

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**ZACHOVÁNÍ A OBNOVA KONĚSPŘEŽNÉ DRÁHY  
ČB – LINEC JAKO TECHNICKÉ PAMÁTKY  
PRO BUDOUCÍ GENERACE**

**Autor práce: Lenka Kujalová**

**Studijní obor: Regionální studia**

**Forma studia: Prezenční**

**Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek**

**Katedra: Katedra společenských věd**

**2010**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna ke studijním účelům.



.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi a majitelce bývalé přeprahací stanice Holkov, a zároveň aktivní zastánkyni této technické památky, Ing. Václavě Benešové za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

# OBSAH

|  |                  |
|--|------------------|
| <b><u>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE.....</u></b>                                    | <b><u>1</u></b>  |
| <b><u>ZACHOVÁNÍ A OBNOVA KONĚSPŘEŽNÉ DRÁHY.....</u></b>                | <b><u>1</u></b>  |
| <b><u>ČB – LINEC JAKO TECHNICKÉ PAMÁTKY .....</u></b>                  | <b><u>1</u></b>  |
| <b><u>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....</u></b>                   | <b><u>7</u></b>  |
| <b><u>2 HISTORIE KONĚSPŘEŽNÉ DRÁHY ČB – LINEC.....</u></b>             | <b><u>9</u></b>  |
| 2.1 PŘÍČINY VZNIKU 1. TRANSKONTINENTÁLNÍ ŽELEZNICE.....                | 9                |
| 2.1.1 Obchod.....  | 9                |
| 2.1.2 „Velká myšlenka“ Františka Josefa Gerstnera.....                 | 10               |
| 2.2 OD NÁVRHU K REALIZACI.....   | 11               |
| 2.2.1 Osobnost F. A. Gerstnera a jeho inovativní prvek ve stavbě ..... | 11               |
| 2.2.2 Financování projektu.....  | 11               |
| 2.3 DŮSLEDKY VZNIKU KOŇKY.....   | 14               |
| 2.4 ZAJÍMAVOSTI KONĚSPŘEŽNÉ DRÁHY.....                                 | 15               |
| <b><u>3 DOCHOVANÉ ČESKÉ PAMÁTKY: MINULOST VERSUS</u></b>               | <b><u>17</u></b> |
| <b><u>PŘÍTOMNOST.....</u></b>  | <b><u>17</u></b> |
| 3.1 HOSTINEC „U ZELENÉ RATOLESTI“.....                                 | 17               |
| 3.2 „NISSLŮV DŮM“.....   | 18               |
| 3.3 C. K. SOLNÍ SKLAD.....   | 18               |
| 3.4 STRÁŽNÍ DOMEK V MÁNESOVĚ ULICI.....                                | 18               |
| 3.5 PŘEPŮRAHACÍ STANICE.....   | 19               |
| <b><u>4 ZÁJEM O ZACHOVÁNÍ PAMÁTKY – ČESKÁ STRANA.....</u></b>          | <b><u>21</u></b> |
| 4.1 DOSAVADNÍ SNAHY O OBNOVU PAMÁTKY.....                              | 21               |
| 4.2 BÝVALÁ KONĚSPŘEŽNÍ STANICE HOLKOV.....                             | 23               |
| 4.2.1 Historie národní kulturní památky .....                          | 23               |
| 4.2.2 Záchrana ruiny .....   | 24               |
| 4.2.3 Finanční pomoci orgánů veřejné správy.....                       | 25               |
| 4.3 NEÚSPĚŠNÁ SNAHA O NÁVRAT KOŇKY DO BUDĚJOVIC .....                  | 26               |
| 4.3.1 Nadace Hereditas a Koněspřežka.....                              | 26               |

