka je prakticky společná stezka pro cykloturistiku a pěší turistiku. Jde o účelovou komunikaci s vyznačením pruhu na vozovce. Má zpevněný povrch a většinou je oddělena od frekventované silniční dopravy. Vedle dopravních značek pro motoristy jsou zde umístěny i speciální značky pro cyklisty. (17)

Dle Vitákové (42) se o udržitelném cestovním ruchu dá také hovořit v souvislosti s památkovou péčí. Autorka poukazuje na vzájemné ovlivňování památkové péče a cestovního ruchu. Oblast památkové péče je velmi široký a komplexní obor. Poněkud zjednodušeně lze říci, že památkovou péčí se rozumí soubor činností a opatření, která směřují k ochraně kulturních památek a zabezpečují péči o ně. Existence zachovalých a udržovaných kulturních památek je jedním z předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Zároveň však platí, že udržitelný rozvoj cestovního ruchu je významným ekonomicky podpůrným faktorem uchování a obnovy kulturních památek.

Kulturní památkou se rozumí výtvar člověka, který má takovou uměleckou, historickou či jinou vědeckou hodnotu (archeologickou, etnografickou, numismatickou apod.), že jeho trvalé uchování je ve veřejném zájmu. Kulturními památkami jsou věci nemovité i movité (nebo jejich soubory), které jsou významným dokladem historického vývoje života společnosti, životního způsobu a životního prostředí v dané době, a to od nejstarších dob do současnosti. Tyto věci jsou projevem tvůrčích schopností a práce člověka a mají hodnotu historickou, uměleckou, technickou, vědeckou či revoluční. Kulturními památkami jsou také věci (nemovité či movité), které mají vztah k významné osobnosti nebo k historické události. (42)

Významným druhem kulturních památek jsou technické památky. Definicí technických památek se zabývali Dvořáková (4) a Mazáč (16). Autoři se shodují a jejich tvrzení lze shrnout tak, že se technickými památkami rozumí taková lidská díla, která dokládají vývoj techniky, vědy a výroby v historii společnosti (jejich rozmanitých základních forem a užití v různých oblastech společenského života a v různých společenskohistorických podmínkách) a jejichž kulturní hodnota je takového stupně, že je v zájmu společnosti jejich trvalé uchování.

Hlavním rozdělením technických památek je podle jejich povahy, a to na nemovité a movité. Mezi nemovité patří výrobně-technické stavby a do movitých technických památek řadíme zařízení a stroje. Dalším členěním těchto památek se zabývali Hesková a kol. (9), Hlušíčková a kol. (10), Lednický (14) a Mazáč (16). Rozdělení uvedených autorů se liší.

Časové třídění výrobně-technických staveb prezentuje Hlušíčková a kol. (10). Dle tohoto třídění je možné objekty rozdělit do dvou hlavních skupin: na výrobně-technické stavby předindustriální, z nejstarších období výroby až po přelom 18. a 19. století, a na stavby industriální z období od nástupu průmyslové revoluce na počátku 19. století až zhruba do 2. světové války. Každé z těchto dvou skupin odpovídá i společný stavebně-architektonický charakter objektů. Ten vychází především z dosaženého stupně technického pokroku.

Pro předindustriální objekty je charakteristická silná vazba na krajinu. Hlavní důvod byl ve využívání přírodní energie vody, větru nebo dřeva jako paliva, a v rozmístění zpracovávaných surovin a zemědělských produktů. Nejrozšířenějším strojem vrcholného středověku byl mlýn, který se stal také charakteristickou stavbou tohoto období. Dalšími výrobními stavbami z této etapy vývoje byly hamry, pily, papírny a železárny. V industriálním období se stala novým stavebním druhem továrna, stejně jako nádraží nebo kancelářská budova. Charakteristickou tovární budovou byl po celé industriální období vícepodlažní výrobní objekt, rozšířený nejprve v textilní výrobě. V rozvoji industriální architektury sehrály významnou roli nové stavební materiály a konstrukce. Používání kovových konstrukcí zasáhlo již od konce 18. století do rozvoje konstrukcí vícepodlažních staveb, výrobních a výstavních hal, nádraží a mostů. (10)

Rozdělení technických památek podle oborů lidské činnosti může mít různou podobu. Shodně prezentují toto rozdělení Hlušíčková a kol. (10) a Mazáč (16). Jednotlivé profilové obory člení následovně: architektura industriálních staveb, doprava, dřevo a jeho zpracování, elektroenergetika, elektrotechnika, hornictví, hutnictví, chemický průmysl, keramika a porcelán, knihařství a polygrafické techniky, koželužství a kožedělný průmysl, lázeňství, mincovnictví, papírenství, plynárenství, poštovníctví, potravinářství, sklenářství, slévárenství, strojírenství, textilnictví, věda aplikovaná, vodohospodářství a vojenství.

Jiné členění představuje Lednický (14). Autor dělí technické památky podle druhů takto: památky hornictví a hutnictví, památky na zpracování zemědělských produktů, technické památky textilní výroby, památky výroby sklářské a keramické, památky vodárenství, památky komunikačního a vodního stavitelství, pevnostní stavby.

Další typ rozdělení ukazuje Hesková a kol. (9), a to: technické atraktivita po hutnické výrobě a kovovýrobě, technické atraktivita po těžbě surovin, technické atraktivita po ostatní výrobě, technické atraktivita po zpracování dřeva, muzea a technické atraktivita stavebního charakteru, dopravní technické atraktivita, vodohospodářské technické atraktivita a technické atraktivita po zpracování zemědělských produktů.

Základní význam pro pochopení podstaty technických památek a jejich specifiky v celém systému kulturních památek společnosti má vymezení jejich vlastního obsahu, tedy pojmu technika. Je jí označováno vše, co člověk cílevědomě používá ve svém aktivním působení na přírodu v různých formách tohoto působení. V materialistickém pojetí technikou rozumíme vše, co člověk vkládá mezi sebe a předmět práce, tedy nejen pracovní prostředek, ale též souhrn zkušeností, znalostí, způsobů a dovedností sloužících k výrobě hmotných statků pro uspokojování materiálních potřeb lidí, ovládnutí přírody a usnadnění styku mezi lidmi. Konkrétněji řečeno, chápeme technikou přírodní jevy, procesy a předměty, které člověk účelně a cílevědomě uzpůsobuje a používá ve formě různých nástrojů, strojů, zařízení, způsobů, metod a postupů k zvýšení a znásobení své fyzické a psychické aktivity v boji s přírodou. (16)

Osobitému poznávacímu znaku, který odlišuje technické památky od ostatních kulturních památek, se věnují Vondra (19) a Mazáč (16). Tímto znakem je technická a výrobní funkce, která má za cíl přizpůsobit přírodu potřebám člověka a vyrobit materiální statky. Autoři také poukazují na hodnoty technických památek. Shodují se v tvrzení, že technické památky v sobě skrývají především uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstruktivních řešení, což představuje technickou hodnotu těchto památek. Tato technická hodnota, která přispěla k zvýšení hospodárnosti a produktivity výroby, se projevuje nejen ve vlastním technickém zařízení a výrobním vybavení technických staveb a výrobních objektů, ale také v provozních stavbách, jejichž plánovitě rozmístění, dispozice, řešení konstrukcí a architektonické formy byly ovlivněny výrobním procesem a technologií. Vedle technické hodnoty vykazují technická stavební díla a výrobní objekty ještě další společenské hodnoty jako je hodnota historická a hodnota dokumentární. Tyto hodnoty spočívají v tom, že dokládají určité vývojové stádium příslušného výrobního odvětví i technického oboru a technologie v závislosti na dalších lokálních vazbách technických objektů k ekonomickému a společenskému vývoji.

Současně Mazáč (16) doplňuje, že technické památky mají značné estetické a emocionální hodnoty. Podle něj technické památky dokládají, že člověk tvořil svá díla s rozumem, ale i s citem a že lidská tvůrčí představivost se uplatnila nejen v technické funkci, ale i ve výtvarných formách. Továrny, těžní a vodárenské věže, vysoké pece, vodní nádrže, stejně jako mosty a železnice nebyly vždy rušivým zásahem do přírody nebo sídlištního celku, ale naopak často vnesly do krajinného a urbanistického prostředí nové estetické prvky. Některé z těchto staveb vtiskly dokonce krajinným a městským panoramatům specifický charakter a ovlivnily i jejich další stavbu, zvláště výstavbu městských průmyslových předměstí. Velký počet historických technických stavebních děl a výrobních objektů je proto zároveň i architektonickými díly, která se vyznačují nespornou estetickou hodnotou, takže přesné ohraničení technických památek imobilní povahy proti uměleckým památkám je problematické a některá technická díla jsou nejen památkami techniky, ale i umění (vývoje architektury). Bylo by proto stejně nesprávné zdůrazňovat u technických památek jen jejich estetické hodnoty nebo je na základě jednostranných technických hledisek o tyto a další společenské hodnoty ochuzovat.

Na úlohu a postavení technické památky v krajině poukazuje také Lednický (14). Autor posuzuje technické památky nejen v jejich individuální existenci, ale v širokých vztazích k celému životnímu prostředí. V tomto životním prostředí zaujímají industriální památky a technická stavební díla důležité postavení, protože je dotvářejí a nad ostatní jeho články vynikají svými společenskými hodnotami. Jsou zapojeny do procesu tvorby životního prostředí nejen již svou existencí ale i funkční náplní. Historická technická díla zpravidla neporušovala prostředí, v kterém vyrůstala, naopak je svým řešením, materiálem, stejně jako prostorovými měřítky doplňovala v esteticky vyvážený celek. Nemovitě technické památky jsou tudíž nerozlučně spjaty s terénem okolí, ve kterém vznikly a s nímž nerozlučně po celá desetiletí vytvářely živý celek. Na místě je tedy prosazování zásad komplexní ochrany, ochraňující jak památku, tak její okolí před narušením.

Protože jsou technické památky významnou složkou historické krajiny a důležitým prvkem, jenž je spjat s životem a hospodářským vývojem obcí, je nutné nejen o ně pečovat a chránit jako doklad minulosti, ale vidět v nich i hodnototvornou složku lidské vzdělanosti. Proto je pochopitelné, že jedním z prvořadých úkolů v této oblasti je vrátit je do života, což znamená hledat možnosti jak přiblížit technické památky lidem a využít jejich přednosti. (14)



V oblasti využití některých movitých památek to není takový problém, jak podotýká Lednický (14). Jedná se především o dopravní prostředky, kde nejčastější a nejznámější je využití historických vlakových souprav formou nostalgických jízd. Atraktivní je zejména využití parních lokomotiv. Další široce rozšířenou a v poslední době i komerčně využívanou movitou technickou památkou jsou automobily – veteráni.

Problematikou, která se týká využitím nemovitých památek, se zabývali Lednický (14) a Mazáč (16). Autoři se ve svých návrzích doplňují. Z hlediska použití rozličných metod při památkových úpravách, které jsou charakteristické různým stupněm zásahu do technické památky, na obnovu technických památek hledí Mazáč (16). Rozlišuje zde pojmy konzervace, renovace, restituce, rekonstrukce a rehabilitace.

Konzervace používá všech technických a technologických opatření, aby zabránila rozkladu památky, ale nic na ní nedoplňuje. Renovace je soubor činností, které se neomezují jen na konzervaci dochovaného stavu, ale usilují o obnovení památky v jejím celkovém účinku a ve všech vztazích, provádí se proto technické zásahy a výtvarné úpravy a nahrazují se chybějící části památky. Podle stupně obnovovacího zásahu hovoříme o restituci, kterou rozumíme odborné ošetření památky, jejíž původní vzhled byl narušen pozdějšími zásahy nebo jimi zakryt a rekonstrukci, která doplňuje chybějící velkou část památky a v krajním případě i celou památku. Obnova památky zahrnuje ještě rehabilitaci, která znamená všestrannou zhodnocující úpravu, tj. stavební zabezpečení objektu a konzervaci zařízení, architektonickou obnovu a účelovou adaptaci, sledující cíl obnovy památky. Vyžaduje obvykle i nápravu účelového využití objektu a změnu provozních podmínek. (16)

Čtyři formy využití u nemovitých památek navrhuje Lednický (14). První postup představuje provedení vnitřní rekonstrukce objektu. Jde o změnu technického a technologického vybavení, čímž by bylo možno pokračovat v původní výrobní aktivitě. Původní vzhled i dispozice objektu by tak zůstaly zachovány a pouze podrobeny řádné údržbě a opravám pod dozorem orgánů památkové péče. Druhý postup znamená přestavbu původních průmyslových objektů na objekty s jiným zaměřením např. hotely, restaurace, zábavní střediska apod. Je to významnou možností jak uchránit mnohdy unikátní průmyslovou architekturu postupnému chátrání a následné demolici. Třetí možností jak uchránit technické památky a průmyslovou architekturu je přeměna na skanzeny a tvorba účelově zaměřených průmyslových muzeí a podnikových muzeálních expozic.

Poslední z možností je nabídka prohlídky historických provozů, kde se uchovala původní, pro návštěvníky přitažlivá výroba.

Na společenské využití technických památek, které představuje jejich zpřístupnění jako prohlídkové objekty, poukazuje Mazáč (16). Technická stavební díla a výrobní objekty potřebují totiž k plnému uplatnění své odpovídající hodnoty, odpovídající interpretaci. Proto je třeba již při přípravě památkové obnovy těchto objektů v rámci zpracovaného záměru obnovy rozhodnout, zda vybrané objekty, které reprezentují určité vývojové stadium rozvoje produktivních sil a některých výrobních technologií, mohou být zpřístupněny jako: prohlídkové objekty předvádějící původní výrobní funkci, prohlídkové objekty v klidu, nebo tzv. zpřístupněné samoobslužné objekty.

Při uplatnění první formy prezentace technické památky hraje rozhodující úlohu zjištění, zda je možné v rámci památkové obnovy objektu zachovat funkční schopnost jejího technického a výrobního zařízení, nebo ji obnovit na základě částečné rekonstrukce. K tomuto způsobu zpřístupnění se hodí především objekty, které se po vyřazení z provozu zachovaly v kompaktní podobě včetně produkčních zařízení. Jedná-li se o výrobní objekty, které se dochovaly jen s částí technického a výrobního zařízení, které není schopno funkce, mohou být tyto objekty zpřístupněny jako prohlídkové objekty v klidu. Je třeba si ale ověřit, v kterém objektu stejného výrobního odvětví a typu můžeme získat chybějící prvky technického a výrobního zařízení, aby vytvořily cenný doplněk k dochovanému zařízení objektu. Pod označením samoobslužné přístupné objekty se rozumí ten způsob prezentace památky, kdy se u technických památek, které se zachovaly ve fragmentálním stavu zpravidla jen jako budovy nebo jejich zbytky, například historické cihelny, vápenky, torza vysokých pecí, ale i u historických vodních děl, která jsou dosud v provozu, instalují informativní panely se základními údaji o historii, funkci a významu objektu, doprovázené pro větší názornost schématem výroby, situací, půdorysem a řezem, případně ideální rekonstrukcí objektu. (16)

Úsilí památkové péče o zachování a vhodné začlenění technických děl a výrobních objektů, které dokládají vývoj techniky a jsou svědectvími technické vynalézavosti našeho lidu, do životního prostředí, naráží stále na značné obtíže. Historický fond technických památek se následkem rozvoje techniky a výroby neustále zmenšuje a podceňování jejich kulturní hodnoty pro naši společnost vede často k neuváženému ničení těchto památek.

Je to způsobeno i tím, že přesvědčení o společenských hodnotách technických památek není stále ještě obecněji rozšířeno do širší veřejnosti. (16)

Technické památky dosahují plného společenského uplatnění, můžeme-li s jejich pomocí předvést vývoj techniky jako nepřetržitý proces od jednoduchých výrobních nástrojů a elementárních technických znalostí až k moderním pracovním prostředkům, a tak ukázat, že současná technika je jen dovršením předchozího staletého vývoje. Je proto zapotřebí doplňovat stávající fond technických památek, který tvoří technická díla a výrobní objekty zachované na místě, o industriální objekty z tradiční průmyslové základny. Je samozřejmé, že nemůžeme zachovat všechny výrobní objekty a technická díla minulosti, ale jen ty, které jsou charakteristické pro jednotlivé etapy technického a ekonomického vývoje a dokládají zdokonalení výrobních technologií i hospodářský a sociální rozvoj. (16)

## 3 CÍL A METODIKA PRÁCE

### 3.1 Cíl práce

Hlavním cílem práce je za pomoci dostupných materiálů provést analýzu technických památek v oblasti Českých Budějovic. Práce není zaměřena přímo na České Budějovice, ale na vybrané obce na Českobudějovicku. Součástí analýzy je zjištění současného využití technických památek v oblasti cestovního ruchu. Práce navazuje na bakalářskou práci „Využití technických památek v cestovním ruchu ve vybraném regionu“ z roku 2006. V diplomové práci je, oproti bakalářské práci, rozšířeno sledované území.

Dílním cílem práce je na základě primárních a sekundárních informací vytvořit návrh na využití technických památek v cestovním ruchu.

Z vytyčených cílů jsou stanoveny pracovní hypotézy, které budou v práci řešeny. Formulace základních hypotéz:

- „Většina lidí má nízké povědomí o technických památkách.“
- „Technické památky jako produkty cestovního ruchu mají rozvojový potenciál.“
- „Vytvořené produkty přispějí k přiblížení technických památek turistům.“

### 3.2 Metodika práce

Tvorbu práce lze rozdělit do několika etap. Jednotlivé etapy popisují postup řešení práce a použité metodiky.

#### **Etapa 1: Shromažďování dat**

Realizaci práce předcházelo studium odborné literatury z oblasti cestovního ruchu, konkrétně o teorii cestovního ruchu, a dále o kulturních a technických památkách. Pro oblast literární rešerše byly prostudovány odborné publikace a odborné prameny z internetových zdrojů.

Sekundární údaje pro vytvoření seznamu technických památek ve sledovaném území byly získány z odborných publikací a internetových stránek jednotlivých obcí. Další údaje byly čerpány z propagačních a informačních materiálů.

## **Etapa 2: Terénní průzkum**

V další fázi byly získané informace utříděny a byl proveden terénní průzkum. Tento průzkum sloužil k vytvoření seznamu technických památek. Práce v terénu se orientovala na:

- vyhledání technické památky podle informací ze sekundárních zdrojů nebo dotazování u místních obyvatel
- zaznamenání využití/nevyužití památky v oblasti cestovního ruchu
- provedení fotodokumentace

## **Etapa 3: Dotazníkové šetření**

Primární údaje byly získány marketingovým výzkumem, konkrétně metodou osobního dotazování, který probíhal v jarních měsících roku 2008 převážně v Českých Budějovicích. Při sestavování dotazníku byl kladen důraz na jednoduchost a srozumitelnost otázek. Rozsah činil 150 respondentů, metodou náhodného výběru.

Cílem dotazování bylo zjistit, jaké je povědomí respondentů o technických památkách a jaký je zájem potenciálních návštěvníků o technické památky. Dílčím cílem bylo zjistit vztah respondentů k cykloturistice, jaký by byl zájem o cykloturistický okruh po technických památkách a jak by měl dle jejich představ vypadat.

Po sběru údajů následovalo zpracování shromážděných informací, jejich analýza a interpretace výsledků výzkumu, a to pomocí grafů a tabulek s krátkými komentáři. K vyhodnocení a interpretaci byl použit program Microsoft Office Excel.

## **Etapa 4: Vlastní návrhy**

Poslední částí práce bylo vytvoření vlastních návrhů v podobě produktů cestovního ruchu. Pro tyto produkty byl vybrán druh „šetrného cestovního ruchu“ – cykloturistika.

Cykloturistika zaznamenává v posledním období bouřlivý rozvoj. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové generace, neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí. Rekreační cyklistika a cykloturistika patří k nejpopulárnějším formám individuální, rodinné a skupinové turistiky v České republice. K rozvoji této specifické formy šetrné turistiky mají jižní Čechy dobré geografické podmínky a poměrně hustou síť cyklistických tras.

Pro vytvoření produktů byly vybrány některé obce se zajímavými technickými památkami. Přes tyto obce pak byl vypracován návrh nových tématických cykloturistických okruhů tzv. „cyklobalíček“. Cyklobalíčky byly vytvořeny na základě metodické příručky 21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu, která je prezentována na stránkách Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. Pro prezentaci cyklobalíček byly vytvořeny jednoduché letáky.

## 4 TECHNICKÉ PAMÁTKY NA ČESKOBUDĚJOVICKU

### 4.1 Přiblížení zkoumaného území

Jihočeský kraj představuje geograficky poměrně uzavřený celek, jehož jádro tvoří Jihočeská kotlina. Ta je rozdělená na dva specifické celky – Českobudějovickou a Třeboňskou pánev. Na jihu tvoří území zvané „Česká Kanada“ hranici s Rakouskem, jihozápadní příhraniční část s Německem vyplňuje Šumava, na jihovýchodě se rozprostírají Novohradské hory, ze severovýchodu zasahují výběžky Brd a ze severu je kraj ohraničen Středočeskou žulovou vrchovinou a Táborskou pahorkatinou.

Jihočeský kraj není územím bohatým na suroviny, nejsou zde téměř žádné zdroje energetických surovin. Významným přírodním bohatstvím jsou však rozsáhlé lesy. Díky tomu mělo území Jihočeského kraje vždy spíše zemědělský a rekreační charakter než charakter průmyslově vyspělé oblasti. (45)

V rámci střední Evropy a potažmo i Evropské Unie představují jižní Čechy, podle Manuálu rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, nadprůměrně aktivní a dynamický region. Možnosti kraje v oblasti cestovního ruchu jsou oproti jiným regionům v ČR nadstandardní a jsou dlouhodobě využívány, což řadí celý Jihočeský kraj k turisticky atraktivním oblastem České republiky. V kraji najdeme rozsáhlé vodní plochy vyhledávané k rekreaci a odpočinku. Na území kraje se nachází celá řada historických památek a také kulturní památky zapsané na seznamu UNSECO. Specifickým kulturním bohatstvím jižních Čech jsou lidové zvyky, slavnosti, tradice, řemesla a architektura. Zajímavá a atraktivní je i nabídka technických památek. (45)

Metropolí Jihočeského kraje jsou České Budějovice. České Budějovice jsou častým cílem turistů jak tuzemských, tak zahraničních. Jednak samy mají mnoho cenných historických památek, jednak jsou přirozeným centrem turisticky atraktivního Jihočeského kraje. V Českých Budějovicích lze za největší turistickou atraktivitu považovat historické centrum města, které je městskou památkovou rezervací. (23) České Budějovice jsou jistě pozoruhodné tím, že vedle historických památek mohou nabídnout bohatství technických památek, dokládajících úroveň dovednosti našich předků. Mnohé z nich jsou i světově proslulé. Nejvýznamnější je koněspřežní dráha, která spojovala České Budějovice a Linec.