|   |                  |
|---|------------------|
| <u>4.3.2 Tři varianty revitalizace koněspřežky.....</u>                         | <u>27</u>        |
| <u>4.3.3 Vydání územního rozhodnutí.....</u>                                    | <u>28</u>        |
| <u>4.3.4 Souboj názorů (Radnice versus Sdružení majitelů domů).....</u>         | <u>29</u>        |
| <u>4.3.5 Žaloba ke správnímu soudu.....</u>                                     | <u>29</u>        |
| <u>4.3.6 Absence finančních prostředků.....</u>                                 | <u>31</u>        |
| <b><u>5 ZÁJEM O ZACHOVÁNÍ PAMÁTKY – RAKOUSKÁ STRANA.....</u></b>                | <b><u>32</u></b> |
| <u>5.1 KERSCHBAUMSKÉ AKCE PRO TURISTY .....</u>                                 | <u>32</u>        |
| <u>5.2 DOCHOVANÉ RAKOUSKÉ PAMÁTKY.....</u>                                      | <u>33</u>        |
| <b><u>6 VEŘEJNÉ MÍNĚNÍ OBČANŮ A JEJICH POSTOJE K REALIZACI „KOŇKY“.....</u></b> | <b><u>37</u></b> |
| <b><u>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</u></b>                                    | <b><u>49</u></b> |
| <b><u>PŘÍLOHA 1 - FOTOGALERIE.....</u></b>                                      | <b><u>52</u></b> |
| <b><u>KONĚSPŘEŽNÁ ŽELEZNICE ČESKÉ BUDĚJOVICE – LINEC - GMUNDEN.....</u></b>     | <b><u>63</u></b> |
| <b><u>PŘÍLOHA 3 – DOTAZNÍK (V NĚMECKÉM JAZYCE).....</u></b>                     | <b><u>65</u></b> |
| <b><u>ABSTRAKT.....</u></b>   | <b><u>67</u></b> |
| <b><u>ABSTRACT.....</u></b>   | <b><u>68</u></b> |

## Úvod

Tématem mé bakalářské práce je existence (její vznik, zánik a částečná revitalizace) koněspřežné dráhy, vystavěné v letech 1825 – 1832, vedoucí z Českých Budějovic do Lince. Jedním z hlavních důvodů, proč jsem si tuto tematiku vybrala, je skutečnost, že tento technický fenomén, první nejdelší železnice na světě a první transkontinentální železnice na evropském kontinentě, vznikla v mém rodném městě – v Českých Budějovicích. Jsem hrdá na to, že v jihočeské metropoli započala stavba „železné silnice“ (jak se jí v době její slávy přezdívalo), která byla základem evropské železniční sítě.

Dočká se jediná národní památka v Českých Budějovicích alespoň částečného oživení? Je vůbec zájem ze strany občanů o její revitalizaci? Publikací na toto téma je málo, ochoty investovat do zbylých relikvií ještě méně. Není přeci škoda ponechat tento bezpochyby technický a kulturní fenomén ve stavu „status quo“? V mé práci bude čtenář moci identifikovat rakouský „interst“, zaujetí pro tuto památku a celkově i pro minulost, jež je podhoubím národní kultury, a porovnat ji s českou lhostejností, nezájmem. Těžko je poté možno ubránit se porovnání rakouských a českých znaků, vzorců chování, jejich odlišností. Já osobně doufám, že dnešní stav se změní a zašlá sláva tohoto anachronismu, alespoň částečně ožije – památka takovýchto rozměrů si to bezpochyby zaslouží.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je prezentovat koněspřežnou dráhu České Budějovice – Linec ne jako zašlou, z větší části již neidentifikovatelnou relikvii, ale naopak jako „nesmrtelný“ evropský technický fenomén. Prostřednictvím dotazníkového šetření si klade za cíl porovnat české a rakouské povědomí o této památce a přiblížit názor obou stran na problematiku její renovace. Je zde vůbec zájem o revitalizaci této technické památky? Podílí se někdo aktivně na její rekonstrukci?

Koncept práce bude integrován do pěti hlavních sekcí. První, teoretický oddíl začíná stručnou leč výstižnou charakteristikou koněspřežné dráhy České Budějovice – Linec. Čtenář by se měl v této části seznámit s hlavním subjektem celé této tematiky. Na konci této kapitoly budou nastíněny příčiny vzniku a zániku této památky a zároveň též důsledky, jež její existence vyvolala.

Ve druhé, spíše praktické části dochází ke komparaci minulosti s přítomností. Díky zachovalým starým ilustracím a fotografiím je možno vrátit se zpět do časů slávy koněspřežky a zkonfrontovat její tehdejší účelnost a podobu s dnešní mnohdy spíše lhostejnou tváří přítomnosti.

Třetí kapitola hledá snahu a ochotu orgánů veřejné správy České republiky, snahu a ochotu fyzických i právnických osob, investovat a poskytnout svůj čas a finanční prostředky do projektu revitalizace zachovalých památek koněspřežní železnice. Je zde zároveň prezentována jedna z mála památek koněspřežné dráhy na českém území, která byla vzata pod ochranná křídla a je snaha ji zrevitalizovat a opět „oživit“. Bývalá přepřahací stanice koňky v Holkově je od roku 1999 majetkem paní Václavy Benešové, která se již 10 let snaží památku vzkřísit. Kde získat finanční prostředky na záchranu památky? Kolik je ochotný dát Krajský úřad? Pomůžou dotace z Evropské unie? Je vůbec snaha pomoci člověku, jemuž není lhostejná chátrající národní kulturní památka? Tato kapitola se zaměřuje na revitalizaci koňky v jihočeské metropoli a též možnosti jejího financování. Přibližuje pozitivní postoj Magistrátu Českých Budějovic v čele s primátorem Jurajem Thomou v protikladu k ofenzivnímu postoji majitelů domů převážně v České ulici v čele s dvěma významnými architekty.

Následující prakticko-teoretická část této práce se obrací na rakouské obyvatele a opět za účelem komparace zjišťuje rozdíly jednak v dnešní podobě zachovalých památek na tomto území, které jsou z větší části zrekonstruované a též i v zaujetí rakouských obyvatel zvelebovat onu památku. Nutno podotknout, že četná obnova

zdejších památek však neztrácí punc autentičnosti, minulosti, bez které by ztratily pro potenciální návštěvníky své kouzlo.

Finální část je věnována výsledkům dotazníkového šetření mezi českými a rakouskými studenty. Zjistíme, zdali vůbec mají povědomí o této památce, případně, jestli ví nějaké základní informace o její existenci a zdali by přivítali její „znovuvzkříšení“.

Mezi primární zdroje práce patří především materiály v muzeích v Kerschbaumu, Vídni, Bujanově a Českých Budějovicích.



## 2 Historie koněspřežné dráhy ČB – Linec

### 2.1 Příčiny vzniku 1. transkontinentální železnice

#### 2.1.1 Obchod

Již od pravěku je celá Evropa protkána sítí obchodních cest. Zahraniční obchodníci z „civilizovaného“ jihu dováželi především sůl, víno, látky, kožešiny, atd. Z českých „barbarských“ zemí se exportovalo v opačném směru pivo, skot, obiloviny, ryby, med, atd. Pro stále intenzivnější transfer komodit mezi těmito „obchodními partnery“ se hledala co nejschůdnější, nejjednodušší a nejrychlejší dopravní spojení.

„Do začátku 19. století byla přeprava zboží zajišťována formanskými vozy a kočáry. Trasa však vedla přes nevlídné šumavské pohoří a doprovázely ji časté komplikace spojené mimo jiné s velkými časovými prodlevami. Světově proslulá byla tzv. *Via aurea* – zlatá stezka, která spojovala bavorské město Pasov s Prahou.“<sup>1</sup> Další známou pravěkou cestou byla tzv. *Antiqua via*, která začínala na břehu Dunaje v Linci, směřovala na sever, pak podél toku řeky Vltavy do Českobudějovické kotliny a dále k Baltu. Snaha zajistit plynulejší přepravu tolik potřebného zboží vedla k hledání spolehlivějších cest. Poměrně bezpečná a i laciná byla v té době říční doprava. Myšlenka propojit Dunaj s Vltavou plavebním kanálem vznikla již ve 14. století za krále Karla IV. (tehdy se touto ideou zabýval Albrecht z Valdštejna). Všechny tyto invence však z různých důvodů zanikly. První úspěšnou „vlastovkou“ směřující k obchodnímu sblížení česko-rakouských zemí bylo vybudování **Schwarzenberského kanálu** (1789-1791), jehož funkčnost však byla omezena jen na plavbu dřeva (*viz příloha 1 - obr. č. 1*).