## **4.2 Technické památky ve sledovaném území**

### **4.2.1 Adamov**

Původně historické město, které se nachází asi 7 km severovýchodně od Českých Budějovic a vzniklo při dolech na stříbrolovnatou rudu. Adamov byl nejstarším hornickým střediskem v adamovsko-rudolfovském revíru. Dobývání rudy ustalo poté, co byl roku 1619 Adamov téměř zničen císařským vojskem a město se vylidnilo a zpustlo. V okolí lze nalézt četné pozůstatky těžby. (10)

### **4.2.3 Borovany**

#### **Most silniční**

Kamenný klenutý most pochází z konce 18. století a převádí silnici do Trhových Svinů přes říčku Stropnici. Byla z něho patrně snesena barokní plastika sv. Jana Nepomuckého (datovaná do roku 1735), která se nachází na nedaleké louce. Most byl v 70. letech 20. století opraven, dnes proto není kamenná struktura pod omítkou patrná. (10)

#### **Kašna zámecká**

Kašna na nádvoří zámku je postavena na půdorysu kvadrilobu. Má bohatě profilovanou zárubeň. Byla postavena po polovině 18. století. (10)

#### **Zvon v klášterním kostele Navštívení Panny Marie**

Dílo zvonaře Jana Cantaristy pochází z roku 1498. Zvon je ozdoben reliéfem světce nesoucího kříž. Má spodní průměr 1 045 mm, šestiramennou korunu, nárazový tón A<sup>1</sup> a váží přibližně 750 kg. Na věži jsou umístěny i novější zvony, práce zvonaře R. Pernera z roku 1948. V kostele se také nacházejí varhany z dílny významného varhanáře Václava Pantočka z Dačic z roku 1736. (10)

#### **Pranýř na Žižkově náměstí**

Na náměstí je na pěti schodech postaven čtyřboký pranýř, přerušovaný deskovou hlavicí. Ta nese čtyřboký hranol se dvěma nikami a letopočtem 1653. Na hranolu je na čtyřech koulích kužel s plechovou korouhvičkou z roku 1739. Materiálem je pískovec. (10)

#### 4.2.4 Čakovec

Asi jeden kilometr od obce Čakovec se nachází vodní mlýn zvaný Podevrážský. Mlýn stojí ve výšce 400 m n. m. na severní straně Mlýnského rybníka o ploše 5,9 ha. Záznamy o vzniku mlýna se nedochovaly. Z dostupných pramenů vyplývá, že k jeho pohonu sloužila původně dvě vodní kola na svrchní vodu o průměrech 3400 mm. Přítok vody ke kolům byl veden dvěma žlaby zasazenými do hráze. Mlýn měl dvě česká mlecí složení.

Po roce 1900 byl vybaven válcovou mlecí stolicí s hranolovým vysévačem. O deset let později byla instalována další stolice s příslušenstvím. Od roku 1913 sloužil k pohonu mlýna mimo vodních kol také plynový motor o výkonu 11 kW. V roce 1919 byla obě vodní kola nahrazena kotlovou horizontální Francisovou vodní turbínou. Současně s instalací vodní turbíny byla vybudována strojovna, do níž byl přemístěn plynový motor. Roku 1922 mlýn vyhořel. Po požáru zde byla postavena nová, modernější mlýnská budova s moderním mlecím zařízením a mlýnicí vybavenou čističkou obilí, loupačkou, dvěma žitnými stolicemi, jednou dvojitou pšeničnou stolicí, šrotovkou a porcelánkou, dvoudílnými vysévači a dalšími stroji. (10)

V letech 1945 – 49 bylo zařízení mlýnu doplněno dalším mlýnským zařízením. Mlýn Podevráž mlel kromě selského mletí též obchodně. Provoz mlýna byl zastaven v roce 1970. Vodní turbína po jeho vyřazení z provozu sloužila k výrobě elektrické energie pro původního majitele mlýnu. (10)

#### 4.2.5. Dehtář

Rybník Dehtář vznikl v 16. století (udává se i rok 1484) přehrazením Dehtářského potoka zemní hrází vysokou 9,6 m a dlouhou v koruně 234 m. Má plochu 246 ha. Stavbu prý zahájil Bohuslav ze Švamberka, ale dokončena byla až za Petra Voka z Rožmberka na sklonku 16. století. Rybník se dodnes využívá k chovu ryb. (10)

Dehtář je také evropsky významná ornitologická lokalita, na které vodní ptactvo nachází vynikající podmínky k existenci. Na hladině je možné obdivovat divoké kachny, labutě, potápky i štíhlé volavky, na zimu sem přilétá i orel mořský. Proto je asi polovina jeho plochy vždy od 15. července do 30. listopadu chráněná. Rozsah území vyznačuje informační panel u hráze. (3)

## **4.2.6 Hluboká nad Vltavou**

### **Bezdrv**

Rybník Bezdrv na Bezdrvském potoce, jenž se nachází 4 km na západ od zámku Hluboká nad Vltavou, založil i se sousedním Munickým rybníkem v roce 1494 Vilém z Pernštejna, který získal v roce 1490 od krále Vladislava II. do zástavy hlubocké panství. Zemní hráz rybníka, vysoká 7,8 m a dlouhá v koruně 400 m, vzdouvá vodu na vzdálenost 4,4 km. Plocha hladiny rybníka, zmenšená úpravami v 18. – 19. století, je 393,5 ha. Svou velikostí se řadí na druhé místo v České republice. Proti nebezpečnému stoupnutí hladiny povodňovým přítokem z velkého povodí je rybník chráněn jalovým splavem v jižní části hráze a menším v severní části k regulaci výšky hladiny a dvěma výpustmi. Při silnici je u rybníka stará renesanční bašta z 18. století. (10)

Rybník se dnes využívá především k chovu ryb. Produkci ryb zaujímá první místo. Výlov rybníka se koná každý lichý rok v druhé polovině října. Bezdrv slouží také k rekreaci. Na jedné straně je camp a chatky k pronajmutí a na druhé jsou soukromé rekreační chaty. Zde sídlí i tři jachetní kluby: Slavoj, DIM a KOH-I-NOOR. Na rybníku Bezdrv se každoročně koná několik jachtařských závodů mimo jiné i mistrovství republiky.

### **Litinová zimní zahrada a veranda zámku**

Litinová konstrukce zimní zahrady (oranžerie) a verandy na zámku Hluboká jsou jedním z nejlepších příkladů monumentálního uplatnění železa v architektuře 19. století v Čechách. V té době vlivem průmyslové revoluce proniklo železo i do stavitelství a architektury v podobě samonosných litinových konstrukcí. Šlo o prefabrikované díly, jež se daly na místě v krátkém čase smontovat v celek.

Zimní zahrada je rozlehlá zasklená litinová hala na 33 vysokých sloupech s četnými kružbami, mřížovým a ozdobnými detaily. Tvoří spojnici mezi budovou zámku a bývalou jízdárnou, dnešní Alšovou jihočeskou galerií. Litinové verandy obklopují zadní průčelí zámku v délce asi 60 m a zasahují svými otevřenými prostory, sloupovým a točitými schodišti od přízemí až do druhého patra. Užité plocha dosahuje téměř 700 m<sup>2</sup>. Celková váha použité litiny je asi 120 tun. (10)

Litínová veranda prošla od roku 1993 generální opravou, kdy byla zcela snesena a na svém místě nově smontována začátkem roku 1996. Nové, stylově shodné litínové konstrukce jsou v prostorách hotelu Štekl, sousedícího se zámekem. Vznikly při dostavbě objektu v 90. letech 20. století. (10)

### **Kašna**

Kašna se nachází na nádvoří starého úřednického domu čp. 26. Tato kašna je kamenná, osmibokého půdorysu, s polygonálním kamenným pilířem uprostřed. Pochází z roku 1845. (10) Z vodohospodářského hlediska kašny sloužily jednak k zásobování domácností vodou, jednak tvořily rezervu vody pro hašení požárů. Kašna na nádvoří u zámku Hluboká nyní slouží k estetickým účelům a jako místo k odpočinku.

### **Vodárna zámecká**

Bývalá vodárna na užitkovou říční vodu je v domku z roku 1735, v místní části Podskalí, u silnice směrem na Záměstí. Původní vodárna pocházela z roku 1551. Pracovala jako vodní trkač. Pístovou pumpou, poháněnou vodním kolem, byla voda vytlačována až do úrovně 2. patra zámku (tehdy hradu), tj. do výšky asi 120 m, kde byla kašna. (10) Zní se voda rozváděla samospádem do příslušných místností zámku. Trkač byl v provozu do roku 1735 a v roce 1822 byl objekt upravován. Současné zařízení na vrchní vodu bylo instalováno roku 1932 v souvislosti s regulací Vltavy.

Po generální opravě v roce 1989 je toto neobvyklé zavlažovací zařízení, které kromě jiného i odvodňuje lužní louky u řeky Vltavy, opět v provozu. Na pravé straně štítové stěny domku jsou v omítce vyznačeny výšky hladiny Vltavy při povodních. (10)

### **4.2.7 Holkov**

Ve směru od Českých Budějovic byla stanice v Holkově první přeprážní stanicí koněspřežní železnice. Nacházela se na 19,9 kilometru železnice. Holkovská stanice se od ostatních přeprážních stanic výrazně odlišovala. Zatímco v jiných stanicích byly stavěny nové nádražní budovy, v Holkově tomu bylo jinak. Bylo využito již existující budovy - zájezdního hostince. Hostinec zvaný „Veselka“ byl zřejmě vystavěn někdy v průběhu 17. století. V průběhu 19. století došlo k jeho rozsáhlé přestavbě. (10)

Hostinec měl vlastní stáje, které sloužily pro ustájení koní zajišťujících přepravu po železnici. Stáje však byly kapacitně nedostačující a navíc sloužily formanům. Proto byly naproti přes ulici vystavěny stáje nové o kapacitě asi 40 koní a ve vedlejší usedlosti byla zřízena kočárovna. V blízkosti stanice se nalézala jedna z výhyben, které umožňovaly relativně plynulý provoz oběma směry.

Po zavedení parní železnice se stanicí Holkov – Římov severozápadně od Veselky a zrušení koněspřežky roku 1872 objekty sloužily zemědělské výrobě. Od konce 70. let nebyly objekty využívány. Stáje, které jsou dnes součástí rekreačního objektu, jsou ve velmi zanedbaném stavu. Bývalá kočárovna byla v 70. letech zrušena a po přestavbě využita opět jako zemědělská usedlost. Dnes slouží jako restaurační zařízení a penzion. Objekt bývalé přepřahací stanice s nájemným hostincem byl dlouhá léta silně zdevastován. V posledních několika letech je postupně rekonstruován. Po jejím zdárném ukončení zde vznikne živá expozice formanské dopravy s dobovým hostincem s českou kuchyní z přelomu 18. a 19. století. (6, 10)

Naproti bývalé kočarovně je zachován násep drážního tělesa s mostkem (ukázka kolejového svršku) a zářez. (10)

#### **4.2.8 Hosín**

Mezi obcemi Hosín a Borek se nachází jedna z našich nejvýznamnějších památek na hlubinnou těžbu kaolinu. Jedná se o podzemní lom Hosín, zde místně zvaný Orty. Vedle podzemního lomu u obce Nevřeň na Plzeňsku se jedná o jedinou takto zachovalou historickou těžební lokalitu v České republice. (10)

S dobýváním kaolinitického pískovce bylo započato zřejmě v dávných dobách, kdy místní obyvatelé kaolin používali k výrobě domácí keramiky. V 19. století, s výstavbou továrny Hardtmuth v Českých Budějovicích, se zájem o ložisko v Hosíně oživil. Produktem byl bílý, žárovzdorný, ale málo vazký kaolin. Zprvu byl využíván na jemnou i hrubší keramiku. Později, když firma Hardtmuth rozšiřovala výrobu o barevné křídly a pastelky, byly činěny neúspěšné pokusy o jeho nové využití. Nepříliš kvalitní kaolin z Hosína však nemohl obstát v tvrdém konkurenčním boji. Nevýhodou byly nedostačující mechanické vlastnosti a nažloutlá barva keramiky po výpalu. Firma Hardtmuth proto začala používat kaolin ložiska Sedlec u Karlových Varů. Podzemní lom Hosín byl tedy opuštěn.

V letech 1904 – 06 používala kaolín z hosínských pískovců firma Jarolím na výrobu umělého mramoru pro kavárenské stolky. Naposledy ložisko využíval soukromník Mika z Nemanic, když v roce 1918 těžil haldy písku, vzniklé jako odpad při plavení kaolinu. Písek se používal k výrobě cementového zboží, především tašek. Od této doby bylo ložisko opuštěné, pouze v období 2. světové války byl v jedné chodbě vybudován malý protiletický kryt. V 60. letech 20. století zde proběhl geologický průzkum, ovšem s negativním výsledkem.

V současné době je podzemní lom Hosín chráněn jako přírodní památka. Na ložisku je zachováno necelých 6 km důlních chodeb ve třech relativně samostatných odděleních (Hosín I-III). Některé části tohoto podzemního lomu jsou zaneseny jílem, neboť při jarním tání či deštivém počasí jsou důlní chodby občas zaplavovány vodními přívaly. (10)

#### **4.2.9 Kamenný Újezd**

V okolí Kamenného Újezdu se nalézají několik velmi pěkně zachovalých pozůstatků koněspřežní železnice. První z nich, strážní domek koněspřežné dráhy, najdeme asi 200 metrů vlevo od železničního přejezdu u zastávky Kamenný Újezd – Důl ve směru od Českých Budějovic. Dojít se k němu dá po široké cestě podél dnešní železnice. Přímo v areálu železničního nádraží v Kamenném Újezdě, na jeho vzdálenější konci, se nalézají násep s pěkným klenutým můstkem. Druhý strážní domek leží 50 metrů vpravo od železničního přejezdu za rybníkem Štílec. Oba domky jsou již částečně stavebně upraveny. (6)

#### **4.2.10 Kvítkovice**

Asi kilometr od obce Kvítkovice stojí Nový mlýn. Původní kvítkovický mlýn stál u Mlýnského rybníka. Vedle tohoto rybníka bývala vodní nádrž a u ní stával starý mlýn, jehož původ sahá až do středověku. Protože ale voda na mlýnské kolo měla malý spád, starý mlýn byl zbourán. O dva kilometry níže později vznikl mlýn nový, jenž měl spád vody na kolo 3 metry. Vodní kolo bylo na svrchní vodu a mělo průměr 2 metry a táhlo v minulosti jen jedno české složení. V novější době byl mlýn opatřen válcovací stolicí a dalším modernějším mlýnským zařízením. Mlýn zůstal v činnosti do roku 1940. (11) V současné době je mlýn využíván jako rekreační chalupa. Zachováno zde zůstalo vodní kolo, které je však na elektrický pohon.

#### **4.2.11 Ledenice**

Na náměstí v obci Ledenice je umístěn žulový pranýř, pocházející ze 17. století. Byl vystavěn na čtyřbokém soklu, pokračuje pilířem završeným pyramidou na čtyřech koulích. Celková výška pranýře je téměř 5 m. Pranýř sloužil k připoutání provinilců, aby byli vystaveni veřejné hanbě. (9)

#### **4.2.12 Levín**

Mlýn pod Levínem, zvaný též Obecní, má starý původ. Stojí pod obcí Levín, jež se nachází severovýchodně od Českých Budějovic a severně od města Lišov u silnice vedoucí na Velechvín a Kolný.

Místo jménem Levín se objevuje v záznamech již v 15. století. První záznam o samotném mlýně pod Levínem nacházíme v obecních registrech Lišova v roce 1631. V roce 1677 měl mlýn pod Levínem za panským Dačickým rybníkem jen jedno složení. Dříve míval složení dvě, ale za náledí bylo jedno zničeno. V roce 1816 zde bylo postaveno nové druhé složení. Mlýn vystřídal několik majitelů a v roce 1951 byl mlýn znárodněn a zrušen. (11)

#### **4.2.13 Lhotice**

Asi 1 km jihovýchodně od obce se nacházejí pozůstatky antracitového dolu Etna. V areálu jsou opuštěné budovy, zbytky technického zařízení a velké haldy hlušiny. Druhý důl zvaný Jáma II byl při silnici ze Lhotic do Kolného, vlevo 1 km za Lhoticemi (halda). V okolí vychází na povrch antracitová sloj permokarbonského stáří. S dolováním se započalo v polovině 19. století, důl Etna byl založen v roce 1931. Po roce 1945 byla spodní patra dolu zatopena a zavalena, a tak byla roku 1948 těžba zastavena. (10)

#### **4.2.14 Livtínovice, osada Mokré**

Při hlavní silnici se zde u čp. 8 a 9 nachází vodojem. Hranolová stavba má obdélný půdorys a je zcela prostá. Má sedlovou střechu, pokrytou taškami. Na zadním průčelí jsou prostá dřevěná dvířka. Jinak jsou stěny vodojemu bez otvorů. Na trojúhelníkovém štítě předního průčelí je zděná plastika, která zobrazuje poprsí muže v klobouku. Celá stavba má obílené cihlové zdivo. Pochází z první poloviny 19. století. (10)

#### 4.2.15 Lišov

##### **Základní nivelační bod**

Asi 2 km jihozápadně od obce, v lese nedaleko hlavní silnice do Českých Budějovic, stojí základní nivelační bod. Byl jedním z devíti základních nivelačních bodů Rakouska-Uherska, jediný na území českých zemí. Výšky bodů byly vztaženy k základnímu bodu tzv. Jaderského (Jadranského) výškového systému, umístěnému na budově staré celnice v italském Terstu. V České republice bylo používání Jadranského výškového systému ukončeno k 31. 12. 2000. Současný systém se nazývá Balt po vyrovnání (Bpv). (10)

ZNB Lišov byl zaměřen v roce 1878 a roku 1890 byl opatřen 2 m vysokým pomníkem. Na střední části je latinský text: *Locus perennis diligentissimae cum libella librationis, quae est in Austria et Hungaria confecta cum mensura graduum meridionalium et parallelorum quam European vocant. Erectum 1889* (tj. Hlavní pevný bod přesné nivelace provedené v Rakousku-Uhersku v souvislosti s evropským stupňovým měřením poledníkovým a rovnoběžkovým. Zřízen 1889).

Bod, jemuž se také říká „Věčné místo“ (*Locus perennis*), byl kdysi laicky mylně považován za střed Evropy. (10) Z Lišova vede k pomníku červená turistická značka (3 km).

##### **Vodní mlýn**

Mlýn zvaný pod Konířem je zmiňován od roku 1799, kdy bylo požádáno o povolení ke stavbě nového mlýna pod rybníkem Konířem. Mlýn měl několik majitelů. V roce 1949 byl mlýn i s pozemky prodán obci Lišov. Ve mlýně se později jen šrotovalo, v roce 1969 byl od obce odkoupen a dnes slouží jako rekreační objekt. (11)

#### 4.2.16 Lniště u Trhových Svinů

V údolí Klenského potoka, na dohled od Trhových Svinů, ale na katastru vsi Lniště, stojí ojediněle dochovaný Buškův hamr, jedno z posledních zařízení tohoto typu v jihočeské oblasti. Malebné seskupení budov, které prošlo v letech 1992 – 95 důkladnou rekonstrukcí, tvoří kromě vlastního výrobního objektu – hamru – ještě obytný dům a stavení bývalého obilního mlýna. Klasicistní styl staveb napovídá, že vznikly na konci 18. století. Na počátku 19. století je získal rod Bušků, kterému pak náležely více než 160 let. (1)



Srdcem celého areálu je hamr, nevysoké rozložené stavení se štíhlým komínem. Vodu, pohánějící veškerá strojí zařízení, přiváděl náhon odbočující z potoka a v závěrečné fázi vantroky, pod nimiž jsou umístěna tři kola na svrchní vodu. To největší pohání těžký buchar usazený v dřevěné stolici, druhé, menší, pak prostřednictvím dřevěného převodu (tzv. palečnice) pískovcový brus, a třetí přes železný ozubený převod, kliky a táhla dřevěné dmychadlo, které žene vzduch do kovářské výhně – velké ohřívací pece. Mechanická zařízení doplňují různě velké kovadliny, formy a bohatý soubor kovářského náčiní. Hamr byl známý především výrobou kvalitního zemědělského nářadí, hlavně pluhů, ale také kladiv, seker a lopat. Zpočátku zpracovával hlavně železné polotovary dovážené z Rakouska, později vyřazený železniční materiál.

Hamr byl v provozu až do roku 1955, po náročné rekonstrukci v něm byla zřízena veřejnosti přístupná expozice Jihočeského muzea. Návštěvníci mohou vidět tuto významnou technickou památku v částečném chodu. V obytném objektu, kde až do 70. let 20. století bydlela rodina bývalého hamerníka, je instalován lidový nábytek z Doudlebska a dobové zařízení z přelomu 18. a 19. století, to vše doplněné o jihočeskou keramiku, malby na skle apod. Sousední vodní mlýn mlel obilí až do roku 1905, pak sloužil jako výrobná ševcovských floků, jirchárna na vyčiňování kůží, drtila se tady i kostní moučka používaná jako hnojivo – vše rovněž s pomocí strojů, poháněných vodní silou. Později byl upraven na stodolu. Dnes je zde nástupní místo na prohlídkový okruh a prodejna s občerstvením. (1)

#### **4.2.17 Nesměň a Něchov**

Skupinový vodovod pro Něchov, Nesměň, Besednici a Todni vznikl postupně v letech 1924 – 28. Byl typickým dílem obecního vodárenství období První republiky. Využíval pramene podchycené na svazích Besednické hory a napájel gravitačním způsobem přes spotřebišťe dva věžové vodojemy v Něchově a Nesměni, které byly přibližně ve stejné nadmořské výšce. Navzájem byly propojeny a zároveň se z nich rozváděla voda do příslušných obcí. Vznikl tu nejen jednoduchý a kvalitní vodovod, ale také vodojemy byly po stránce architektonické na úrovni doby. Celá stavba pak je důkazem tehdy běžného skloubení technického a estetického myšlení. (10)

#### **4.2.18 Opatovice**

Opatovice představují mimořádně hodnotný a ucelený soubor zděné lidové architektury. Patrně nejpůsobivější a nejznámější lidovou stavbou (a také technickou památkou) je zde zděná kovárna z roku 1852, uzavírající od západu prostor návsi. Kovárna má sedlovou střechu a charakteristický křídlový štít s motivem „zavěšených“ volut a další střídou štukovou výzdobu. Ve štítové stěně se do návsi otevírá podkovárna krytá valeným obloukem. Vedle kovárny stojí zděné obytné stavení. V kovárně se zachovala výheň a byla i s obydlím opravena. V současné době je využívána k rekreaci. (10)

#### **4.2.19 Plástovice**

Bezpochyby nejznámější stavbou nejen v Plástovicích, ale na celých Zbudovských blatech je slavná zděná kovárna z roku 1852 v jižní části návsi. Směrem k jihu je otevřena půleliptickým obloukem podsíně pracovního prostoru, interiéry jsou zaklenuté plackovými klenbami. Kovárna má sedlovou střechu se dvěma křídlovými štíty bez volut, jen se střídou plochou výzdobou (hvězdičky, koňská hlava). Kovárna je součástí vesnické památkové rezervace, která byla v Plástovicích vyhlášena na jaře roku 1995. Vnitřní zařízení kovárny slouží k dekoraci a v současnosti je využívána jako klubovna, kde mají místní obyvatelé posezení. (18)

#### **4.2.20 Rudolfov**

##### **Těžba stříbrné rudy**

Rudolfov je centrem adamovsko-rudolfovského rudního revíru, který se rozkládá mezi obcemi Vidov a Velechvín v prostoru asi 13 km dlouhém a 1 km širokém. Hlavní těženou surovinou bylo stříbro, získáváno bylo však také zlato. S celkovým výtěžkem 50 tun stříbra se revír zařadil na druhé místo v jižních Čechách a patří do první desítky v českých zemích.

Počátky dolování stříbra se váží ke zprávě z roku 1358, první ověřené zprávy o těžbě však pocházejí až z počátku 16. století. Ke skutečnému počátku těžby v revíru došlo v roce 1544, o tři roky později bylo odevzdáno první vytěžené stříbro do mincovny. V roce 1589 byl Rudolfov povýšen na svobodné horní město. (10)

Nejvýznamnějším obdobím rudolfovského dolování byla druhá polovina 16. století. Dolování bylo natolik aktivní, že byla zřízena v Českých Budějovicích i mincovna, jedna ze čtyř v tehdejším českém království. V této mincovně byly zpracovávány výhradně místní drahé kovy. Koncem 16. století však již výnosy z dolování prudce klesaly. Vysoký přítok důlních vod znamenal velké finanční výdaje. Definitivní konec úspěšného dolování znamenalo zničení Rudolfova roku 1619. Pozdější četné pokusy o obnovu zdejších dolů již nikdy dřívějších výsledků nedosáhly.

Nejvýznamnějšími doly na území města Rudolfova byly důlní podniky Abraham, Tři králové a Orel se šachtami o hloubkách 230 – 250 m. Mezi Adamovem a Rudolfovem byl jeden z nejvýznamnějších a nejbohatších dolů, důl Boží vůle, jehož šachta Třešně byla s hloubkou 367 m nejhlubší v revíru. (10)

### **Hráz rybníka**

Rybník v Rudolfově, který byl založen asi v 16. století, je na potoce, na němž je výše také rybník Mrhal z roku 1515, který sloužil jako nádrž pro pohon čerpadel v dolech. Hráz zpevněná balvany je osázena lípami a vede po ní komunikace široká asi 4 m, která spojuje severní a jižní část obce. Hráz je dlouhá asi 90 m a široká v základech asi 12 m. Uprostřed je podesta, na níž je žulový sokl s plastikou sv. Jana Nepomuckého v životní velikosti. (10)

### **4.2.21 Římov**

Jednou z přehrad, které můžeme obdivovat pouze očima, aniž bychom se jí dotýkali, je Římovská vodní nádrž, jejíž hráze pozměnila údolí malebné řeky Malše asi 14 km jižně od Českých Budějovic. Rozlehlá vodní plocha není určena k rekreaci, ale slouží ryze vodárenským účelům – životadárnou tekutinou zásobuje část jižních Čech včetně metropole Českých Budějovic. Přehrada byla postavena v letech 1971 – 78, její kamenitá hráze je dlouhá 47,3 m a v koruně dlouhá 290 m. Zátopová plocha je více než 210 hektarů a hloubka vody nejvíce 43 m. (1)

#### 4.2.22 Sedlo

Široké lučinaté údolí Svinenského potoka kousek před soutokem se Stropnicí tvoří příjemnou kulisu Pešlovu hamru, nejstaršímu ze všech vodou poháněných kováren v této oblasti jihovýchodně od Českých Budějovic. Společně s mlýnem existoval prokazatelně již v 17. století jako majetek Vyšebrodského kláštera. Řemeslo zde provozoval František Mayer a jeho potomci. V roce 1844 se do rodiny přičlenil Jan Pešl, hamerník z Třísova, jehož rod vlastní majetek dodnes.

Samostatně stojící budova hamru je součástí větší osamělé usedlosti. Hamr v dnešní podobě pochází z konce 18. století a z doby prvního Pešla, který stavbu i vnitřní zařízení renovoval. Do ukončení pravidelného provozu v roce 1938 měl hamr dvě vodní kola na svrchní vodu, z nichž větší hnalo mohutný chvostový buchar v kamenných sloupech, označených letopočtem 1847 a iniciálou J. P. Hlavním výrobkem Pešlova hamru byly orací plechy, které měly hlavní odbyt v budějovických železářských obchodech a v knížecích schwarzenberských dvorech v Třeboni a v Lišově.

Usedlost je užívána původními majiteli. V hamru je zachováno kovací kladivo, výhně a náradí. Vodoenergetické příslušenství je obnoveno. (10)

#### 4.2.23 Strýčice

Zde na okraji obce u Strýčického potoka můžeme nalézt mlýn Bártův. Voda z tohoto potoka byla vedena od jezu do dvoudílného rybníka, odtud pak náhonem po navezené hrázi ke mlýnu. Mlýn měl původně dvě mlýnská kola na svrchní vodu o průměru 4 metry. Ta poháněla dvě česká složení a jeden pár stoup. Vodní kola se rovněž využívala k pohonu zemědělských strojů – mlátičky, řezačky, okružní pily aj.

Do roku 1890 měl mlýn jako přidruženou výrobu mechanizovanou pazdernu, malou dřevěnou boudu postavenou na břehu potoka těsně za mlýnem pod ústím Babického potoka. Zařízení pazderny pohánělo menší kolo na spodní vodu o spádu 1 metr. Využívala se tak vodní síla Babického potoka a přepadu vody od jezu. V pazderně bylo zařízení na lámání lněných stonků a na česání lněné koudele. V roce 1890 pazderna shořela a po úpravě toku potoka již nebyla obnovena. K mlýnu patřila zemědělská usedlost o výměře 15 hektarů. (11)

V roce 1947 došlo k rekonstrukci mlýna s výměnou všech podlaží a doplněním nového vybavení – čistícího stroje na obilí, loupačky, čtyřválcové stolice, dvojitých výtahů, pomocného zařízení jako sila na obilí, zásobníků na mouku a otruby. Mlýn byl také přizpůsoben na střídavé mletí žita a pšenice a na šrotování. Roku 1928 došlo k zapojení výpomocného elektrického pohonu. Od roku 1967 se na Bártově mlýně mlel mimo obilí i sušený sýr – Kassein.

Provoz ve mlýně se zastavil v poslední den roku 1975. Kromě mlýna v Mladé Vožici šlo o nejdéle činný malý mlýn v Jihočeském kraji. (11)

#### **4.2.24 Trhové Sviny – Rejta**

2 km jihovýchodně od Trhových Svinů stojí tzv. Kudrleho hamr nebo také Hamr pod Rejtou. Hamr zůstal v činnosti až do roku 1965, nejdéle ze všech hamrů na Doudlebsku, kde se výroba v těchto mechanizovaných, vodou poháněných kovárnách udržela nejloužeji do poválečných let.

Hamr pod Rejtou je součástí osamělé uzavřené usedlosti čtvercového půdorysu, vystavěné na Svineckém potoce roku 1771. Hamr zde byl zřízen jako součást původního mlýna patřícího Trhovým Svinům. Objekt byl přestavován v 19. a 20. století, poslední modernizaci hamru (betonové vantroky, Francoisova turbína) provedl Martin Kudrle. Objekt byl pokládán za nejlépe vybavený na celém Trhosvinsku. Hamr vyráběl rozmanité nářadí pro práci v zemědělství a v lese. Specializoval se na různé typy oracího náčiní přizpůsobeného druhu obdělávané půdy. Dodával je do celého jihočeského regionu.

Usedlost je adaptována k obytným účelům a rekreačnímu využití. Budova hamru je stavebně zabezpečena, uvnitř je zachován buchar, strojní nůžky a dvě ohřívací pece, bez dalšího vybavení. Vodní kolo je rozpadlé. Vnitřní zařízení má zůstat zachováno. (10)

#### **4.2.25 Tupesy**

V obci Tupesy můžeme vidět zděnou kovárnu v samostatném objektu s podkovárnou otevřenou krytým valeným obloukem k silnici, se štukovými znaky kovářského řemesla a letopočtem 1848 ve štítě. (10) Kovárna je nyní využívána k rekreačním účelům a jsou zde poskytovány ubytovací služby.

#### **4.2.26 Úsilné**

V obci Úsilné je zachován portál odvodňovací (dědičné) štoly sv. Eliáše. S její ražbou bylo započato roku 1574 a jejím účelem bylo odvodnění stříbrných dolů v okolí Rudolfova. V prvních letech byla štola ražena velmi intenzivně, dnem i nocí na ní pracovalo 90 havířů. Její ražba však byla velmi nákladná, a tak byly již po šesti letech práce poprvé přerušeny. V následujících letech se na štole sv. Eliáše střídavě pracovalo a střídavě byla opuštěna a chátrala.

Teprve roku 1725 byla v hloubce 84 m doražena do svého nejbližšího cíle, tedy šachty sv. Floriána. Za touto jámou se štola dělila a její odbočky směřovaly k jednotlivým starým šachtám. Poslední důlní práce na štole sv. Eliáše byly prováděny ještě na přelomu 19. a 20. století, kdy ji společnost Rudolfstädter Erzbergbau-Gewerkschaft vyčistila a opravila. Tehdy byla také hlavní jáma Eliáš (do štoly ústí v hloubce 95 m) prohloubena do 160 m. Dolování však bylo neúspěšné, a tak byla štola opět opuštěna.

V roce 1932 byla Eliášova štola upravena na jeden z vodních zdrojů českobudějovického vodovodu. Dědičná štola sv. Eliáše byla ražena na délku přes 3 km. V době, kdy byla doražena do prostoru hlavních dolů, bylo již zdejší stříbrorudné dolování v hlubokém úpadku, a tak nemohla již zabránit zániku kdysi bohatého rudolfovského revíru. Dnes je ústí štoly sv. Eliáše, které je osazeno novodobým betonovým portálem z roku 1934, nepřístupné, neboť se nachází na soukromém pozemku. (10)

#### **4.2.27 Včelná**

V obci Včelná je u stávající železniční trati zachován bývalý strážní domek koněspřežní železnice. Strážní domek stojí asi 300 m vlevo od železničního přejezdu ve směru od Českých Budějovic. Objekt, který byl postaven v letech 1826 – 32 u křižovatky koněspřežky s původní Lineckou silnicí, sloužil jako služebna a příbytek pro hlídače, který odpovídal za svěřený úsek trati. Nyní je domek využíván k obytným účelům. (10)

#### 4.2.28 Vlhavy

Při průjezdu touto obcí se dostáváme k Vlhavskému rybníku. Hráz tohoto rybníka se zakřiveným půdorysem pochází asi z 18. století, s novějšími úpravami, je dlouhá asi 120 m. Koruna hráze se širokou cestou je osázena z obou stran duby, na jižní straně ve dvou řadách. Dřevěná pravouhlá výpusť je nahoře přepažena a při dolním okraji je spojena roštem z kuláčů. (10)

#### 4.2.29 Zliv

V městečku Zliv je technickou památkou továrna na keramické a šamotové zboží. Areál továrny je situován na severozápadním okraji města, podél železniční trati Plzeň – České Budějovice.

V letech 1884 – 85 byla při železniční trati na okraji obce Zliv postavena továrna na zpracování hlíny a okrů z dolu v Blatné. Výroba byla zahájena v roce 1886. Knížecí Schwarzenberská továrna na zboží hliněné a barvy zemité ve Zlivi nabízela v roce 1894 výrobky cihlářské, kameninové, dlažební, kamnářské a žáruvzdorné a zemité barvy (pro olejové nátěry, jakož i do vápna na fasády). Z cihlářských výrobků byly vyráběny cihly pro vodní stavby a komíny a střešní tašky všech druhů. Z kamnářských výrobků kachlová kamna světlých moderních glazur a sporákové kachle. Z žáruvzdorných výrobků byly nabízeny především šamotové cihly na vyzdívky parních kotlů, pro vápenky, pece k pálení cementu, cihel, pro sklárny, vysoké pece, kuplovný a jiné.

S červenými a žlutými lícovými cihlami z té doby je možné se dosud setkat na mnoha stavbách na Budějovicku. Produkce továrny se také vyvážela do několika evropských zemí, ale také do Asie a do Jižní Ameriky. Obtíže se zajištěním odbytu v 90. letech 19. století vedly k úvahám o prodeji továrny. K prodeji továrny ve Zlivi došlo roku 1919. Důl v Blané však zůstal v majetku Schwarzenberků a továrna od nich musela suroviny nakupovat (k prodeji dolu došlo až v roce 1936). Zatímco za 1. světové války měla továrna mnoho zakázek, po skončení války výroba značně poklesla. Ve 20. letech výroba postupně rostla, ale v důsledku hospodářské krize na počátku 30. let byla v letech 1932 – 37 výroba zcela zastavena. K obnovení výroby došlo v roce 1937. (10)

Na konci 30. let byla zahájena modernizace továrny, na místě starých pecí č. 3 a 4 byla postavena první tunelová pec. První výrobky v ní byly vypáleny v květnu roku 1940. Za druhé světové války vzrostla poptávka po žáruvzdorných výrobcích. V roce 1946 byla továrna znárodněna. V roce 1950 vznikl samostatný podnik Šamotka Zliv. V letech 1957 – 60 byla šamotka součástí Chlumčanských keramických závodů, od roku 1961 byla začleněna do n. p. Calofrig Borovany. V roce 1992 byl státní podnik Calofrig přeměněn na akciovou společnost. Šamotka ve Zlivi byla v roce 1997 prodána německé firmě Schiedel. V současné době továrna ve Zlivi pokračuje ve výrobě komínových systémů. (10)

### **4.3 Současné využití jmenovaných technických památek v cestovním ruchu**

Technické památky jsou nedílnou součástí celého kulturního dědictví a mají v cestovním ruchu širokou využitelnost. Mohou sloužit nejen jako památníky své, již zašlé slávy, ale po citlivých úpravách nejen jako ubytovací a stravovací zařízení, ale i jako místo kulturního života (koncerty, divadelní představení, výstavy). Dosavadní nepřítel vstřícný přístup způsobil, že řada památek je ve špatném technickém stavu. Jako perspektivnímu faktoru cestovního ruchu by jim měla být věnována odpovídající pozornost.

Pohled na význam a úlohu technických památek se v současné době výrazným způsobem mění. Není to pouze české specifikum. Příklon ke krásám industriálních památek se projevuje po celé Evropě. Novou dimenzi nabývá i jejich ochrana. Cestovní ruch je jednou z aktivit, které k ochraně a renovaci technických památek výrazně přispívají. (26)

#### **4.3.1 Muzeální účely**

Technické památky lze v cestovním ruchu využít pro muzeální účely. Jedná se v zásadě o nejobvyklejší a nejstarší využití nejzajímavějších a unikátních památek. Umístěná expozice většinou vypráví o době rozkvětu oboru, který daná památka zastupuje. Muzejní expozice, zpracovaná podle současných vysokých nároků cestovního ruchu, je schopna návštěvníkovi věrně a srozumitelně zprostředkovat dobové pracovní postupy, technickou úroveň, náročnost činnosti apod. Muzejní expozice zakonzervuje určitý stav, avšak ani sebenázornější výklad o funkci jednotlivých strojů není schopen nahradit vlastní audiovizuální vjem. (26)



Samozřejmostí každé moderní expozice by mělo být názorné předvedení movitých technologických zařízení. Jde o doplnění uváděných technických údajů praktickou ukázkou. Z nejnovějších evropských trendů připomeňme expozici „posledního pracovního dne“. Návštěvníkovi se tak má navodit pocit, že pracovníci právě odešli a mohou se kdykoliv vrátit zpět. Na továrních stolech tak leží nářadí, na věšáku je připraven pracovní oděv. (26)

### **Hornické muzeum**

V obci Rudolfov bylo roku 1996 otevřeno malé hornické muzeum v rámci Městské knihovny. Nalezneme zde expozici, která dokládá historii těžby stříbra v Rudolfovském rudním revíru v letech 1385 – 1910. Výstavní plocha je 60 m<sup>2</sup> rozložených do 4 místností. Exponáty můžete zhlédnout ve 2 expozicích - dějiny města a dějiny dolování + putovní výstavy.

První expozice se zabývá dějinami Rudolfova od 1. poloviny 16. století po dnes a nalezneme zde listinné materiály, mince, privilegia, fotografie, pohlednice, vystavenou literaturu a pečeti významných osobností. Druhá expozice se zabývá rudolfovským hornictvím a obsahuje minerály a horniny rudolfovských hald, lampy a kahany, model důlních zařízení, důlní mapy, fotografie, uniformu, literaturu a malou repliku štoly s havířem. V místnosti s putovními výstavami se již vystřídalaly obrazy, plastiky a dřevořezby akademického sochaře Jana Kříže, Rudolfov na starých pohlednicích a fotografiích, fotografická výstava hornických slavností v roce 2000 aj. (28)

Muzeum navazuje na naučnou hornickou stezku "Rudolfovo město". V muzeu také probíhají doprovodní akce: setkání pamětníků a rodáků, vzpomínkové odpoledne, přednášky.

### **Muzejní expozice Buškova Hamru**

Asi jeden km od Trhových Svinů proběhla v letech 1992 – 95 celková rekonstrukce hamru a poté byl zpřístupněn veřejnosti jako muzeální expozice – pobočka Jihočeského muzea v Českých Budějovicích. Celé zařízení je poháněno třemi vodními koly, která uvádějí do chodu buchar, brusku a dmychadla výhně. Kola původní nejsou, při rekonstrukci byla vyrobena nová. Zařízení je plně funkční a při prohlídce je spuštěno. (21)

Součástí expozice výrobní části hamru je jedinečná kolekce nářadí hamerníka. Dochovaná kladiva a kleště jsou předměty s velkou historickou hodnotou. Tyto nástroje si totiž každý z hamerníků vyráběl sám a ve značně svérázných podobách. Úpravy nářadí se řídily druhem výrobků, které převládaly v produkci hamru. V kovárnách zdejších hamrů se hamerníci zabývali zejména výrobou drobných železných nástrojů a náčiní. Jednalo se především o pluchy pro místní zemědělce a dále kladiva, sekery a lopaty.

V obytné části je instalován lidový nábytek z Doudlebska s ukázkami keramiky, podmaleb na skle a dobového zařízení z přelomu 18. a 19. století. Před vlastní prohlídkou se promítá video o historii hamernictví na Doudlebsku. V areálu se pořádají kulturní a národopisné akce a ukázky řemesel. (21)

### **Muzeum historických hracích strojků**

Muzeum historických hracích strojků se nachází na hlavní ulici v Lišově a pochází ze soukromých sbírek pana Karla Irmiše. Návštěvník uvidí hrací automaty starší 100 let, které sloužily při představeních loutkových divadel, orchestriony z hostinců a pouťových produkcí, flašiny a kolovrátky válečných poškozců, polyfony z bufetů, cukrářství a obchodů, hrací církevní obrazy, zvonkohry, ručně vyřezávaný hrací betlem a řadu hodin, používaných v minulosti v domácnostech. Sbírká čítá 60 exemplářů a nejstarším je cestovní flašinet švýcarské výroby z roku 1866. (29)

### **Muzeum Roubenka**

V obci Římov bylo obecním úřadem otevřeno muzeum Roubenka s expozicí modelů vláček „Římovské mašinky“. Muzeum připomíná místní zajímavost: v druhé polovině 19. století měl v Římově svou kancelář František Antonín Gerstner, hlavní projektant slavné koněpřežní železnice z Lince do Českých Budějovic. Díky tomu je možné si zde prohlédnout zajímavé dokumenty ze stavby koněpřežní železnice včetně zvětšeniny mapy s celým projektem, kilometrží a profilem tratě. Kromě toho zde najdeme rozsáhlé kolejiště velikosti "N" (9 mm) zdejšího modeláře pana Höchtla. Na 100 metrech kolejí jezdí současně 10 souprav, celkově je k vidění přes 50 mašinek a více než 200 vagónů.