Hlavní obchodní komoditou mezi česko-rakouskými zeměmi byla **hornorakouská sůl**. V Čechách jí bylo málo, musela se dovážet z vydatných ložisek ze Solné komory na horním toku řeky Travný. „*Prostá sůl připravila živnou půdu první železné dráze na evropské pevnině.*“<sup>2</sup> Transfer této obchodní komodity byl značně náročný, když se vezme v potaz, že se náklady soli převážely na koňských potazích přes šumavské nevlídné lesy. Začala se hledat jednodušší varianta přepravy a snížení dopravních nákladů. Stručně a výstižně napsáno – hlavní příčinou vzniku koněspřežné dráhy byla neustále sílící výměna zboží.

<sup>1</sup> KUČEROVÁ, L., HAJN, I. *Historií a krajem koněspřežky*. 1. vyd. České Budějovice : BAZILIKA o.p.s., 2008, s. 12. ISBN 978-80-254-2401-8.

<sup>2</sup> BIRK, A. *Velká myšlenka – osudy tvůrce první železnice na evropské pevnině*. 1. vyd. Praha : Orbis, 1944, s. 21.

### 2.1.2 „Velká myšlenka“ Františka Josefa Gerstnera

Na počátku všeho byla velká myšlenka. Idea je tím nejpodstatnějším prvopočátkem. Roku 1807 vyrůstá v Čechách **Česká hydrotechnická privilegovaná společnost**. Její úkol je velký: realizace splavnění významných českých řek a provedení dávno vytouženého spojení Vltavy s Dunajem. Vědeckou hlavou společnosti se stává doktor filozofie **František Josef rytíř Gerstner (1756 – 1832)**, zakladatel a ředitel polytechnického ústavu v Praze (*viz příloha 1 - obr. č. 2*).

Gerstner je ve své práci velice důsledný. Prochází krajem mezi dunajskými a vltavskými břehy, porovnává, měří, detailně se seznamuje s prostředím a pak roku 1807 předkládá společnosti žádanou zprávu: místo drahého průplavu, který by ani nevyhovoval požadavkům rychlé a levné přepravy, vybudovat železnou koňskou dráhu. *„Naproti tomu poukázal na to, že výstavba železné silnice mezi Dunajem a Vltavou by stála jen asi 800 000 zlatých konvenční měny, zatímco stavba kanálu by si vyžádala nákladu mnoha miliónů.“*<sup>3</sup> Návrh vzniku nového dopravního prostředku byl přijat.

*„A tak myšlenka stavby koňských drah, předchůdců pozdějších drah parostrojních, která byla uskutečněna v té době pouze v jednotlivých krajích anglické nížiny, tato myšlenka přeskočila jako jiskra na pevninu a zanítila oheň, který už nebylo možno uhasit, zasela sémě, z něhož vyrůstaly první dřevěné a železné koňské dráhy.“*<sup>4</sup>

Můžeme říci, že projekt by nevznikl nebýt originality, invence, nápaditosti otce a syna Gerstnerů. Můžeme se jen domnívat, jakých kontur by, nebýt jich, nabyl projekt předchůdce moderních železnic. „Velkou myšlenku“ však posunul do pozadí příchod napoleonských válek. Zde však naštěstí nezanikla, rostla dál, vyvíjela se, aby pak v dobách míru opět spatřila světlo světa.

<sup>3</sup> SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežkou*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 25.

<sup>4</sup> BIRK, A. *Velká myšlenka – osudy tvůrce první železnice na evropské pevnině*. Přel. L. Kronberger. 1. vyd. Praha: Orbis, 1944, s. 39.

## 2.2 Od návrhu k realizaci

### 2.2.1 Osobnost F. A. Gerstnera a jeho inovativní prvek ve stavbě

Pět let po vídeňském mírovém kongresu byl v roce 1820 František Josef Gerstner vyzván přednostou dvorního komerčního úřadu Filipem rytířem ze Stahlu, aby se ujal realizace svého projektu. Ten však byl již stár a doporučil místo sebe svého syna, **Františka Antonína Gerstnera (1796 – 1840)**. Privilegium ke stavbě bylo uděleno 7.9.1824 na dobu 50 let. Její trasa měla vést z Českých Budějovic, Kerschbaumským sedlem do Mauthausenu. Jedna z podmínek byla, že do 1 roku po udělení koncese bude postavena 1 míle (tzn. 7,5 km) trati a do 6 let trat' celá.