Muzeum obecní úřad zřídil v jedné z nejstarších místních roubených staveb odborníky datovanou k roku 1610. Dům působí zvenku nenápadným dojmem, roubený srub je ukryt v interiéru. (30)

### **4.3.2 Rekonstrukce technických památek**

Muzejní expozice představuje jen jeden ze způsobů využití stávajících památek. Široká nabídka technicky unikátních objektů vyvolává požadavek jejich rozsáhlejšího využití. Za zdůraznění stojí hlavně účely výstavní, kongresové a koncertní. Výstava moderního umění jistě lépe zapadá do kontextu industriální budovy než barokního paláce. Může tak být dále umocněna zbytky technologického zařízení bývalého podniku. Většina technických staveb se do dnešního dne dochovala bez technologického zařízení. To bylo demontováno a likvidováno nejdříve. Objekty s nedochovaným technologickým zařízením však mohou posloužit jako stylová ubytovací nebo restaurační zařízení. Vhodné skloubení současných nároků na ubytovací a stravovací služby s rekonstrukcí někdejší technické stavby může vytvořit unikátní prostředí, které jen umocní získané zážitky. (26)

#### **Formanská hospoda**

V roce 2001 byla zahájena rozsáhlá rekonstrukce bývalé přepřahací stanice a zájezdního hostince v Holkově. Má zde vzniknout expozice formanské dopravy, formanská hospoda s možností ubytování a dalšími možnostmi využití volného času. (6)

#### **Chalupa „Kovárna“**

Zděná kovárna v obci Tupesy byla po rekonstrukci adaptována k rekreačním účelům a jsou zde poskytovány ubytovací služby. Objekt je částečně vybaven dobovým nábytkem a doplněn výbavou zajišťující pohodlný pobyt. V obytné místnosti lze nalézt krb vytvořený z původní výhně a dekorativní prvky z původního vybavení kovárny. Nad výhni vedou schody do podkroví, které je klientům nepřístupné. Z domu vedou dveře do zahrady, kde je možné posezení i rozdělení ohně. Je zde dostatek místa i pro dětské hry. (25)

#### **Penzion „U Koňské dráhy“**

V obci Holkov je přestavěn objekt kočárovny koněspřežní železnice. Penzion – restaurant U Koňské dráhy zajišťuje ubytování ve 2 až 4 lůžkových pokojích, umístěných v podkroví staročeské usedlosti. Součástí objektu je zahradní restaurace a zastřešený letní parket, kde se pořádají pravidelné taneční večery s živou hudbou (country, rock, folk) a diskotéky. V areálu je prostor pro stanování a karavany. (39)

### **4.3.3 Naučné stezky**

V rekreačních a chráněných krajinných územích se nabízí další možnost využití technických památek. Touto možností je typ samoobslužných naučných stezek, které vedou po přírodních i technických a dalších historických památkách. Takovou stezku prochází návštěvník sám a výklad čerpá z pomůcek, kterými je stezka vybavena a ze stručného průvodcovského textu s očíslovanými zastávkami, které jsou vyznačeny v terénu. Naučné stezky jsou vybaveny v terénu rozmístěnými informačními panely, někdy dokonce i automatickými reproduktory. (16)

#### **Naučná stezka Paměti Slepíčních hor**

V nejnižnější části Čech se rozkládá nenápadný kopcovitý kraj, kterému vévodí lesnatý hřbet Slepíčních hor. Trasa naučné stezky prochází krajinou na rozhraní okresů České Budějovice a Český Krumlov v prostoru mezi Trhovými Sviny a Benešovem nad Černou. Seznamuje návštěvníky s vlastivědnými zajímavostmi Slepíčních hor. Je jedním z dílů volné trilogie vyprávění o životě lidí v česko-rakouském pohraničí.

Okruh je dlouhý 54 km a spojuje 17 zastávek s informačními panely, které popisují historii jednotlivých míst. Na okruhu se navíc nalézají dalších šest informačních tabulí, které jsou součástí jiných naučných stezek. Naučná stezka se tak může kombinovat s dalšími a není nutné ji absolvovat najednou. Trasa vede většinou po zpevněných komunikacích s asfaltovým povrchem. (32)

Sedmou zastávkou naučné stezky je Sýkorův hamr v osadě Dobrkovská Lhotka u Besednice. Součástí zastávky dvanácté je Kudrlův hamr nebo-li Hamr pod Rejtou.

#### **Naučná stezka Rudolfovo město**

V roce 1990 byla soukromou iniciativou dokončena naučná stezka Rudolfovo město, která prochází Rudolfovem a jeho blízkým okolím. Naučná stezka Rudolfovo město se skládá ze dvou na sobě nezávislých tras. Trasy jsou směřovány přes bývalé horní město Rudolfovo a jeho okolí a jsou zaměřeny hlavně na historii hornictví. Stezka poukazuje na základní informace o historii města a o technických dílech, která vznikla v souvislosti s těžbou stříbra a antracitu v jeho okolí. Začátek i konec obou tras je vhodně umístěn na konečných zastávkách MHD v Rudolfově. (33)

Trasa číslo 1 je značena černými zkříženými kladívky v bílém poli a je tematicky více zaměřena k historii města, staveb a vodních děl. Tato trasa je spíše oddychová. Vede údolím Rudolfovského potoka až k rekreačnímu rybníku Mrhal a dále se vrací po druhé straně potoka zpět do Rudolfova. Na asi 4,5 km dlouhém okruhu je osazeno 10 tabulí jednotlivých zastavení.

Trasa číslo 2 je značena bílými zkříženými kladívky v zeleném poli a je tematicky zaměřena k dějinám hornictví v rudolfovském rudním revíru. Trasa vede severním směrem přes obce Adamov a Hůry zpět do Rudolfova. Na téměř pětakilometrovém okruhu je umístěno 9 zastavení. Výchozí zastavení (na náměstí v Rudolfově) je pro obě trasy společné. (41) Mapa tras naučné stezky je vyobrazena v příloze (Příloha 2).

### **Naučná stezka Trhosvinensko**

Trasa naučné stezky Trhosvinensko, která byla otevřena v roce 1997, prochází obcí Trhové Sviny v okrese České Budějovice a jejím blízkým okolím. Je zaměřena hlavně na seznámení návštěvníků s přírodními zajímavostmi této oblasti, ale nezapomíná ani na vlastivědné zajímavosti a kulturní historii krajiny.

Stezka je určena především pěším návštěvníkům, využít ji mohou s určitým omezením i cyklisté. Na čtyřkilometrovém okruhu je umístěno 10 zastavení osazených informačními panely. Začátek i konec trasy je na autobusovém nádraží v Trhových Svinech. Stezka vede starou poutní cestou k baroknímu kostelíku ve Svaté Trojici, dále lesem a údolím Klenského potoka k technické památce Buškův hamr a zpět do Trhových Svinů. Návštěvníci mají možnost poznat typickou jihočeskou krajinu a seznámit se s přírodními zajímavostmi, mezi kterými je možné uvést léčivý pramen u Svaté Trojice nebo množství chráněných druhů rostlin a živočichů. V terénu je stezka vyznačena značením obvyklým pro naučné stezky - zelenobílými ochrannými "psaníčky". (31)

## 5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Marketingový výzkum pro potřeby diplomové práce proběhl během jarních měsíců roku 2008 na Českobudějovicku, především v Českých Budějovicích, Adamově a Hluboké nad Vltavou. Pro výzkum byla vybrána metoda jak osobního dotazování, tak písemného dotazování dle přání a možností respondenta. Náhodně bylo vybráno 150 respondentů.

Cílem dotazování bylo zjistit, jaké je povědomí respondentů o technických památkách a jaký je zájem potenciálních návštěvníků o technické památky. Dílčím cílem bylo zjistit vztah respondentů k cykloturistice a jejich postoje k cykloturistickým trasám.

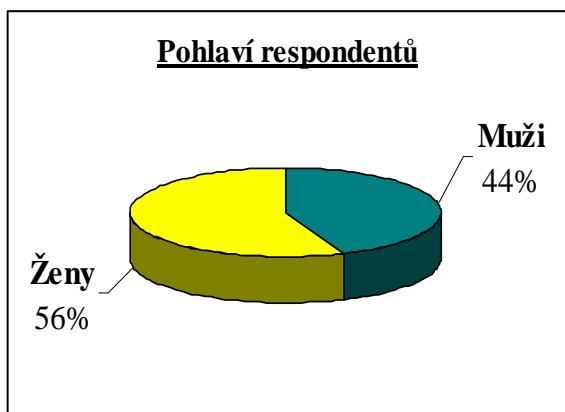
Úvodem byly kladeny identifikační otázky týkající se pohlaví, věku a nejvyššího dosaženého vzdělání. Poté následovalo 9 otázek jak uzavřeného, tak otevřeného typu. Respondenti byli dotazováni na znalost technických památek, jejich upřednostňování před architektonickými památkami, vztah k cykloturistice aj.

Výsledky dotazování byly interpretovány pomocí grafů a tabulek s krátkými komentáři. K vyhodnocení a interpretaci byl použit program Microsoft Office Excel. Konkrétní podoba dotazníku je součástí přílohy (Příloha 1).

### 5.1 Profil respondentů

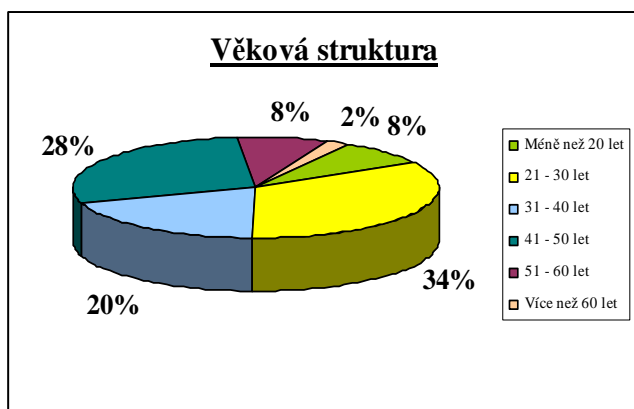
Dotazování se zúčastnilo 150 respondentů. Při výběru respondentů byla snaha o rovnoměrné zastoupení žen a mužů, přesto byla menší převaha žen, a to 56%.

Graf 1:



Zdroj: vlastní šetření

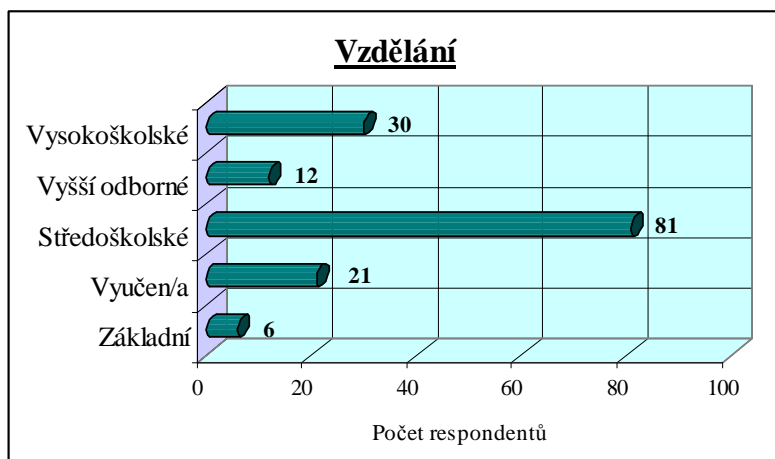
Graf 2:



Zdroj: vlastní šetření

Nejpočetnější věkovou skupinou byla 21 – 30 let (34 %). Další početnou věkovou skupinou byla 41 – 50 let (28 %) a poté 31 – 40 let (20 %). Nejmenší skupinu tvořili respondenti nad 60 let (2 %).

Graf 3:



Zdroj: vlastní šetření

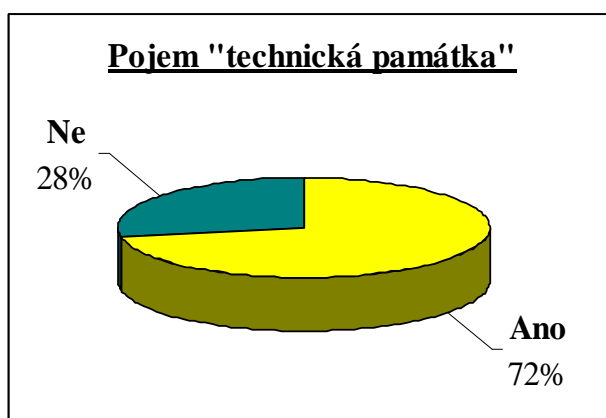
Ze vzdělání převažuje středoškolské (54 %). Druhé místo zaujalo vysokoškolské vzdělání (20 %) a na třetím místě jsou vyučení (14 %). Nejméně zastoupenou skupinou byli respondenti se základním vzděláním (4 %).

## 5.2 Výsledky dotazníkového šetření

Dotazníkem zaměřeným na technické památky na Českobudějovicku bylo osobním či písemným dotazováním osloveno 150 respondentů. Výsledky jsou utříděny podle jednotlivých otázek.

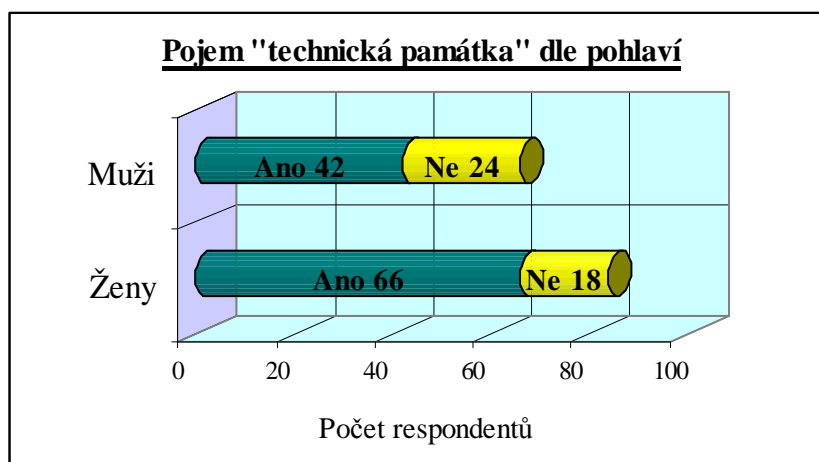
## 1. Znáte pojem technická památka?

Graf 4:



Zdroj: vlastní šetření

Graf 5:



Zdroj: vlastní šetření

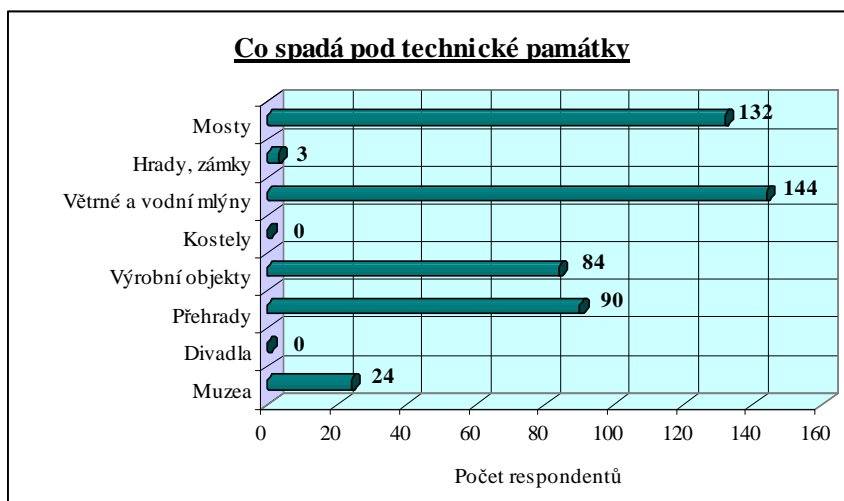
Pojem technická památka zná více než 2/3 dotazovaných. To je více, než bylo očekáváno. Při pohledu na rozdělení dle pohlaví je vidět, že tento pojem znají více ženy (78,5 %) než muži (63,5 %). To je zřejmé, protože ženy se více zajímají o paměťihodnosti.

## 2. Co myslíte nebo víte, že obecně spadá pod technické památky?

Cílem otázky bylo zjistit, co si respondenti pod technickými památkami nejvíce vybavují a zda mají správnou představu o technických památkách.



Graf 6:



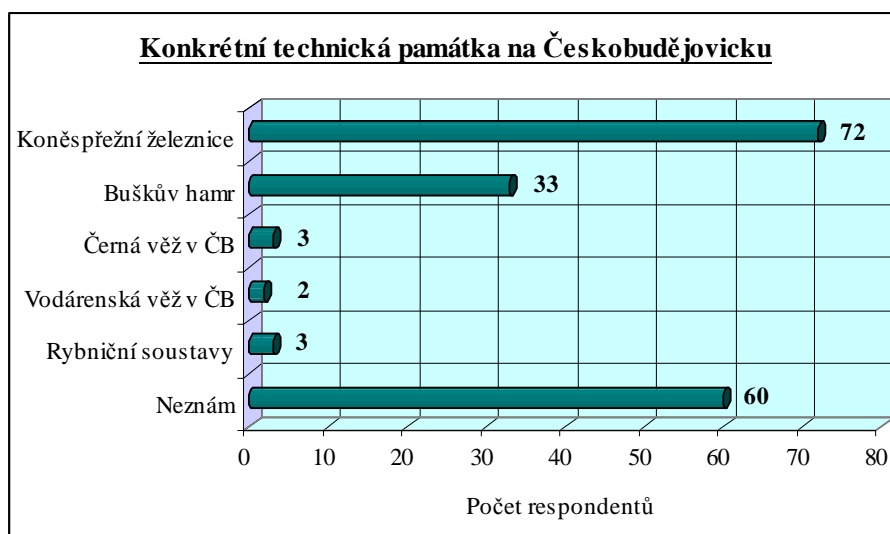
Zdroj: vlastní šetření

Většina dotazovaných správně zaznamenala větrné a vodní mlýny (96 %) a dále mosty (88 %). Menší počet dotazovaných také správně uvedl přehradý (60 %) a výrobní objekty (56 %), jako jsou továrny, papírny, pivovary apod. Kostely a divadla se neobjevily u žádné z odpovědí. Hrady a zámky se špatně objevily u 3 dotazovaných. Muzea patří mezi kulturní zařízení, ale mohou soustřeďovat technické památky. Proto je někteří respondenti (16 %) zaměnili za technické památky.

### 3. Znáte nějaké konkrétní technické památky na Českobudějovicku?

Tato otázka byla otevřeného typu a respondenti měli sami napsat jakou technickou památku či památky znají.

Graf 7:



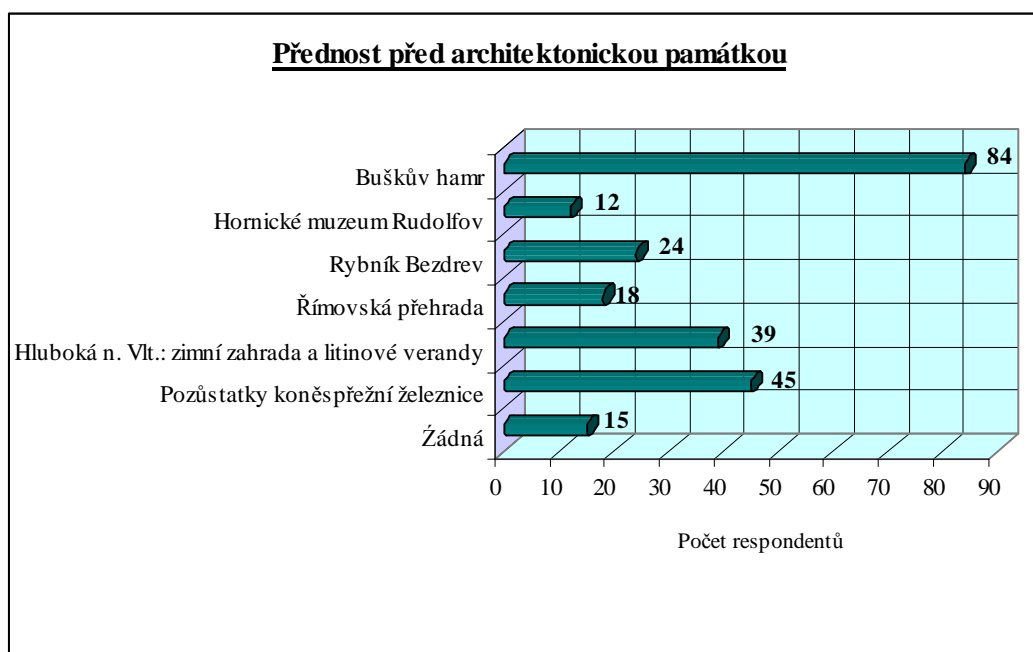
Zdroj: vlastní šetření

Nejčastěji byla zaznamenána odpověď – koněspřežní železnice, a to v 72 případech (48 %). 40 % respondentů uvedlo, že konkrétní technickou památku neznají. Druhou nejznámější památkou byl Buškův hamr (22 %). Většinou byla na otázku odpovězena jedna konkrétní technická památka. V některých případech však byly zaznamenány dvě i tři.

#### 4. Kterým technickým památkám byste dali přednost před návštěvou památky architektonické?

Tato otázka měla poukázat na nejpřitažlivější technické památky pro respondenty. Cílem bylo zjistit, které technické památky respondenty lákají a které by se tudíž daly dále využít pro uvažovaný produkt cestovního ruchu.

Graf 8:



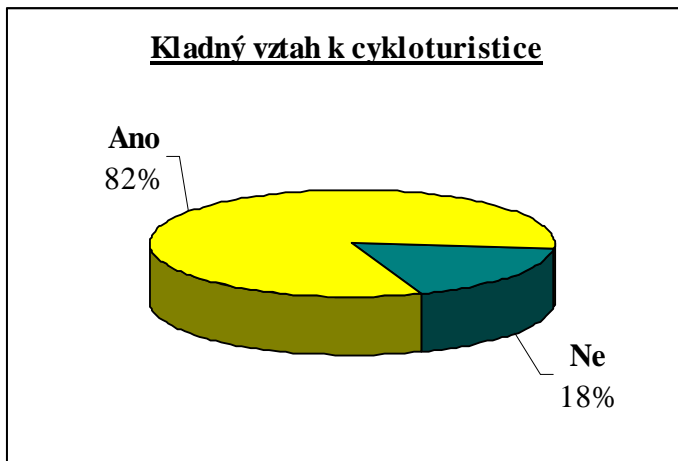
Zdroj: vlastní šetření

Nadpoloviční část dotazovaných (56 %) by dala přednost před architektonickou památkou Buškovu hamru. Buškův hamr je také jednou z nejvýznamnějších technických památek ve zkoumané oblasti. Na druhém místě skončily pozůstatky koněspřežní železnice (30 %). Tyto dvě technické památky patří mezi nejznámější na Českokobudějovicku. Pouze 10 % dotázaných uvedlo, že by nedali přednost žádné technické památce. To ukazuje, že technické památky mají rozvojový potenciál.

## 5. Máte kladný vztah k cykloturistice?

Následující otázky již směřovaly k cykloturistice. Bylo zkoumáno, jestli má vytvoření cykloturistického okruhu šanci na realizaci a zda by o něj byl zájem.