Stejně jako jeho otec, i on byl velice pečlivý, precizní ve své práci. Snažil se detailně seznámit s přírodním prostředím, jeho překážkami v blízkosti potenciální dráhy, odjel dokonce i do Anglie, aby tam prostudoval funkce tamních železnic. Nabral tam mnoho cenných zkušeností, které poté při stavbě bezesbytku využil. František Antonín Gerstner nebyl „pouhým“ přejímatelem cizích myšlenek, do stavby vnesl zcela nový, inovativní prvek, díky němuž mohla být pak koňka použita i pro železnici s parním provozem. V Anglii přepravovali koně zboží jen po rovině, jakákoli výšková odchylka znamenala překážku znemožňující plynulou jízdu. Koně se museli před stoupáním či klesáním vypřahat. František Antonín Gerstner vyřešil problém ve zdolání výškových rozdílů tím, že stavěl místy vyšší násypy či hlubší zářezy. Jeho zásada zněla, že se nesmí průrvy a prohlubeniny obcházet, nýbrž překračovat. *„Jako první na světě stanovil zásadu, která je platná i při budování moderních železnic – železnice z Budějovic bude až ke svému nejvyššímu bodu vedena horizontálně nebo v neustálém stoupání tak, aby v žádném případě neztrácela již jednou dosaženou výšku.“*<sup>5</sup>

*„Postavu F. A. Gerstnera není však třeba idealizovat. Představeným byl velmi nepřijemný. Jeho spolupracovníci museli být k dispozici ve dne i v noci. Svým despotismem záhy vytvořil mezi svými podřízenými atmosféru skrytého odporu. Rozešel se ve zlém s řadou schopných zeměměřičů, z nichž někteří s ním pracovali již od počátku, jako např. s Františkem Zolou.“*<sup>6</sup> František Zola - otec později slavného francouzského spisovatele Émila Zoly.

### 2.2.2 Financování projektu

<sup>5</sup> HAJN, I. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden*. 1. vyd. České Budějovice : VEDUTA, 2004, s. 18. ISBN: 80-86829-02-0.

<sup>6</sup> SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežkou*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 52.

### 2.2.2.1 Vznik C. k. první privilegované železniční společnosti

Poté, co F. A. Gerstner obdržel privilegium ke stavbě „dřevěné a železné silnice“, ustavil na zámku v Římově stavební štáb. Kde ale vzít na stavbu finančně jistě dosti náročného projektu peníze? Rakousko, jež mělo původně stavbu financovat, od tohoto záměru odstoupilo. „*Finanční náročnost celého projektu donutila F. A. Gerstnera hledat silné finanční partnery. Ty našel ve třech vídeňských bankovních domech Geymüller & Co., Simon G. Sina a I. H. Stametz & Co.*“<sup>7</sup> Sloučením výše jmenovaných firem vznikla akciová společnost **C. k. privilegovaná 1. železniční společnost** se sídlem ve Vídni. Stavba začala 28.7.1825 v Netřebicích.

### 2.2.2.2 Finanční nesnáze

Jak už bylo v předešlé podkapitole nastíněno, F. A. Gerstner vnesl do stavby originální prvek, který dosud neměl obdoby. Tato, zvláště do budoucna bezpochyby efektivní inovace, znamenala v rozpočtu nepředpokládané výdaje. Navíc rozpočet byl již v samotném počátku značně podhodnocen. Nebylo v něm počítáno s možným vzrůstem cen, který – jak se později ukázalo – byl značný. Společnost musela vykoupit navíc velké množství půdy. Na jiných místech naopak musela směr železnice kvůli nepřístupnosti vlastníků půdy pozměnit. Koncem roku 1827 (tedy pouhé 2 roky po začátku stavby) musela být práce na trati zastaveny – jednak z důvodu velké zimy, tak i z důvodu nedostatku finančních prostředků.

Během budování koňky bylo nutno udělat v plánech mnoho změn (např. změnit způsob výstavby násypů, hloubku odvodňovacích příkopů či sklon svahů v zářezích). Pro odpor některých vlastníků stavbou dotčených pozemků musel Gerstner vykoupit mnohem více půdy, než původně počítal. Největšími odpůrci dráhy byli formani. Formanská doprava na trase České Budějovice – Linec poklesla od zahájení stavby na minimum. S železnicí bojovali dumpingovými cenami, zkoušeli dopravovat sůl pod cenou, ale přesto bezúspěšně.