Graf 9:

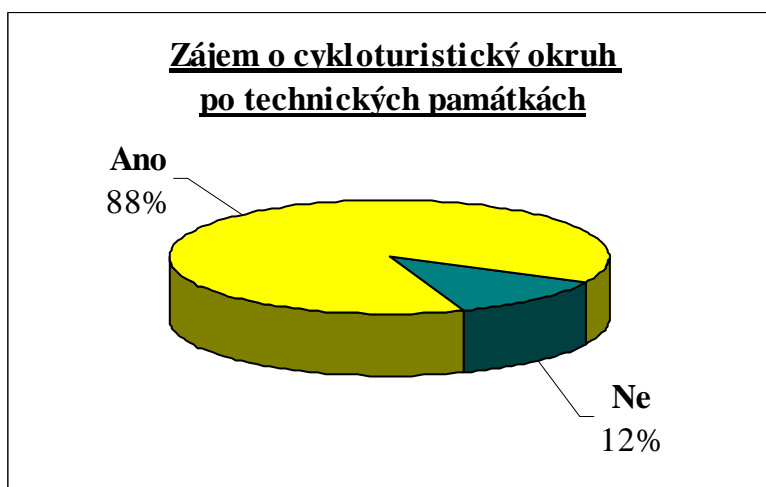


Zdroj: vlastní šetření

Je patrné, že náklonnost k cykloturistice je značná. Více než 3/4 dotázaných uvedlo, že mají kladný vztah k cykloturistice. Cykloturistika je sportem, který se nejen v jižních Čechách velice rozmáhá. Je to možné pozorovat také na stále se rozrůstajícím počtu značených cyklotras.

## 6. Zajímá by Vás cykloturistický okruh po technických památkách, i při předchozí odpovědi NE?

Graf 10



Zdroj: vlastní šetření

Také zájem o cykloturistický okruh po technických památkách je veliký. Z grafu lze vyčíst, že i někteří respondenti, kteří nemají kladný vztah k cykloturistice, by o tento okruh měli zájem.

**7. Které z uvedených možností by Vás lákali k uskutečnění cykloturistického výletu po technických památkách? Seřad'te je dle Vašeho názoru od 1 do 5.**

(1 – největší atraktivita, 5 – nejmenší atraktivita)

Tabulka 1: Atraktivity na cyklistickém okruhu od 1 do 5

ATRAKTIVITA	NEJČASTĚJŠÍ ZNÁMKA	PRŮMĚRNÁ ZNÁMKA	1. MÍSTO	POŘADÍ
Historie hamernictví	2	2,72	33	2
Vodní mlýny	4	3,00	33	4
Pozůstatky po koněspřežní železnici	3	2,62	33	1
Muzea	5	3,82	6	5
Ostatní zajímavosti	4	2,84	45	3

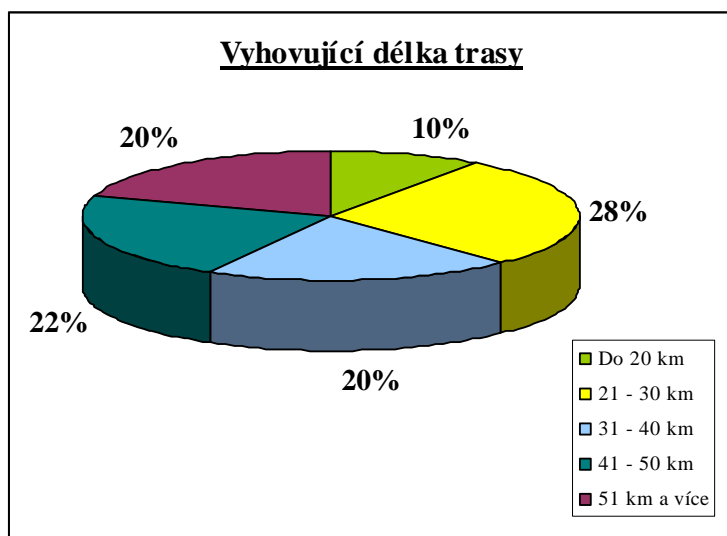
Zdroj: vlastní šetření

Z tabulky je vidět, že nejlákavější se zdají být pozůstatky po koněspřežní železnici. Druhé místo zaujala historie hamernictví, tedy kováren na vodní pohon. Třetí místo patří ostatním zajímavostem na trase jako jsou Holašovice – památka UNESCO, ZOO Ohrada, Žižkovo rodiště apod. Tyto zajímavosti se v 45 případech objevily na prvním místě, což je nejvíce ze všech uvedených atraktivit. Za nejmenší atraktivitu jsou považovány muzea.

**8. Jaká délka trasy by Vám nejvíce vyhovovala pro celodenní výlet?**

Cílem bylo zjistit, jak dlouhé trasy respondentům nejvíce vyhovují. Na základě těchto odpovědí pak budou sestavovány jednotlivé cykloturistické okruhy, které napomohou přiblížit turistům technické památky.

Graf 11:



Zdroj: vlastní šetření

Tabulka 2: Vyhovující délka trasy dle pohlaví

	Do 20 km	21 – 30 km	31 – 40 km	41 – 50 km	51 km a více
Ženy	12	36	18	15	3
Muži	3	6	12	18	27

Zdroj: vlastní šetření

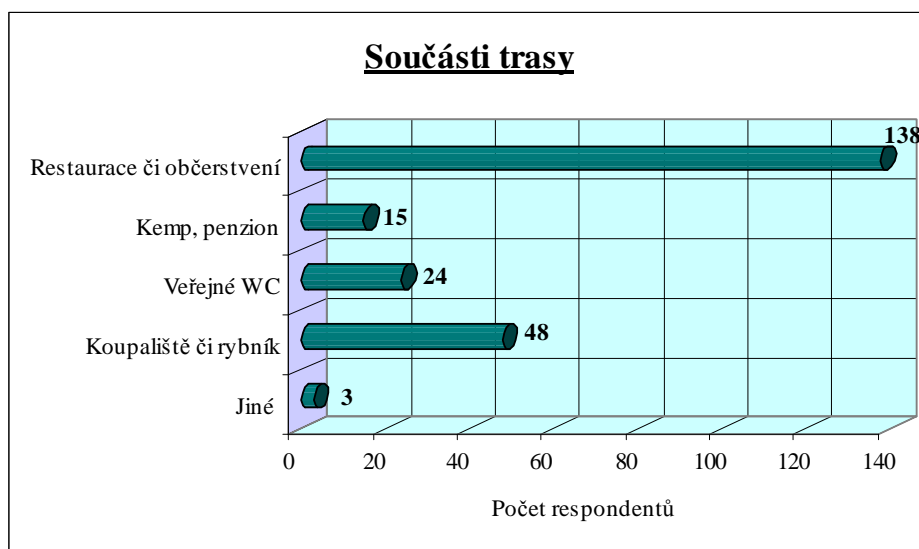
Z grafu je patrné, že rozdělení je téměř souměrné. Nejpočetnější skupinou je přesto délka 21 – 30 km (38 %). Na druhém místě skončila délka 41 – 50 km (22 %) a na třetím místě jsou se stejným počtem délky 31 – 40 km a 51 km a více (20 %). Nejméně byla zastoupena skupina do 20 km (10 %).

Délkové rozhraní je lepší zjišťovat podle pohlaví. Jak je vidět z tabulky, tak ženy upřednostňují kratší trati a muži zase ty delší. V průměru, kdy počítáme vždy s horní hranicí daného rozmezí a u poslední skupiny počítáme s 65 km, je u žen vypočtena délka 35,5 km a u mužů délka 51 km.

## 9. Co byste uvítali na cykloturistickém okruhu?

Poslední otázka se zabývala tím, co by dotazovaní na trase uvítali. Byly dány čtyři možnosti a také prostor pro jejich vlastní návrhy. Zde mohli sami vyjádřit, co by podle nich na cykloturistickém okruhu nemělo chybět.

Graf 12:



Zdroj: vlastní šetření

Nejčastěji byla zaznamenána odpověď – restaurace či drobné občerstvení, a to v 92 %. To je samozřejmé, protože na trase je důležité doplňovat tekutiny a energii. Druhou častou odpovědí bylo koupaliště či rybník (32 %). Dále se objevovaly veřejné WC, a to převážně u žen.

Možnost vlastních návrhů a doplnění ve většině případech využita nebyla. Pouze ve třech případech se zde nalézaly věcné návrhy. Tyto připomínky se týkaly informačních tabulí na trase.

### 5.3 Závěry z dotazníkového šetření

Mezi základní otázky dotazníkového výzkumu patřily:

- znalost pojmu technická památka
- co se obecně pod tyto památky řadí
- znalost konkrétních technických památek na Českobudějovicku
- upřednostňování technických památek před architektonickými
- vztah k cykloturistice
- zájem o cykloturistický okruh po technických památkách
- vyhovující délka trasy a její součásti

Výzkumem bylo zjištěno, že více jak 2/3 dotazovaných (72 %) znají pojem technická památka. Tento závěr byl překvapující, protože předpoklady byly podstatně nižší. Obecně lidé mezi technické památky nejvíce řadili větrné a vodní mlýny, mosty, přehrady a výrobní objekty (továrny, papírny, pivovary...). U konkrétních technických památek na Českobudějovicku se nejčastěji objevovaly koněspřežní železnice a Buškův hamr. Tyto dvě nejznámější technické památky byly také nejčastěji upřednostňovány před architektonickými památkami.

K cykloturistice má 82 % dotazovaných kladný vztah. Cykloturistika je nenásilnou formou poznávací aktivní turistiky a stala se velkou módou v devadesátých letech uplynulého století. Cykloturistika, jak je vidět z výzkumu, je velmi oblíbená i dnes. To je také patrné z poměrně husté sítě cyklotras v jižních Čechách, která se i nadále rozrůstá.

Výzkum také prokázal zájem o cykloturistický okruh po technických památkách. Pouze 12 % dotazovaných by o tento okruh nemělo zájem. Nejlákavější se pro turisty zdají být pozůstatky po koněspřežní železnici a poté historie hamernictví. Velký zájem však pořád je o architektonické památky a jiné zajímavosti, které by okruh po technických památkách doplňovaly. Jako vhodná délka trasy by se pro ženy jevila do 35 km. Pro muže by byly vhodnější delší trasy cca 50 – 60 km. Na trasách by respondenti uvítali restauraci či jiné občerstvení a také koupaliště. Některým ženám by na trase přišly vhod veřejné WC. Byl také zaznamenán zájem o informační tabule na trase.

## 6 NÁVRHY A DOPORUČENÍ

Na základě provedeného terénního průzkumu bylo zjištěno, že větší část technických památek se v cestovním ruchu nevyužívá. Ale právě využití těchto památek v cestovním ruchu je předpokladem jejich záchrany a existence. Z tohoto důvodu byl proveden marketingový výzkum, jehož cílem bylo zjistit zájem o cykloturistiku a cykloturistický okruh po technických památkách. Z výzkumu je zřejmé, že zájem o takovýto okruh by byl značný. Cykloturistika je stále se rozšiřujícím druhem turistiky, a proto by tyto trasy mohly napomoci poznání technických památek širšímu okruhu lidí.

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního ruchu pro cyklisty, tzv. „cyklobalíček“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. Cyklobalíčky jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. (20)

### 6.1 Konkrétní nabídka cyklobalíček

Z výsledků dotazníkového šetření byly vytvořeny cílové skupiny – segmenty cyklistů. Pro tyto segmenty byly vytvořeny tématické cykloturistické okruhy – cykloprohlídky. Při tvorbě okruhů byla snaha o zahrnutí zařízení s certifikací Cyklisté vítání.

Cyklisté vítání je celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která projdou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem. (22)

Obrázek 2: Označení zařízení s certifikací Cyklisté vítání



Zdroj: [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)



### 6.1.1 Cykloprohlídka 1: Doudlebskem, krajem hamerníků

Doporučené segmenty turistů:

- ženy
- sportovně založené rodiny s většími dětmi
- pohodoví cyklisté
- sportovně založení senioři

Charakteristika trasy:

- délka trasy 29,6 km
- mírná až střední náročnost (profil trasy – Příloha 3)
- doporučeno pro crossová nebo horská kola

Obrázek 3: Mapa cykloprohlídky 1



Zdroj: vlastní zpracování

Začátek okruhu – Trhové Sviny. Do Trhových Svinů se z Českých Budějovic dostanete cyklobusem. Cyklobus je speciálně upravený autobus pro přepravu kol. Obvykle je v autobusu oddělený prostor pro zavěšení kol a místa pro cestující. Je možné se setkat i s klasickým autobusem, ke kterému je připojený vlek pro kola. Zatím nejrozsáhlejší síť této přepravy je v jižních Čechách a okolí Šumavy. V jižních Čechách zajišťuje tuto službu dopravní systém CYKLOTRANS. V době letní sezóny (od 16. 6. do 30. 9.) pokrývá téměř celý Jihočeský kraj dostatečně hustým systémem pravidelných autobusových linek a svým pasažérům vytváří ideální možnost snadného pohybu v zájmové oblasti nezávisle na osobním automobilu. (20)

## Popis trasy

Trhové Sviny (0 km) – Buškův hamr (1,2 km) – Něchov (5,3 km) – Nesměň (9,1 km) – Besednice (12,4 km) – Douchův háj (15,1 km) – Na Mlýnech (24,7 km) – Trhové Sviny (29,6 km)

Tabulka 3: Statistika cykloprohlídky 1

DÉLKA TRASY	LESNÍ CESTY	VOZOVÉ CESTY	SILNICE III. TŘÍDY	SILNICE II. TŘÍDY	STOUPÁNÍ V ÚSECÍCH	KLESÁNÍ V ÚSECÍCH
29,6 km	21 %	11 %	60 %	8 %	45 %	55 %

Zdroj: vlastní zpracování

## Začátek tématického okruhu – Trhové Sviny

Město ležící na soutoku Trhosvinenského a Farského potoka, které bylo od nepaměti střediskem obchodu. Je také východiskem turistických cest do Slepíčních hor, vzdálených necelých 10 km. Trasa odtud vede po cyklotrase č. 1123-1130 do Buškova hamru.

### Zastavení č. 1 – Buškův hamr

Nejvýznamnější zastávka na trase. Buškův hamr je funkční technickou památkou. Celé zařízení je poháněno třemi vodními koly, která uvádějí do chodu buchar, brus a dmychadla u výhně. Součástí expozice je i kolekce originálního kovářského náradí. V bývalé obytné části je umístěna výstava lidového nábytku z Doudlebska s ukázkami keramiky, podmaleb na skle a dobového zařízení z přelomu 18. a 19. století. (21) Je zde také možnost malého občerstvení. Při prohlídkách jsou předváděny stará lidová řemesla.

Provozní doba hamru:

- květen, září, říjen: So, Ne 10 - 17 hod.
- červen - srpen: denně mimo Po 10 - 17 hod.

Trasa pokračuje po cyklotrase č. 1130 do obce Něchov a dále po lesní komunikaci do obce Nesměň.

### Zastavení č. 2 a 3 – Něchov a Nesměň

Vesnice poblíž Besednice. Turista zde najde věžové vodojemy, které jsou důkazem skloubení technického a estetického myšlení. Vodojemy byly navzájem propojené. Sloužily pro rozvod vody do příslušných obcí. Trasa pokračuje po cyklotrase č. 1128 do Besednice.

#### **Zastavení č. 4 – Besednice**

Velká ves pod Slepíčími horami, která je pravděpodobně jednou z nejstarších osad na Doudlebsku. V minulosti byla obec významná těžbou a zpracováním žuly a kvalitními cihlářskými výrobky. Dominantou je farní barokní kostel sv. Prokopa z roku 1738. Na nedalekém vrchu Slabošovka se nachází telekomunikační věž, která slouží i jako rozhledna. Při silnici do Trhových Svinů je možné obdivovat Boží muka ze 16. století. Jedná se o toskánský sloupek s kapličkou na hranolovitém soklu. Besednice je také často zmiňována v souvislosti s údajnými zbytky kruhových slovanských mohyl z 8. – 9. století. V blízkosti obce se nachází Přírodní památka Besednické vltavíny. (38) V Besednici lze navštívit přírodní koupaliště. Z Besednice trasa vede po silnici II. třídy, dále odbočuje na lesní komunikaci. Odtud vede zelené turistické značení k Douchovu háji.

#### **Zastavení č. 5 – Douchův háj**

Lesík asi na půl cesty mezi Besednicí a Dobrkovem. Nachází se zde nenápadné místo zvané lidově "Vandička". Jedná se o skalní útvar tvořený skupinou bochníkovitých žulových balvanů. Na horní ploše největšího balvanu se nachází dokonale vytvořená mísovitá prohlubeň oválného tvaru, v puklině mezi balvany je osazená drobná dřevěná kaplička s obrázkem Panny Marie. Místo je významné hned z několika hledisek. Jedná se o vzácný a dosud neporušený přírodní útvar popisový od 19. století. Voda z kamenné mísy má podle pověsti uzdravující účinky, stejně tak i pobyt na místě samém, pokud člověk přichází s pokorou a dobrými úmysly. (24) Nedaleko odtud je bývalý Sýkorův hamr. Budova hamru je kamenná. Jedná se o prostou lidovou architekturu se znaky 19. století. Do dnešních dnů se již z původního hamru mnoho nedochovalo. Trasa pokračuje přes Dobrkovskou Lhotku, dále po cyklotrase č. 1128 přes obec Slavče, dále po silnici III. třídy přes Chvalkov, Čížkrajice, Mezilesí a pokračuje po modrém turistickém značení k místu zvanému Na Mlýnech.

#### **Zastavení č. 6 – Na Mlýnech**

Místo podél toku blízkého Svinenského potoka, kde od středověku vznikaly stavby vodních mlýnů a hamrů. Nedaleko proti proudu potoka stojí bývalý Marouškův mlýn a bývalý Kudrlův hamr. Hamr zůstal v činnosti nejdéle ze všech hamrů na Doudlebsku. Hamr pod Rejtou, jak se mu také říká, je součástí osamělé uzavřené usedlosti. Usedlost je adaptována k obytným účelům a rekreačnímu využití. Budova hamru je stavebně zabezpečena, uvnitř je zachován buchar, strojní nůžky a dvě ohřívací pece. (38)

Kudrlův hamr je poslední zastávkou na trase. Trasa dále směřuje zpět do Trhových Svinů. V Trhových Svinech trasa končí. Odtud lze opět využít cyklobusu zpět do Českých Budějovic.

Trasa vede částí naučné stezky Paměti Slepíčních hor, a to od Besednice až po Trhové Sviny. Na trase jsou instalovány informační panely, které popisují historii jednotlivých míst. Orientace na této části trasy je tak zpřehledněna pomocí tabulek s logem stezky a nástřikem na stromech.

### **Restaurace a jiná občerstvení na trase**

- Restaurace „U Podkovy“, Trhové Sviny, tel.: 386 322 717
- Restaurace „Staročeská“, Trhové Sviny, tel.: 386 321 092
- Penzion „Centrum“, Trhové Sviny, tel.: 386 322 505
- Občerstvení, Buškův hamr
- Restaurace „U Hajných“, Besednice, tel.: 380 323 130

### **Turistická informační centra**

- Turistické informační centrum, České Budějovice, tel.: 386 801 413, 386 359 479, [infoCb@c-budejovice.cz](mailto:infoCb@c-budejovice.cz)
- Turistické a mapové centrum jižní Čechy, České Budějovice, tel.: 386 352 589, 386 359 470, [mapcentrum@vol.cz](mailto:mapcentrum@vol.cz)
- Turistické kulturní a informační centrum, Trhové Sviny, tel.: 336 321 784, [infocentrum@tsviny.cz](mailto:infocentrum@tsviny.cz)

### **Prodejny a opravy jízdních kol**

- Cyklo Švec s.r.o., České Budějovice, tel.: 387 426 947
- Cyklo Extra Sport, České Budějovice, tel.: 385 344 247
- Miloslav Vaniš, Trhové Sviny, tel.: 386 322 758, 776 724 584

## 6.1.2 Cykloprohlídka 2: Po stopách minulosti

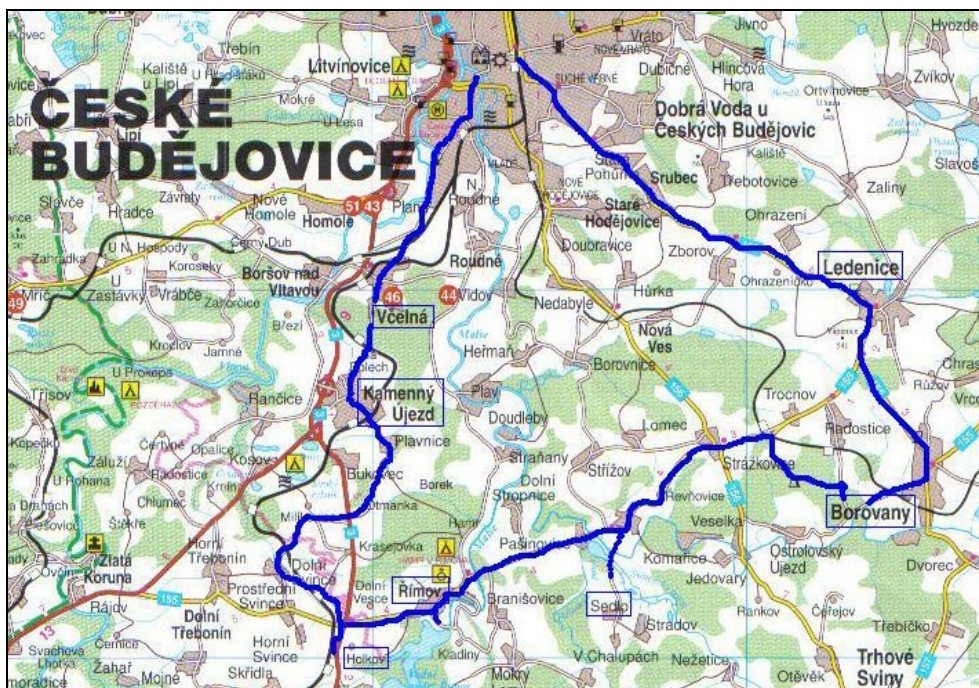
Doporučené segmenty turistů:

- muži
- dálkoví cyklisté

Charakteristika trasy:

- délka trasy 61,4 km
- střední náročnost (profil trasy – Příloha 3)
- doporučeno pro crossová nebo horská kola

Obrázek 4: Mapa cykloprohlídky 2



Zdroj: vlastní zpracování

### Popis trasy

České Budějovice (0 km) – Včelná (6,7 km) – Kamenný Újezd (9,9 km) – Holkov (19,2 km) – Římov (23,3 km) – Sedlo (30,6 km) – Pomník Jana Žižky z Trocnova (40,1 km) – Borovany (43,6 km) – Ledenice (48,5 km) – České Budějovice (61,4 km)

Tabulka 4: Statistika cykloprohlídky 2

DÉLKA TRASY	LESNÍ CESTY	VOZOVÉ CESTY	SILNICE III. TŘÍDY	SILNICE II. TŘÍDY	STOUPÁNÍ V ÚSECÍCH	KLESÁNÍ V ÚSECÍCH
61,4 km	12 %	13 %	27 %	49 %	53 %	45 %

Zdroj: vlastní zpracování

### **Začátek tématického okruhu – České Budějovice**

Metropole jižních Čech, která nabízí mnoho cenných historických památek. V Českých Budějovicích lze za největší turistickou atraktivitu považovat historické centrum města, které je městskou památkovou rezervací. Trasa odtud vede po silnici II. třídy k první zastávce, kterou je obec Včelná.

#### **Zastavení č. 1 – Včelná**

Osada, která vznikla spontánně při nové císařské silnici z Budějovic do Lince. Díky poloze, na frekventované císařské silnici, měla již od samého vzniku pro rozvoj obce velký význam formanská doprava. Přinášela pracovní příležitosti, finance i informace o světě. Po zbudování koněspřežní trati v letech 1825 – 1832 z Budějovic do Lince, bylo ve Včelné též nákladní nádraží koněspřežky. Doposud je zachován státem chráněný strážní domek koněspřežní dráhy čp. 242 v části Lesní kolonie. (36) Trasa pokračuje do obce Kamenný Újezd.

#### **Zastavení č. 2 – Kamenný Újezd**

Malebný kout mezi pravým břehem řeky Vltavy a Poříčským polesím. Je také významným historickým místem. Obec byla důležitou zastávkou nejstarší evropské koněspřežní železnice České Budějovice – Linec. Nalézají se zde několik pěkně zachovalých objektů. Strážní domek koněspřežné dráhy se nachází asi 200 metrů vlevo od železničního přejezdu u zastávky Kamenný Újezd – Důl ve směru od ČB. Dojít se k němu dá po široké cestě podél dnešní železnice. Přímo v areálu železničního nádraží v Kamenném Újezdě se nalézají násep s pěkným klenutým můstkem. (6) Trasa pokračuje po cyklotrase č. 1121 přes obec Plavnice, dále po modrém turistickém značení přes Milíkovice a Dolní Svince do Holkova.

#### **Zastavení č. 3 – Holkov**

Železniční stanice na Velešínské trati. Je znám už jako stanice koněspřežky. Mezi zastávkou a hlavní silnicí stojí velká budova bývalého zájezdního hostince Veselka. Mívala trojštítové průčelí, střední štít se před časem zřítil a v roce 2006 byl znovu dostavěn. Blízko stojí ještě budova bývalých stájí pro potřeby koněspřežky. Budova bývalé kočárovny je přestavěna na Penzion – restaurant U Koňské dráhy. Součástí objektu je zahradní restaurace a zastřešený letní parket, kde se pořádají pravidelné taneční večery s živou hudbou a diskotéky. (39) Naproti bývalé kočárovně je zachován násep drážního tělesa s mostkem (ukázka kolejového svršku). Dále trasa vede po silnici II. třídy do obce Římov.

#### **Zastavení č. 4 – Římov**

Unikátní poutní místo, zapsané do okolní krajiny. Loretánská kaple je dosti věrnou kopií italské Lorety u Ancony. V okolní krajině v okruhu 5 km se nachází 25 kaplí a kapliček pašijové (křížové) cesty. Významnými objekty je zde muzeum Roubenka se stálou expozicí modelů vláček a přehrada. Vodárenská nádrž Římov byla vybudována v letech 1971 – 1978 na řece Malši. Vodní dílo slouží jako zdroj vody pro vodárenskou soustavu jižní Čechy. (35) Zde je také možné se zastavit ve veřejném tábořišti Hamr – Římov. Kemp leží na břehu řeky Malše a je zde přírodní koupaliště.

Provozní doba muzea:

- březen - červen, září – listopad: So, Ne 10 - 12 hod. 13 - 16 hod.
- červenec – srpen: denně mimo Út, Čt 10 - 12 hod. 13.30 - 17 hod.

Z Římova trasa vede k další zastávce na trase, kterou je Sedlo.

#### **Zastavení č. 5 – Sedlo**

Malá ves v údolí Svinenského potoka. Kousek před soutokem se Stropnicí se zde nachází Pešlův hamr, nejstarší ze všech vodou poháněných kováren v této oblasti. Samostatně stojící budova hamru je součástí větší osamělé usedlosti. Usedlost je užívána původními majiteli. V hamru je zachováno kovací kladivo, výhně a nářadí. Obnoveno je zde vodoenergetické příslušenství. (10) Ze Sedla trasa pokračuje po silnici II. třídy zpět přes Komařice, dále přes Řevňovice a Strážkovice, kde přechází na modré turistické značení k pomníku Jana Žižky z Trocnova.

#### **Zastavení č. 6 – Pomník Jana Žižky z Trocnova**

Historická zajímavost na trase. V těchto místech se podle pověsti husitský vojevůdce narodil. V areálu památníku vede značená cesta kolem rybníků a místa narození Jana Žižky. Tato překrásná procházková cesta je přístupná celoročně. Součástí areálu je Muzeum husitského hnutí, které je možné navštívit od 1. 5. do 30. 9. denně mimo pondělí v době od 9:00 do 17:00 hodin. K dispozici je také občerstvení "U Žižkova dvorce" s letní terasou a ubytováním. (37) Odtud trasa pokračuje po lesní cestě kolem soukromého pohraničního skanzenu do Borovan. Součástí tohoto skanzenu je i muzeum s exponáty, které dokumentují službu na státní hranici.



### **Zastavení č. 7 – Borovany**

Nevelké město, které je obklopené borovými lesy, velkým počtem rybníků a rašelinišť. Na náměstí se zde nachází čtyřboký pranýř, který dnes patří v našich městech k vzácnostem. Jižní stranu náměstí uzavírá areál bývalého augustiniánského kláštera s mohutnou budovou někdejší prelatury, dnes zámku. Zámek je v současnosti nepřístupný. Na nádvoří zámku stojí kašna z poloviny 18. století. Okruh pokračuje po silnici II. třídy k poslední zastávce na trase – do Ledenic.

### **Zastavení č. 8 – Ledenice**

Městys s významnou tradicí truhlářského řemesla. Dominantou obce je farní kostel sv. Vavřince, který vznikl před rokem 1300. V blízkosti základní školy stojí kamenný pranýř pocházející z 2. poloviny 17. století. Pranýř sloužil k připoutání provinilců, aby byli vystaveni veřejné hanbě. Nyní vede trasa přímo přes Srubec zpět do Českých Budějovic, kde trasa končí.

### **Restaurace a jiná občerstvení na trase**

- Restaurace „U Kaštanu“, Včelná, tel.: 387 250 364
- Cukrárna, kavárna, Kamenný Újezd, tel.: 387 998 162
- „Římovský hostinec“, Římov, tel.: 387 987 023
- Restaurace „Modrý džbán“, Římov, tel.: 387 987 172
- Občerstvení „U Žižkova dvorce“
- Restaurace „Valeš“, Borovany, tel.: 387 981 675, 777 233 432 
- Restaurace „Na Plácku“, Ledenice, tel.: 378 995 231, 603 770 357 

### **Turistická informační centra**

- Turistické informační centrum, České Budějovice, tel.: 386 801 413, 386 359 479, [infoCb@c-budejovice.cz](mailto:infoCb@c-budejovice.cz)
- Turistické a mapové centrum jižní Čechy, České Budějovice, tel.: 386 352 589, 386 359 470, [mapcentrum@vol.cz](mailto:mapcentrum@vol.cz)
- Informační centrum a Galerie, Římov, tel.: 387 987 105
- Informační centrum, Borovany, tel.: 387 001 351, [kultura@borovany-cb.cz](mailto:kultura@borovany-cb.cz)

### **Prodejny a opravny jízdních kol**

- Cyklo Extra Sport, České Budějovice, tel.: 385 344 247
- Cyklo Švec s.r.o., České Budějovice, tel.: 387 426 947



### 6.1.3 Cykloprohlídka 3: Víkend na Blatech (dvoudenní výlet)

Doporučené segmenty turistů:

- sportovně založené rodiny s většími dětmi
- pohodlí cyklisté
- sportovně založení senioři

Charakteristika trasy:

- délka trasy 63,4 km
- mírná až střední náročnost (profil trasy – Příloha 3)
- doporučeno pro crossová nebo horská kola

Obrázek 5: Mapa cykloprohlídky 3



Zdroj: vlastní zpracování

## Popis trasy

České Budějovice (0 km) – Podevrážský mlýn (14,3 km) – Holašovice (19,6 km) – Strýčice (24,7 km) – Tupesy (28,1 km) – Vlhavy (31,7 km) – Plástovice (34,1 km) – Zliv (39,9 km) – dvůr Vondrov (44,9 km) – Bezdrev (46,1 km) – Lovecký zámek Ohrada a ZOO Ohrada (47,4 km) – Hluboká nad Vltavou (50,1 km) – Opatovice (54,1 km) – České Budějovice (63,4 km)

Tabulka 5: Statistika cykloprohlídky 3

DÉLKA TRASY	LESNÍ CESTY	VOZOVÉ CESTY	SILNICE III. TŘÍDY	SILNICE II. TŘÍDY	STOUPÁNÍ V ÚSECÍCH	KLESÁNÍ V ÚSECÍCH
63,4 km	6 %	41 %	50 %	3 %	39 %	46 %

Zdroj: vlastní zpracování

## Začátek tématického okruhu – České Budějovice

Metropole jižních Čech, která nabízí mnoho cenných historických památek. V Českých Budějovicích lze za největší turistickou atraktivitu považovat historické centrum města, které je městskou památkovou rezervací. Odtud trasa vede po cyklotrase č. 1100 směrem na Branišov, dále po silnici III. třídy do Dubného a pokračuje na obec Čakov. Cestou po prudkém klesání trasa odbočuje k první zastávce, kterou je Podevrážský mlýn.

### Zastavení č. 1 – Podevrážský mlýn

Samota poblíž obce Čakovec, ležící na Dehtářském potoce pod hrází Podevrážského rybníka. Mlýn provozuje pan Bezděka a návštěva je možná každý víkend od 10 do 17 hod. nebo po domluvě. Pro zpestření trasy je další zastávkou obec Holašovice.

### Zastavení č. 2 – Holašovice

Unikátně dochovaný soubor lidové architektury, který patří k vůbec nejvýznamnějším na celém území České republiky. Celkový vzhled návěsního prostoru, lemovaného hustě řazenými usedlostmi s krásnými štíty, je i v jižních Čechách zcela ojedinělý. Hodnota vesnice byla včas rozpoznána a většina usedlostí byla již v minulosti prohlášena za kulturní památky. Roku 1995 se Holašovice staly plným právem vesnickou památkovou rezervací. Na zasedání UNESCO v japonském Kjótu v prosinci roku 1998 byla vesnice zapsána do seznamu světového kulturního a přírodního dědictví. (18) Každoročně se zde konají koncem července Selské slavnosti. Z Holašovic trasa pokračuje stále po cyklotrase č. 1094 přes Záboří, kde přechází na cyklotrasu č. 1100 až do obce Strýčice.

### **Zastavení č. 3 – Strýčice**

Zajímavá ves, která byla centrem německého jazykového ostrůvku na Netolicku. A protože měly kostel a hřbitov, jsou na náhrobcích často jména německá, a to i z poměrně širokého okolí. Další pozoruhodností je místní česká škola, která byla postavena počátkem 20. století pro několik sousedních vesnic. Ve sklepě školy se nachází malé muzeum, přístupné po dohodě se školníkem. Na okraji vsi u Strýčického potoka stojí Bártův mlýn. Místo vodního kola má turbínu, místo kamenů už používal mlecí válce, ale vše je původní, ve stavu, jak se mlýn zastavil. (40) Další zastávkou, po cyklotrase č. 1090, je obec Tupesy.

### **Zastavení č. 4 – Tupesy**

Jsou uváděny jako typická blatská ves. Na návsi stojí kaple pozdějšího původu, zajímavý je křížek u ní se zdobeným kamenným sloupkem. Přímo ze silnice je možné si prohlédnout zděnou kovárnu, která je adaptována k ubytovacím účelům. Cesta pokračuje po cyklotrase č. 1083 přes Malé Chrášťany, které byly pro své jedinečné kvality roku 1995 zařazeny mezi vesnické památkové rezervace, do obce Vlhavy.

### **Zastavení č. 5 – Vlhavy**

Jsou rozděleny rybníkem na dvě části, nemají proto klasickou návěs, ale centrální prostory jsou dva. Zastávkou na trasa je zde hráz Vlhavského rybníka, která pochází asi z 18. století. Hráz rybníka je z obou stran osázena starými duby. Poblíž rybníka je malá vesnická hospůdka. Po několika kilometrech je další zastávka trasy – Plástovice.

### **Zastavení č. 6 – Plástovice**

Jedna z nejcennějších a nejznámějších vsí v této oblasti. Nachází se mimo hlavní cesty, ale jsou dobře vidět ze silnice na Vodňany. Jde o větší, poměrně zachovalou ves. Přímo symbolem Zbudovských blat je malebná kovárna. Stojí samostatně na dolním okraji návsi. Trasa nyní pokračuje po zpevněné komunikaci (cyklotrasa č. 1081) ke vsi Pašice, kde se již napojuje na silnici, a míří kolem Zlivského rybníka směrem na městečko Zliv.

### **Zastavení č. 7 – Zliv**

Malé městečko, které se nachází podél trati České Budějovice – Plzeň. Zde při železniční trati je postavena továrna na šamotové zboží. V současné době továrna ve Zlivi patří německé firmě Schiedel a vyrábějí se zde komínové systémy. Trasa pokračuje po zeleném turistickém značení k turistickému informačnímu místu U Dubového háje, dále pěknou dubovou alejí k dvoru Vondrov, který je na trase druhou zajímavostí.

### **Zastavení č. 8 – Dvůr Vondrov**

Čtyři budovy z kamene a žlutých cihel, stojící volně na všech stranách travnatého čtvercového prostranství. Původní hospodářský dvůr nechal vystavět majitel hlubockého panství Ondřej Ungnád ze Suneku již roku 1550, podle něj se nazýval Ondřejovský, později Vondrov. Dnešní podoba pochází z roku 1895, kdy jej dal nově vybudovat Adolf Josef ze Schwarzenbergu pro chov ušlechtilých koní a hospodářských zvířat. Za Rakousko-Uherska a později i v Československu se stal vzorem moderního zemědělského hospodaření. Současní majitelé tu pokračují v tradici chovu koní a je zde provozována škola jezdeckví. (2) Odtud trasa směřuje po žlutém turistickém značení k rybníku Bezdrev.

### **Zastavení č. 9 – Bezdrev**

Druhý největší rybník v České republice. Využívá se především k chovu ryb, ale také k rekreačním a sportovním účelům. Každý lichý rok se zde v druhé polovině října koná výlov rybníka. Z hlavní silnice lze vidět hráz rybníka a starou renesanční baštu z 18. století. Za hrází se nachází příjemný kemp, kde je možné koupání v rybníce. Trasa nyní pokračuje stále po žlutém turistickém značení směrem na Hlubokou nad Vltavou. Vede kolem nově zrekonstruované a stále se rozšiřující a obnovující zoologické zahrady Ohrada, vedle které stojí i Lovecký zámeček.

### **Zastavení č. 10 – Lovecký zámek Ohrada**

Jedna z největších barokních staveb v Čechách. Zámek si nechal postavit podle projektu pražského stavitele P. I. Bayera Adam František Schwarzenberg pro reprezentativní účely, pořádání honosných a velkolepých honů na zvěř. Svému účelu sloužil zámek do poloviny 19. století, kdy z podnětu lesníků se začaly v prostorách zámku shromažďovat předměty z oboru lesnictví a myslivosti. V podzimních měsících roku 1842 byly tyto sbírky zpřístupněny veřejnosti a v zámku Ohrada vzniklo první specializované muzeum v Evropě. V roce 1844 byla při muzeu zřízena odborná lesnická a myslivecká knihovna, která byla a je neustále doplňována a patří k jedněm z nejlepších odborných knihoven v naší republice. V roce 1961 převzalo zámek Ohrada Zemědělské muzeum Praha a zřídilo v něm muzeum s celorepublikovou působností pro obory lesnictví, rybářství a myslivost. (13) Odtud trasa vede přímo na Hlubokou nad Vltavou.



### **Zastavení č. 11 – Hluboká nad Vltavou**

Malé městečko vzdálené asi 10 km od Českých Budějovic. Je to jedno z nejnavštěvovanějších míst v jižních Čechách zahraničními i tuzemskými turisty. Nejvýznamnější stavbou je zde novogotický zámek, kde se také nachází Alšova jihočeská galerie. Obdivuhodné jsou zde litinové verandy zámku a zimní zahrada. Se zámkem sousedí zámeček Štekt, který byl přestavěn na hotel. Hluboká nad Vltavou nabízí také sportovní vyžití. Nachází se zde veřejné koupaliště, tenisové centrum a golfové hřiště. V místní části podskalí se nalézá zámecká vodárna. Na pravé straně stěny domku jsou v omítce vyznačeny výšky hladiny Vltavy při povodních. Za mostem se trasa napojuje na modré turistické značení, které vede k poslední zastávce, kterou je obec Opatovice.



### **Zastavení č. 12 – Opatovice**

Vesnička v lukách před Hlubokou, na pravém břehu Vltavy. Díky odlehlosti (ale přitom snadné dostupnosti) se zachovala náves v téměř původní podobě. Náves uzavírá zděná kovárna s volutovým štítem. Odtud trasa pokračuje přímo po cyklotrase č. 1052 a poté po č. 122 do Českých Budějovic. Zde cykloturistický okruh končí.

### **Restaurace a jiná občerstvení na trase**

- Restaurace „Špejchar U Vojty“, Holašovice, tel.: 777 621 221 
- Hostinec „U Dvořáků“, Zliv, tel.: 387 993 006
- Restaurant bar „Divoká růže“, Zliv, tel.: 387 963 294
- Hotel a restaurace „Záviš z Falkenštejna“, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 966 666, 602 495 295 

### **Ubytovací zařízení**

- Chalupa „Kovárna“, Tupesy
- Statek „Na Blatech“, Pašice, tel.: 728 978 539, 603 841 754
- „Penzion za Bezdrevem“, Zliv, tel.: 387 993 071, 603 374 699
- „Camping restaurant Bezdrev“, Bezdrev, tel.: 387 965 098, 775 113 032
- Hotel a restaurace „Záviš z Falkenštejna“, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 966 666, 602 495 295 
- „Sporthotel Barborka“, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 965 411, 775 310 912 

### **Turistická informační centra**

- Turistické informační centrum, České Budějovice, tel.: 386 801 413, 386 359 479, [infoch@c-budejovice.cz](mailto:infoch@c-budejovice.cz)
- Informační centrum, Holašovice, tel.: 387 982 145
- Infocentrum, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 966 164, [info.hluboka@unios.cz](mailto:info.hluboka@unios.cz)

### **Prodejny a opravny jízdních kol**

- Cyklo Švec s.r.o., České Budějovice, tel.: 387 426 947
- Bc. Miroslav Šubrt, Zliv, tel.: 724 230 364
- Norbert Trnka – Velo Nory, Hluboká nad Vltavou, tel.: 774 230 671
- Cyklo Eliáš, Hrdějovice, tel.: 387 221 077, 608 529 675

### **Doporučení k cykloturistickým okruhům**

Na vytvořených tématických cykloturistických okruzích by bylo třeba zřídít:

- odpočinková tzv. „pikniková místa“
- informační tabule, především u technických památek

Překážkou vytvoření uvedených objektů bývá vynaložení jistých finančních prostředků. Další komplikací mohou být určité právní skutečnosti jako je vlastnictví budov a pozemků.

Přibližná finanční nákladovost:

- plechová informační tabule 500 – 600 Kč/ks, dřevěná informační tabule se stříškou 3.000 – 4.000 Kč/ks
- odpočinkové místo cca 15.000 Kč

## **6.2 Návrh prezentace cyklobalíčků**

Pro oslovení potenciálních turistů je třeba produkt vhodným způsobem nabídnout. Z tohoto důvodu byly vytvořeny informační letáky pro každou cykloprohlídku. Letáky obsahují trasu cykloturistického okruhu s fotografiemi a mapkou, nabídku stravovacích, informačních a doplňkových služeb.

Informační letáky by bylo vhodné distribuovat do informačních center. Letáky jsou součástí přílohy (Příloha 5).

## 7 ZÁVĚR

Česká republika patří mezi země s vhodnými předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Základním předpokladem je, že v dlouhodobém pohledu bude pokračovat trvale udržitelný rozvoj cestovního ruchu založený na zvyšování počtu tuzemských i zahraničních návštěvníků. Jedním z hlavních rozvojových předpokladů bude vytváření atraktivní nabídky klientům ve formě nových ucelených produktů a produktových balíčků cestovního ruchu. Pro vytváření takovýchto produktů má Česká republika výhodné podmínky vyplývající z geografické polohy, přírodních a kulturních hodnot, relativně dobrých základů turistické infrastruktury a potenciálně schopných lidských zdrojů.

Za strategicky nosné formy cestovního ruchu, s výrazným potenciálem uplatnění se na trhu cestovního ruchu, lze považovat kulturní a poznávací cestovní ruch, venkovský cestovní ruch, pěší turistiku a cykloturistiku. Za jednu z dalších možností rozvoje cestovního ruchu České republiky lze považovat využití technických památek a technických provozů, které se na našem území zachovaly v neobyčejně velkém počtu a často představují jedinečné světové unikáty. Proto by záchrana těchto objektů měla být prvořadým úkolem a to nejen odborných památkových institucí, ale i celé společnosti. Je důležité, aby tyto objekty mohly být zpřístupněny široké veřejnosti.

A zde je možné vidět sjednocující úlohu cestovního ruchu a využití technických památek. Pro velkou pestrost a množství technických památek se toto jedinečné bohatství může stát významnou konkurenceschopností České republiky v oblasti poznávacího cestovního ruchu.

Tato práce analyzovala technické památky na Českobudějovicku. Českobudějovicko leží při jihovýchodní hranici Čech s Rakouskem, ve střední až jihovýchodní části Jihočeského kraje, je to významná turistická oblast plná lesů, sadů, polí a luk, toků a rybníků. V tomto regionu se nachází velké množství technických památek. Objevuje se zde množství vodních mlýnů, hamrů a také venkovských kováren. Terénním průzkumem bylo zjištěno, že jen malé množství z nich se v cestovním ruchu využívá. Hlavním důvodem jejich nevyužití je přestavba k soukromým účelům a také nedochování výrobního zařízení. Dalším důvodem je finanční náročnost rekonstrukce a také ne příliš veliký zájem majitelů objektů o zpřístupnění technické památky veřejnosti.

Avšak existují zde i výjimky. Nachází se zde několik zajímavých technických památek, které se v cestovním ruchu využívají. Mezi nejvýznamnější můžeme zařadit Buškův hamr nacházející se nedaleko od Trhových Svinů. Památka je plně funkční a konají se zde prohlídky. Zajímavé jsou také pozůstatky po koněspřežní železnici. Pořádají se např. cyklistické výlety „Po stopách koněspřežky“.

Jak již bylo uvedeno, tak jednou z hlavních rozvojových možností cestovního ruchu je vytvoření produktových balíčků. Proto jsou v práci, pro využití technických památek, navrženy tématické cykloturistické okruhy jako produkty cestovního ruchu. Vytvořené cykloturistické okruhy by měly zvýšit zájem o technické památky a také přispět k jejich přiblížení lidskému povědomí. Jsou snahou seznámit turisty a účastníky cestovního ruchu přístupnou formou s významným podílem našich předků na rozvoji techniky. Výzkumem byl prokázán zájem o cykloturistiku a také o cykloturistický okruh po technických památkách. Proto by tato práce mohla přispět k jejich většímu využívání.

Cykloturistický okruh byl vybrán z důvodu, že cyklistika je ve většině případů šetrná a zážitková forma cestovního ruchu. Cyklistické trasy a stezky představují potenciál pro sport, turistiku a rekreaci, přinášejí užitek také v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, jsou výzvou ke zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů.

## **Verifikace hypotéz**

- „Většina lidí má nízké povědomí o technických památkách.“  
Hypotéza dotazníkovým šetřením vyvrácena. Více než 2/3 dotazovaných znají pojem technická památka a také ve většině případech vědí, co obecně pod technické památky spadá. 60 % dotázaných také dovedlo uvést konkrétní technickou památku na Českobudějovicku.
- „Technické památky jako produkty cestovního ruchu mají rozvojový potenciál.“  
Hypotéza potvrzena. Stále více turistů se zajímá o technické památky. 90 % dotázaných by dalo přednost technické památce před návštěvou klasické architektonické památky. Technické památky se také více objevují v tištěných průvodcích a dále v denním tisku.



- „Vytvořené produkty přispějí k přiblížení technických památek turistům.“

Hypotéza částečně potvrzena. Výzkumem byl zjištěn zájem o cykloturistický okruh po technických památkách. Cykloturistické okruhy mohou být nabídnuty informačním centrům formou letáku.

## 8 SUMMARY

The Czech Republic belongs to states with suitable prerequisites for the development of travel industry. A great legacy of historical and cultural heritage sites and beautiful works of art represent all that has been accumulated by its rich history. The historic landmarks, like castles, church owned objects and museums should also be supplemented with technical heritages. While technical heritage is not in the spotlight, it is technical heritage that represents a precious evidence of Czech craftsmanship and the important way it participated in the development of technologies and industry. There are many objects that no longer exist, that has vanished and lost their fight with time, lack of interest and recklessness. However, the ones that have survived are in an urgent need of protection and should be preserved for future generations. Not only do they represent an important evidence of the development of working methods and technologies, but in most cases they also compose an inseparable part of today's landscape.

This work focuses on technical heritage that may be found in towns and villages near the town of České Budějovice. The course of this study is to analyse technical heritage around the town of České Budějovice. The analysis also comprises an assessment of the current status of utilisation of technical heritage in travel industry. A partial goal of this study was also to sketch a utilization plan of technical heritage in travel industry on the basis of primary and secondary sources.

This study interprets results of a marketing research (more specifically, a questionnaire). This questionnaire was aimed at finding out the status of technical heritage awareness of respondents and the amount of interest of potential visitors in technical heritage. A partial goal of the study was to analyse the attitude of respondents towards cycle tourism and to see how much they would be interested in a technical heritage route and what would be their idea of such a route. Technical heritage utilization plans in the form of travel industry products were created on the basis of this analysis. These products are represented by one type of "sustainable tourism" – cycle tourism. The main reason was the fact that recreational biking and cycle tourism are amongst the most popular forms of individual, family and group tourism in the Czech Republic.

Several villages, appealing technical heritage sites, have been chosen to form the basis of these products. New topical cycle routes (cycling packages) have been proposed to pass through these villages. Target groups (segments of cyclists) have been identified on the basis of questionnaire results and these routes (cycling tours) have been formed to fulfil their needs. It is clear that if the product is to have some appeal to potential tourists it has to be offered in a proper way. This was the reason why separate flyers have been made for each route. A cycling route with photos and a map, a choice of catering, informational and supplementary services is what tourists can find on these flyers.

The goal of these cycle routes is to raise the interest in technical heritage and to bring it closer to general awareness. They are striving to acquaint tourists and travel industry participants with the important share of our ancestors in the development of technologies in an accessible way.

## 9 PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY

### Monografie:

1. DAVID, P., SOUKUP, V. 222 technických skvostů České republiky. Praha: Kartografie Praha, 2005. 144 s. ISBN 80-7011-867-9.
2. DAVID, P., SOUKUP, V. Průvodce po Čechách, Moravě, Slezsku. Českobudějovicko-sever. Praha: S & D, 2002. 86 s. ISBN 80-86050-28-9.
3. DAVID, P., SOUKUP, V., Čech, L. Skvosty Čech, Moravy a Slezska. Praha: Euromedia, k.s. – Knižní klub, 2004. 216 s. ISBN 80-242-1311-7.
4. DVOŘÁKOVÁ, E. a kol. Technické památky Čech, Moravy a Slezska. Praha: Geodézie ČS, 2000. 75 s. ISBN 80-7279-028-5.
5. FRANCOVÁ, E. Cestovní ruch. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2003. 119 s. ISBN 80-244-0719-1.
6. HAJN, I. Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden. České Budějovice: Veduta, 2004. 159 s. ISBN 80-86829-02-2.
7. HLADKÁ, J. Technika cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 1997. 168 s. ISBN 80-7169-476-2.
8. HESKOVÁ, M. a kol. Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3.
9. HESKOVÁ, M. a kol. Unikátní technické atraktivity jižních Čech. Praha : Profess Consulting, 2006. 182 s. ISBN 978-80-7259-053-7.
10. HLUŠIČKOVÁ, H. (editor) a kol. Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. I. - IV. Díl. Praha: Libri, 2002-2004, 2444 s. ISBN 80-7277-042-X.
11. KLEMPERA, J. Vodní mlýny v Čechách V. Praha: Libri, 2002. 235 s. ISBN 80-7277-100-0.

12. KOZEL, R. a kol. Moderní marketingový výzkum. Praha : Grada Publishing, 2006. 277 s. ISBN 80-247-0966-X.
13. KROB, M., KROB, M. jr. Hluboká. Praha: ČSTK-Pressfoto, 1992. 178 s. ISBN 80-7046-004-0.
14. LEDNICKÝ, V. Strategie využití technických památek a průmyslové infrastruktury v cestovním ruchu. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2004. 126 s. ISBN 80-248-0611-8.
15. MALÁ, V. Cestovní ruch (vybrané kapitoly). Praha: Vysoká škola ekonomická, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7
16. MAZÁČ, J. Technické kulturní památky. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2003. 166 s. ISBN 80-248-0242-2.
17. PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: MMR, 2002. 448 s.
18. PEŠTA, J. Encyklopedie českých vesnic II. díl. Jižní Čechy. Praha: Libri, 2004. 592 s. ISBN 80-7277-149-3.
19. VONDRA, J. Životní prostředí a technické a industriální objekty. Symposium technické památky. In: Lednický, V. Strategie využití technických památek a průmyslové infrastruktury v cestovním ruchu. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2004. 126 s. ISBN 80-248-0611-8.

### **Internetové zdroje:**

20. 21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu [online]. [cit. 22.7.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/temata.php>>.
21. Buškův hamr – funkční technická památka u Trhových Svinů [online]. [cit. 15.3.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.buskuv-hamr.cz/index.php>>.
22. Co je Cyklisté vítání [online]. NaKole.cz, 2003-2008 [cit. 19.7.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklistevitani.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-info.php3>>.

23. České Budějovice [online]. [cit. 19.11.2007]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9\\_Bud%C4%9Bjovice](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice)>.
24. Douchův háj, útvar zvaný „Vandička“ [online]. [cit. 27.5.2008]. Dostupné z WWW: <[http://rekreace.webzdarma.cz/new\\_page\\_8.htm](http://rekreace.webzdarma.cz/new_page_8.htm)>.
25. Chata Kovárna [online]. [cit. 20.7.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.chata.cz/povltavi/radosovice-ceske-budejovice/chalupa-kovarna-CZ4303.html>>.
26. JAKUBEC, I., ŠTEMBERK, J. Technické památky Prahy a jejich úloha v cestovním ruchu. Praha: Vysoká škola obchodní, 2007 [online]. D. Samal, 2006-2007 [cit. 3.2.2008]. Dostupné z WWW: <[http://www.vso-praha.eu/storage/1171462805\\_sb\\_technicke\\_pamatky\\_prahy.pdf](http://www.vso-praha.eu/storage/1171462805_sb_technicke_pamatky_prahy.pdf)>.
27. Město Trhové Sviny [online]. [cit. 18.5.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.tsviny.cz/pages/stranka.php?id=8>>.
28. Muzeum [online]. Poslední aktualizace 14.12.2001 [cit. 6.4.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.rudolfov.kohl.cz/muzeum.htm>>.
29. Muzeum historických hracích strojků [online]. goNET s.r.o., 2008 [cit. 8.5.2008]. Dostupné z WWW: <[http://programy.sms.cz/index.php?P\\_id\\_kategorie=9167&P\\_soubor=%2Ftelevize%2Fvystavy.php%3Fgalerie%3Dshmfda525qil](http://programy.sms.cz/index.php?P_id_kategorie=9167&P_soubor=%2Ftelevize%2Fvystavy.php%3Fgalerie%3Dshmfda525qil)>.
30. MYKISKA, M. Kde najdete Jeruzalém v Česku. In Zpravodajský server iDNES [online]. Mafra a.s., 1999-2008 [cit. 11.4.2008]. Dostupné z WWW: <[http://cestovani.idnes.cz/kde-najdete-jeruzalem-v-cesku-dja-/igcechy.asp?c=A080529\\_151417\\_igcechy\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/kde-najdete-jeruzalem-v-cesku-dja-/igcechy.asp?c=A080529_151417_igcechy_tom)>.
31. Naučná stezka Trhovosvinensko [online]. [cit. 8.4.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.tsviny.cz/tsnh/galerie/trsviny/nauc.html>>.
32. NS Paměti Slepčích hor. In Jižní Čechy a Šumava [online]. [cit. 2.4.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.jiznicechy.org/cz/>>.

33. NS Rudolfovo město. In Jižní Čechy a Šumava [online]. [cit.2.4.2008]. Dostupné z WWW. <<http://www.jiznicechy.org/cz/>>.
34. Obec Hosín [online]. Hwer.cz, 2006 [cit. 12.5.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.kdyakam.cz/index.php?stranka=detail-akce&id-akce=14230>>.
35. Obec Římov [online]. Hwer.cz, 2006 [cit. 25.5.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.kdyakam.cz/index.php?stranka=detail-akce&id-akce=14288>>.
36. Obec Včelná [online]. Hwer.cz, 2006 [cit. 12.5.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.kdyakam.cz/index.php?stranka=detail-akce&id-akce=12982>>.
37. Památník Jana Žižky z Trocnova [online]. [12.6.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.pamatnikjz.cz/>>.
38. Paměť Slepíčních hor. In Oficiální internetové stránky města Nové Hradky [online]. [cit. 12.11.2007]. Dostupné z WWW: <<http://www.novehrady.cz/default.asp?ids=415&idc=218&idm=341>>.
39. Restaurant & Pension „U Koňské dráhy“ [online]. [cit. 17.5.2008]. Dostupné z WWW: <<http://www.konka.cz/index.htm>>.
40. Strýčice [online]. [cit. 13.10.2007]. Dostupné z WWW: <<http://selskebaroko.unas.cz/strycice/strycice.htm>>.
41. Úsilné [online]. [cit. 26.3.2008]. Dostupné z WWW: <<http://selskebaroko.unas.cz/usilne/usilne.htm>>.
42. VITÁKOVÁ, M. Využití kulturních a přírodních památek pro cestovní ruch. Praha: zpracoval PVM Projekt, s.r.o., vydalo MMR, 2007. In e-Knihovna projektů Vzdělávání v cestovním ruchu [online]. [cit. 19.11.2007]. Dostupné z WWW: <<http://www.vzdelavanivcr.cz/>>.
43. Venkovský cestovní ruch – jeho specifika a podmínky pro rozvoj. In e-Knihovna projektů Vzdělávání v cestovním ruchu [online]. [cit. 24.10.2007]. Dostupné z WWW: <<http://www.vzdelavanivcr.cz/>>.

### **Ostatní dokumenty:**

44. Cestovní ruch v regionech České republiky. Ostrava: Enterprise, 2003. 80 s.
45. Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Pro Jihočeskou centrálu cestovního ruchu zpracovala INCOMA Research, s.r.o., květen 2007.
46. Po naučné stezce Rudolfovo město. České Budějovice: referát životního prostředí OkÚ, 1995.



## 10 SEZNAM GRAFŮ, OBRÁZKŮ A TABULEK

### Seznam grafů

Graf 1: Pohlaví respondentů	/46/
Graf 2: Věková struktura	/47/
Graf 3: Vzdělání	/47/
Graf 4: Pojem „technická památka“	/48/
Graf 5: Pojem „technická památka“ dle pohlaví	/48/
Graf 6: Co spadá pod technické památky	/49/
Graf 7: Konkrétní technické památky na Českobudějovicku	/49/
Graf 8: Přednost před architektonickou památkou	/50/
Graf 9: Kladný vztah k cykloturistice	/51/
Graf 10: Zájem o cykloturistický okruh po technických památkách	/51/
Graf 11: Vyhovující délka trasy	/53/
Graf 12: Součásti trasy	/54/

### Seznam obrázků

Obrázek 1: Mapa zkoumaného území	/24/
Obrázek 2: Označení zařízení s certifikací Cyklisté vítání	/56/
Obrázek 3: Mapa cykloprohlídky 1	/57/
Obrázek 4: Mapa cykloprohlídky 2	/61/
Obrázek 5: Mapa cykloprohlídky 3	/65/

### Seznam tabulek

Tabulka 1: Atraktivita na cyklistickém okruhu od 1 do 5	/52/
Tabulka 2: Vyhovující délka trasy dle pohlaví	/53/
Tabulka 3: Statistika cykloprohlídky 1	/58/
Tabulka 4: Statistika cykloprohlídky 2	/61/
Tabulka 5: Statistika cykloprohlídky 3	/66/

## **11 SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1: Dotazník pro potenciální návštěvníky technických památek

Příloha 2: Mapa tras naučné stezky Rudolfovo město

Příloha 3: Profily a kilometrové rozvržení Cykloprohlídek

Příloha 4: Fotodokumentace technických památek

Příloha 5: Letáky Cykloprohlídek

# PŘÍLOHY

## Příloha 1

### DOTAZNÍK

*Vážená paní, vážený pane,  
jsem studentkou Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Katedry obchodu a cestovního ruchu. Dovoluji si Vás požádat o vyplnění tohoto dotazníku, jehož výsledky budou sloužit jako podklad pro zpracování diplomové práce. Vámi uvedené údaje jsou anonymní.*

***Děkuji vám za Vaši laskavost a spolupráci!***

---

#### Identifikační údaje:

<b>Pohlaví</b>	Muž	Žena
<b>Věk</b>	Méně než 20 let 31 – 40 let 51 – 60 let	21 – 30 let 41 – 50 let Více než 60 let
<b>Vzdělání</b>	Základní Středoškolské Vysokoškolské	Vyučen/a Vyšší odborné

#### 1. Znáte pojem technická památka?

ANO                      NE

#### 2. Co myslíte nebo víte, že obecně spadá pod technické památky?

Mosty  
Hrady, zámky  
Větrné a vodní mlýny  
Kostely  
Výrobní objekty (továrna, papírna, pivovar...)  
Přehrady  
Divadla  
Muzea

#### 3. Znáte nějaké konkrétní technické památky na Českobudějovicku?

.....

**4. Kterým technickým památkám byste dali přednost před návštěvou památky architektonické?**

Buškův hamr  
Hornické muzeum Rudolfovo  
Rybník Bezdrev  
Římovská přehrada  
Hluboká nad Vltavou: zimní zahrada a litinové verandy zámku  
Pozůstatky koněspřežní železnice  
Žádné

**5. Máte kladný vztah k cykloturistice?**

ANO                      NE

**6. Zajímá Vás cykloturistický okruh po technických památkách, i při předchozí odpovědi NE?**

ANO                      NE

**7. Které z uvedených možností by Vás lákaly k uskutečnění cykloturistického výletu po technických památkách? Seřadte je dle Vašeho názoru od 1 do 5. (1 – největší atraktivita, 5 – nejmenší atraktivita)**

Historie hamernictví (vodních kováren)  
Vodní mlýny  
Pozůstatky po koněspřežní železnici  
Muzea  
Ostatní zajímavosti na trase např. Hološovice – památka UNESCO, ZOO Ohrada, Památník Jana Žižky v Trocnově

**8. Jaká délka trasy by Vám nejvíce vyhovovala pro celodenní výlet?**

Do 20 km  
21 – 30 km  
31 – 40 km  
41 – 50 km  
50 km a více

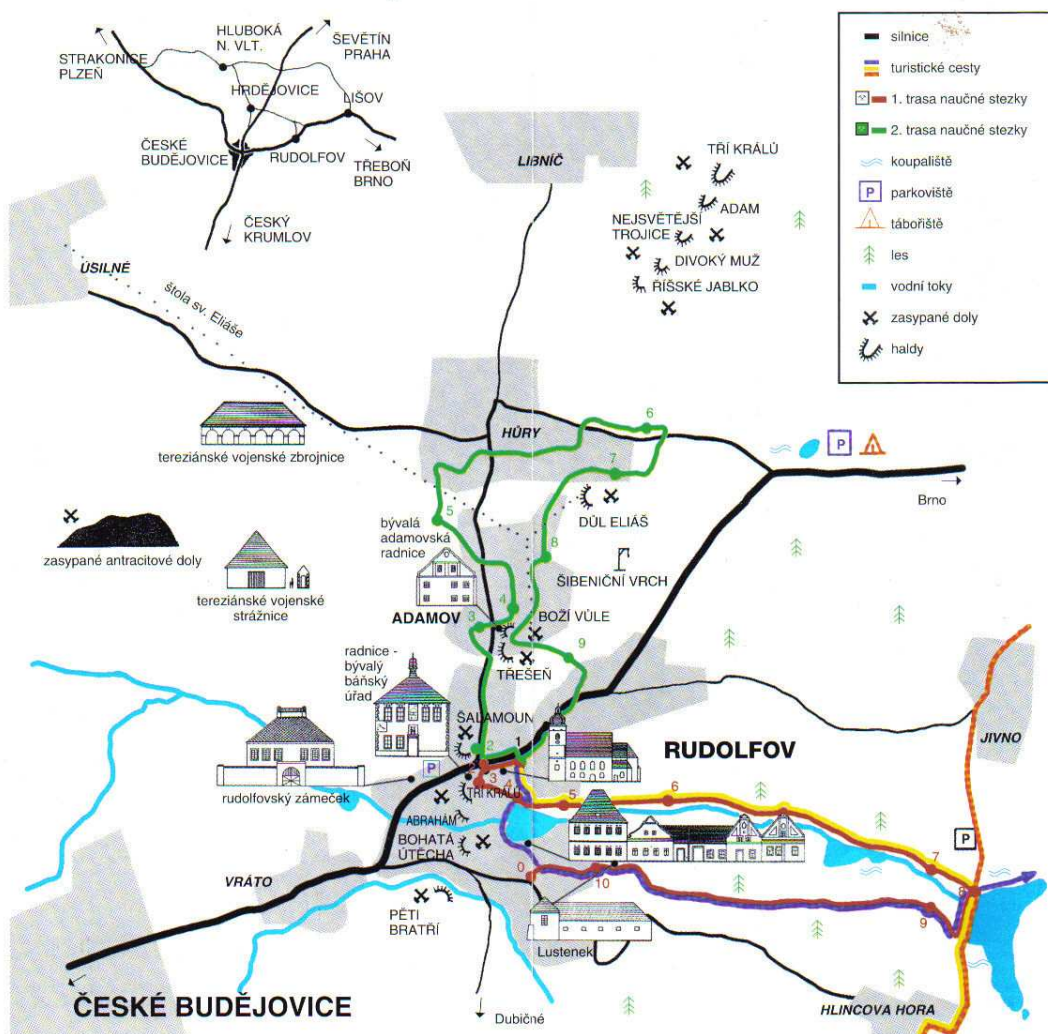
**9. Co byste uvítali na cykloturistickém okruhu?**

Restaurace či drobné občerstvení  
Kemp, penzion  
Veřejné WC  
Koupaliště či rybník  
Jiné:.....

*Děkuji za vyplnění dotazníku.*

## Příloha 2

### TRASY NAUČNÉ STEZKY „RUDOLFOVO MĚSTO” A TURISTICKÉ CESTY



Zdroj: Po naučné stezce Rudolfovo město (46)

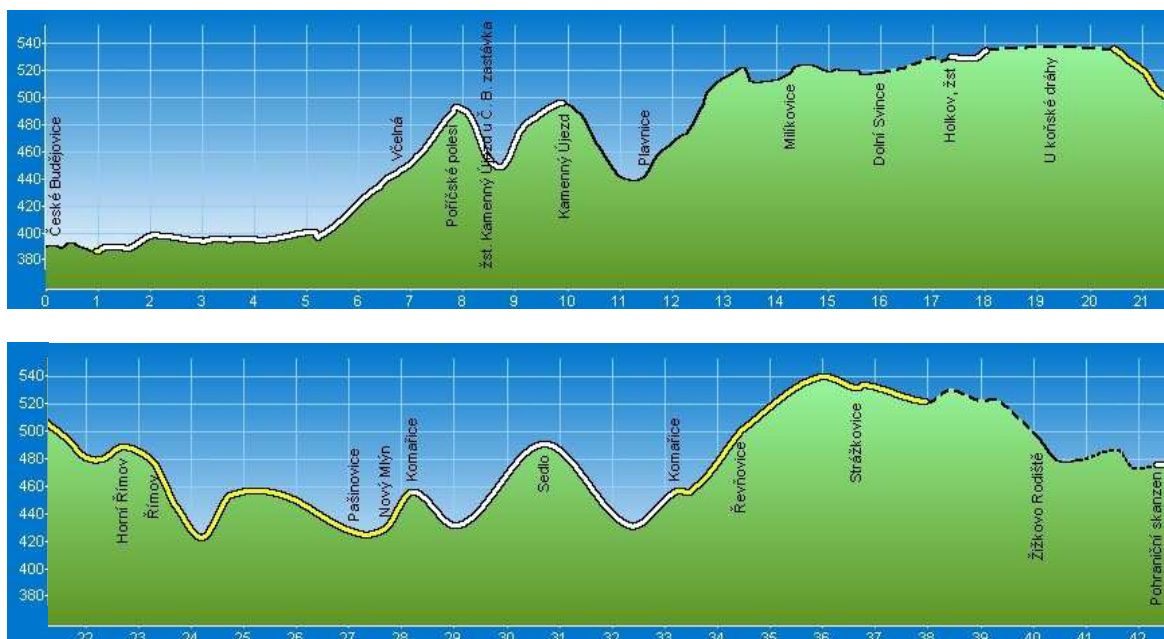
### Příloha 3

#### Profil cykloprohlídky 1: Doudlebskem, krajem hamerníků



Zdroj: vlastní zpracování

#### Profil cykloprohlídky 2: Po stopách minulosti





Zdroj: vlastní zpracování

### Profil cykloprohlídky 3: Kolem kolem technických památek



Zdroj: vlastní zpracování

## Příloha 4

Opatovice – kovárna



Zdroj: foto M. Lukschová

Hluboká nad Vltavou – litinová veranda zámku



Zdroj: foto M. Lukschová

Holkov – přepražní stanice koněspřežní železnice



Zdroj: foto M. Lukschová



Holkov – ukázka kolejového svršku na náspu drážního tělesa s mostkem; v pozadí bývalá kočárovna nyní Penzion – restaurant „U Koňské dráhy“



Zdroj: [www.ckrumlov.info](http://www.ckrumlov.info)

Tupesy - kovárna



Zdroj: [www.chata.cz](http://www.chata.cz)

Římov - přehrada



Zdroj: foto M. Lukschová

## Lniště – Buškův hamr



Zdroj: foto M. Lukschová

## Lniště – Buškův hamr, buchar



Zdroj: foto M. Lukschová

## Něchov – věžový vodojem



Zdroj: foto M. Lukschová

## **Příloha 5**

## DOPLNĚNÍ TEKUTIN A ENERGIE

- Restaurace „U Podkovy“, Trhové Sviny, tel.: 386 322 717
- Restaurace „Staročeská“, Trhové Sviny, tel.: 386 321 092
- Penzion „Centrum“, Trhové Sviny, tel.: 386 322 505
- Občerstvení, Buškův hamr
- Restaurace „U Hajných“, Besednice, tel.: 380 323 130

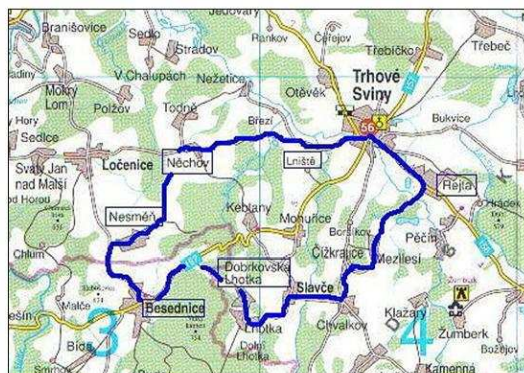
## KDE SE SMOČIT

- Trhové Sviny - Velký rybník na jv. města
- Besednice - přírodní koupaliště

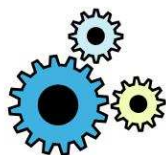
## INFORMACE A TAK DÁLE

- Turistické informační centrum, České Budějovice, tel.: 386 801 413, 386 359 479, [infocb@c-budejovice.cz](mailto:infocb@c-budejovice.cz)
- Turistické kulturní a informační centrum, Trhové Sviny, tel.: 386 321 784, [infocentrum@tsviny.cz](mailto:infocentrum@tsviny.cz)
- Kulturní a informační centrum, Nové Hradky, tel.: 386 362 195, [kic@novehradky.cz](mailto:kic@novehradky.cz)

## Mapa cykloprohlídky:



Technické památky Českobudějovicka jistě stojí za Vaše zhlédnutí. Jsou dokladem lidského umu, fortelu, technické zdatnosti v průběhu času i zajímavým důkazem citlivosti a ohleduplnosti k lidem i přírodě.

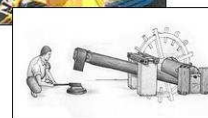


Pro diplomovou práci „Technické památky na Českobudějovicku a jejich využití v cestovním ruchu“ vypracovala studentka Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, Katedra obchodu a cestovního ruchu, Bc. Miroslava Lukschová.

Tematický okruh po technických památkách

# Doudlebskem, krajem hamerníků

## Cykloprohlídka



## Trhové Sviny - Buškův hamr - Něchov - Nesměň - Besednice - Douchův háj - Na Mlýnech - Trhové Sviny

Tento informační materiál popisuje cyklistický okruh vedoucí z Trhových Svinů přes Něchov a Nesměň do kraje vltavínů, dále podhůřím Slepíčních hor zpět do Trhových Svinů. Cykloprohlídka zahrnuje 6 zastavení. 28 kilometrů dlouhá trasa je vhodná pro cyklisty všech věkových kategorií, tedy i pro rodiny s dětmi. Na své si zde přijdou milovníci přírody stejně jako poznávací turistiky. Doporučena jsou crossová nebo horská kola.



Začátek okruhu je v Trhových Svinech. Toto město bylo od nepaměti střediskem obchodu a jak sám název vypovídá, proslavilo se zejména trhy.

Město je také východiskem turistických cest do Slepíčních hor, vzdálených necelých 10 km.

### Jednotlivá zastavení:

**1. Buškův hamr** - první a nejvýznamnější zastávka trasy. Tento hamr, tedy kovárna na vodní pohon, je funkční technickou památkou. Součástí expozice je kolekce kovářského nářadí a výstava lidového nábytku a zařízení z Doudlebska. Je zde také možnost malého občerstvení.



Provozní doba: květen, září, říjen: So, Ne 10 - 17 hod.  
červen - srpen: mimo Po 10 - 17 hod.

**2. Něchov** - vesnice, kde se nachází věžový vodojem, který je důkazem skloubení technického a estetického myšlení. Vodojem byl součástí skupinového vodovodu pro Něchov, Nesměň, Besednici a Todni, který využíval pramene podchycené na svazích Besednické hory a napájel gravitačním způsobem tento vodojem.



**3. Nesměň** - další vesnice poblíž Besednice, kde je možné obdivovat druhý věžový vodojem z již zmíněného skupinového vodovodu. Tyto vodojemy stály přibližně ve stejné nadmořské výšce a byly navzájem propojeny. Zároveň se z nich rozváděla voda do příslušných obcí. Vznikl tu tak jednoduchý a kvalitní vodovod.



**4. Besednice** - obec pod Slepíčími horami a patrně jedna z nejstarších osad na Doudlebsku. Dominantou je zde farní barokní kostel sv. Prokopa z roku 1738. Na nedalekém vrchu Slabošovka se nachází telekomunikační věž, která slouží i jako rozhledna. V blízkosti obce se nachází Přírodní památka Besednické vltavíny. Je možné zde navštívit také přírodní koupaliště.



**5. Douchův háj** - lesík asi na půl cesty mezi Besednicí a Dobrkovem. Nachází se zde místo lidově zvané „Vandička“. Jedná se o skalní útvar tvořený skupinou bochníkovitých žulových balvanů. V puklině mezi balvany je osazená drobná dřevěná kaplička s obrázkem Panny Marie. Nedaleko odtud je bývalý Sýkorův hamr, který patřil k nejstarším na Doudlebsku. Ačkoliv šlo o jeden z nejkrásnějších českých hamrů a chráněnou památku, nepodařilo se jej zachovat.



**6. Na Mlýnech** - místo podél Svinenského potoka, kde od středověku vznikaly stavby vodních mlýnů a hamrů. Nedaleko proti proudu potoka stojí bývalý Marouškův mlýn a také bývalý Kudrlův hamr. Tento hamr zůstal v činnosti nejdéle ze všech vodních kováren na Doudlebsku. Hamr pod Rejtou (Kudrlův) je součástí osamělé uzavřené usedlosti, která je adaptována k obytným účelům a rekreačnímu využití (na obrázku).



Cykloprohlídka dále směřuje zpět do Trhových Svinů, kde cyklistický okruh končí.

## DOPLNĚNÍ TEKUTIN A ENERGIE

- Restaurace „Špejchar U Vojty“, Holašovice, tel.: 777 621 221
- Hostinec „U Dvořáků“, Zliv, tel.: 387 993 006
- Restaurant bar „Divoká růže“, Zliv, tel.: 387 963 294
- Hotel a restaurace „Záviš z Falkenštejna“, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 966 666, 602 495 295



## MOŽNOSTI NOCOVÁNÍ

- Chalupa „Kovárna“, Tupy
- Statek „Na Blatech“, Pašice, tel.: 728 978 539
- „Penzion za Bezdrevem“, Zliv, tel.: 387 993 071
- „Camping restaurant Bezdrev“, Bezdrev, tel.: 387 965 098, 775 113 032
- „Sporthotel Barborka“, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 965 411, 775 310 912



### Certifikace Cyklisté vítáni

Celostátní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Certifikovaná zařízení jsou označena zelenoucíklo značkou s usmávajícím se kolem. Více na [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)

## SPORTOVNÍ VYŽITÍ A KOUPÁNÍ

- Tenisový klub Zliv, Zliv, tel.: 387 963 414
- Sportovní zařízení - Mydlák, Zliv, tel.: 387 993 469
- Golf Club, Hluboká nad Vltavou, tel.: 776 826 376
- Bowling Aqua, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 966 680
- Koupaliště, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 966 097
- Rybník Bezdrev

## INFORMACE A TAK DÁLE

- Turistické informační centrum, České Budějovice, tel.: 386 801 413, 386 359 479, [infocb@c-budejovice.cz](mailto:infocb@c-budejovice.cz)
- Informační centrum, Hološovice, tel.: 387 982 145
- Infocentrum, Hluboká nad Vltavou, tel.: 387 966 164, [info.hluboka@unios.cz](mailto:info.hluboka@unios.cz)

### Mapa cykloprohlídky



Technické památky Českobudějovicka jistě stojí za Vaše zhlédnutí. Jsou dokladem lidského umu, fortelu, technické zdatnosti v průběhu času i zajímavým důkazem citlivosti a ohleduplnosti k lidem i přírodě.



Pro diplomovou práci „Technické památky na Českobudějovicku a jejich využití v cestovním ruchu“ vypracovala studentka Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, Katedra obchodu a cestovního ruchu, Bc. Miroslava Lukschová.

Tematický okruh po technických památkách

# Víkend na Blatech

## Cykloprohlídka



## Č. Budějovice - Podevrážský mlýn - Holašovice - Strýčice - Tupesy - Vlhavy - Plástovice - Zliv - dvůr Vondrov - Bezdrev - Lovecký zámek a ZOO Ohrada - Hluboká nad Vltavou - Opatovice - Č. Budějovice

Tento informační materiál popisuje dvoudenní cyklistický okruh vedoucí z Českých Budějovic přes podhůří Blanského lesa, Hlubocká a Zbudovská blata zpět do Českých Budějovic. Cykloprohlídka zahrnuje 12 zastavení. 66,5 kilometrů dlouhá trasa je vhodná pro cyklisty všech věkových kategorií, tedy i pro rodiny s dětmi (mírná až střední náročnost). Na své si zde přijdou milovníci přírody stejně jako poznávací turistiky. Doporučena jsou crossová nebo horská kola.

### Jednotlivá zastavení

**1. Podevrážský mlýn** - samota poblíž obce Čakovce, ležící na Dehtářském potoce pod hrází Podevrážského rybníka. Mlýn provozuje pan Bezděka a návštěva je možná každý víkend od 10 do 17 hod.



**2. Holašovice** - malé zpestření na trase. Představují unikátně dochovaný soubor lidové architektury, který patří k nejvýznamnějším na celém území České republiky. Vesnice je zapsána na seznamu světového kulturního a přírodního dědictví. Každý rok se zde koncem července konají Selské slavnosti.



**3. Strýčice** - bývalé centrum německého jazykového ostrůvku na Netolicku. Na okraji vsi zde u Strýčického potoka stojí Bártův mlýn. Ve mlýně je původní zařízení.



**4. Tupesy** - typická blatská ves. Přímo ze silnice je možné si prohlédnout zděnou kovárnu, která je pěkně upravena k obytným účelům a pronajímána k rekreaci.



**5. Vlhavy** - ves rozdělená rybníkem na dvě části, proto nemá klasickou náves, ale centrální prostory jsou dva. Zastávkou je zde hráz Vlhavského rybníka, která pochází asi z 18. století. Hráz je osázena starými duby.



**6. Plástovice** - jedna z nejcennějších a neznámějších vsí v této oblasti. Jde o větší, poměrně zachovanou ves. Přímo symbolem Zbudovských blat je zde malebná kovárna, která stojí samostatně na dolním okraji návsi. Ve štítu kovárny je vyobrazena koňská hlava.



**7. Zliv** - městečko významné archeologickým nalezištěm zdobené keramiky. Technickou památkou je zde továrna na keramické a šamotové zboží. V současné době továrna patří firmě Schiedel a zabývá se výrobou komínových systémů.



**8. Dvůr Vondrov** - druhá zajímavost na trase. Hospodářský dvůr, který sloužil k chovu ušlechtilých koní a hospodářských zvířat. Za Rakouska-Uherska a později i v Československu se stal vzorem moderního zemědělského hospodaření. Současní majitelé pokračují v tradici chovu koní a je zde provozována škola jezdecká.



**9. Bezdrev** - druhý největší rybník v České republice. Využívá se především k chovu ryb, ale také k rekreačním a sportovním účelům. Každý lichý rok se zde v druhé polovině října koná výlov rybníka. Z hlavní silnice lze vidět hráz rybníka a starou renesanční baštu.



**10. Lovecký zámek Ohrada** - další zpestření trasy. Je jedním z největších barokních staveb v Čechách. Vzniklo zde první specializované muzeum v Evropě. Stávající muzejní expozice zahrnuje lesnictví, rybářství a myslivost. Vedle zámečku se nachází nově zrekonstruovaná a stále se rozšiřující ZOO Ohrada.



Provozní doba:

- Zámek: duben - říjen Út - Pá 9 - 14 hod., So - Ne 9 - 15:30 hod., květen, září Út - Ne 9 - 16:30 hod., červen - srpen Út - Ne 9 - 17:30 hod.
- ZOO Ohrada: duben - červen, září - říjen 9 - 18 hod., červenec - srpen 9 - 19 hod., listopad - březen 9 - 16 hod.

**11. Hluboká nad Vltavou** - jedno z nejnávštěvovanějších míst v jižních Čechách. Nejvýznamnější stavbou je zde novogotický zámek, kde se také nachází Alšova jihočeská galerie. Technickým skvostem je litinová veranda zámku a zimní zahrada.



Provozní doba: duben, říjen, září denně mimo Po 9 - 17:30 hod., květen - srpen denně mimo Po 9 - 18 hod.

V místní části podskalí stojí další technická památka - zámecká vodárna. Na pravé straně stěny domku jsou v omítce vyznačeny výšky hladiny Vltavy při povodních.

**12. Opatovice** - mimořádně hodnotný a ucelený soubor zděné lidové architektury. Patrně nejpůsobivější lidovou stavbou (a také technickou památkou) je zde zděná kovárna z roku 1852, která uzavírá od západu prostor návsi.



## DOPLNĚNÍ TEKUTIN A ENERGIE

- Restaurace „U Kaštanu“, Včelná, tel.: 387 250 364
- Cukrárna, Kamenný Újezd, tel.: 387 998 162
- „Římovský hostinec“, Římov, tel.: 387 987 023
- Restaurace „Valeš“, Borovany, tel.: 387 981 675, 777 233 432
- Restaurace „Na Pláčku“, Ledenice, tel.: 378 995 231, 603 770 357



### Certifikace Cyklisté vítáni

Celostátní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která projdou certifikací, jsou označena zelenoucílou známkou s usmívajícím se kolem. Více na [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)

## KDE SE SMOČIT

- Kamenný Újezd - rybník Štýlec
- Římov - veřejné tábořiště „Hamr“
- Římov - veřejné koupaliště „U jezů“

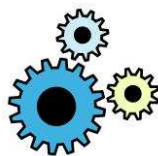
## INFORMACE A TAK DÁLE

- Turistické informační centrum, České Budějovice, tel.: 386 801 413, 386 359 479, [infocb@c-budejovice.cz](mailto:infocb@c-budejovice.cz)
- Turistické a mapové centrum jižní Čechy, České Budějovice, tel.: 386 352 589, 386 359 470, [mapcentrum@vol.cz](mailto:mapcentrum@vol.cz)
- Informační centrum a Galerie, Římov, tel.: 387 987 105

## Mapa cykloprohlídky



Technické památky Českobudějovicka jistě stojí za Vaše zhlédnutí. Jsou dokladem lidského umu, fortelu, technické zdatnosti v průběhu času i zajímavým důkazem citlivosti a ohleduplnosti k lidem i přírodě.

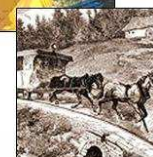


Pro diplomovou práci „Technické památky na Českobudějovicku a jejich využití v cestovním ruchu“ vypracovala studentka Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, Katedra obchodu a cestovního ruchu, Bc. Miroslava Lukschová.

Tematický okruh po technických památkách

# Po stopách minulosti

## Cykloprohlídka





## Č. Budějovice - Včelná - Kamenný Újezd - Holkov - Římov - Sedlo - Pomník Jana Žižky z Trocnova - Borovany - Ledenice - Č. Budějovice

Tento informační materiál popisuje cyklistický okruh vedoucí jižní částí Českobudějovicka. Cykloprohlídka zahrnuje 8 zastavení. 61 kilometrů dlouhá trasa je vhodná pro zdatné sportovce a cyklisty všech věkových kategorií (střední náročnost). Na své si přijdou milovníci přírody stejně jako poznávací turistiky. Doporučena jsou crossová nebo horská kola.

Okruh začíná a končí v Českých Budějovicích. České Budějovice jsou metropolí jižních Čech a mohou nabídnout množství kulturních, historických a technických památek.

### Jednotlivá zastavení

**1. Včelná** - obec, pro kterou měla od samého začátku význam formanská doprava. Ta přinášela pracovní příležitosti, finance i informace o světě. Po zbudování koněspřežní trati z Českých Budějovic do Lince zde bylo nákladní nádraží koněspřežky. Dosud je zde zachován strážní domek koněspřežní dráhy čp. 242 v části Lesní kolonie.



**2. Kamenný Újezd** - malebný kout mezi pravým břehem řeky Vltavy s četnými meandry a Poříčským polesím, který je významným historickým místem. Obec byla důležitou zastávkou na koněspřežní železnici. Nalézá se zde několik velmi pěkně zachovalých objektů. Prvním z nich je strážní domek koněspřežní dráhy, který stojí přibližně 200 m vlevo za železničním přejezdem u zastávky Kamenný Újezd-Důl ve směru od Českých Budějovic.



Dalšími objekty jsou násep s pěkným klenutým můstkem v areálu železničního nádraží a druhý strážní domek za rybníkem Štílec.

**3. Holkov** - první přepážní stanice koněspřežní železnice, která byla vybudována ze zájezdního hostince „Veselka“. Budova je trojštítová a postupně se rekonstruuje. Blízko také stojí budova bývalých stájí, která je ve velmi zanedbaném stavu. Budova bývalé kočárovny je přestavěna na Penzion - restauraci U Koňské dráhy. Součástí objektu je zahradní restaurace a zastřešený letní parket, kde se pořádají pravidelné taneční večery s živou hudbou a diskotéky. Naproti bývalé kočarovně je zachován násep drážního tělesa s mostkem (ukázka kolejového svršku).



**4. Římov** - unikátní poutní místo zapsané do okolní krajiny. Loretská kaple je věrnou kopií italské Lorety u Ancony. V okolní krajině v okruhu 5 km se nachází 25 kaplí a kapliček pašijové (křížové) cesty. Technickou památkou je zde přehrada, která byla vybudována v letech 1971-78. Vodní dílo slouží jako zdroj vody pro část jižních Čech. Významným objektem je muzeum Roubenka se stálou expozicí modelů vláčků.



Provozní doba: 1.7. - 31.8. denně mimo Po a Čt  
10 - 12 hod a 13 - 16 hod

**5. Sedlo** - malebná ves v údolí Svinenského potoka. Kousek před soutokem se Stropnicí se zde nachází Pešlův hamr, nejstarší ze všech vodou poháněných kováren v této oblasti. V hamru je zachováno kovací kladivo, výhně a nářadí.



**6. Pomník Jana Žižky z Trocnova** - historická zajímavost na trase. V těchto místech se podle pověsti husitský vojevůdce narodil. V areálu vede značná cesta kolem rybníků a místa narození Jana Žižky. K dispozici je občerstvení „U Žižkova dvorce“ s letní terasou a ubytováním. Součástí areálu je Muzeum husitského hnutí.



Provozní doba: 1.5. - 30.9.  
denně mimo Po 9 - 17 hod.

**7. Borovany** - město obklopené borovými lesy, velkým počtem rybníků a rašelinišť. Na náměstí stojí čtyřboký pranýř, patřící již k vzácnostem. Jižní stranu náměstí uzavírá areál bývalého augustiniánského kláštera s budovou někdejší prelatury, dnes zámku. Na nádvoří zámku stojí kašna z poloviny 18. století.



**8. Ledenice** - městy s významnou tradicí truhlářského řemesla. Dominantou obce je farní kostel sv. Vavřince. V blízkosti základní školy stojí kamenný pranýř pocházející z 2. poloviny 17. století. Pranýř sloužil k připoutání provinilců, aby byli vystaveni veřejné hanbě.