Původní rozpočet (cca 479 000 zlatých konvenční měny – pozn. v roce 1892 byl vydán zákon zavádějící v habsburské monarchii korunovou měnu. Z jednoho kilogramu zlata se razilo 3280 korun, přičemž jeden zlatý předešlé konvenční měny se rovnal dvěma korunám měny nové) byl překročen téměř o polovinu. Akcionáři začali ztrácet ke stavbě důvěru, odcházeli. V roce 1828 byl Gerstner radou společnosti vyzván, ať od stavby odstoupí. Tehdy byl již český úsek trati z Českých Budějovic do Kerschbaumu

<sup>7</sup> HAJN, I. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden*. 1. vyd. České Budějovice : VEDUTA, 2004, s. 28. ISBN: 80-86829-02-0.

hotov. Stavbu rakouského jižního úseku železnice z Kerschbaumu do Lince převzal Gerstnerův žák **Mattias Schönerer (1807 – 1881)** (viz příloha 1 - obr. č. 3). Až do stanice Lest se Schönerer držel Gerstnerem vytyčené trasy. V roce 1830 byla akcionáři schválena změna trasy železnice, když byl místo Mauthausenu zvolen za cílovou stanicí Linec (Urfahr). Stejně jako trasu opustil Schönerer i některé technické principy dodržované při stavbě severní rampy, čímž sice na jedné straně výrazně snížil stavební výdaje, ale na straně druhé se tato nedůslednost projevila později ve větší nákladnosti dopravy v některých úsecích. Dne 1.9.1832 byla slavnostně zahájena doprava zboží po celé trati České Budějovice – Linec. V roce 1836 byl zprovozněn další úsek koněspřežní železnice z Lince do Gmundenu a ve stejném roce byla oficiálně zahájena i přeprava osob. V roce 1842 došlo k prodloužení železnice do samotného Gmundenu. Výchozí bod železnice se od té doby nalézal přímo před radnicí na břehu Traunského jezera. Pravidelný provoz na trati trval plných čtyřicet let. V době, kdy probíhala výstavba linecko-gmundenské železnice, existovaly již v Anglii železnice parní. Ve druhé polovině 19. století se parní železnice staly naprostou samozřejmostí. Byly mnohem rychlejší a výkonnější. Stále víc bylo patrné, že koněspřežka nemůže v této konkurenci obstát. Na parní provoz byl nejprve přestavěn úsek Linec – Gmunden. Na jaře 1855 byl nově zprovozněn úsek do Lambachu, 1. června pak do stanice Enghof (mimořádně staniční budova je dodnes v provozu) a 1. srpna 1856 přijel první vlak tažený lokomotivou do Gmundenu. Přestavba úseku České Budějovice – Linec byla zahájena mnohem později. Stavební práce byly slavnostně zahájeny symbolicky u Netřebic v roce 1868. V roce 1870 došlo k zastavení provozu koněspřežky v úseku České Budějovice – Kerschbaum. Poslední vlak tažený koňmi vyjel 16.12.1872. 12. prosince 1873 dorazil z Lince do Českých Budějovic první parovůz. Přímé spojení České Budějovice – Linec prostřednictvím parní železnice bylo zahájeno 20.12.1873. Koně tak s definitivní platností vyměnila jiná pohonná jednotka – **pára**. Zatímco severní, Gerstnerem vytyčená, trasa byla z větší části akceptována i pro lokomotivní provoz, jižní úsek, který stavěl Schönerer musel být vybudován celý znovu.

## 2.3 Důsledky vzniku koňky

### Ekonomická konjunktura

Hlavním důsledkem vzniku dráhy byla ekonomická prosperita jak jihočeského, tak i hornorakouského kraje. „Koněspřežka ve své době představovala nejdůležitější spojení mezi Českými Budějovicemi a Lincem, výrazně přispěla k hospodářskému rozvoji Budějovic a okolí.“<sup>8</sup> V Budějovicích i přilehlých krajích jižních Čech začalo od 30. let 19. století vzrůstat průmyslové podnikání, drobné živnosti, jež ve svém důsledku přispěly k hospodářskému rozvoji města. Z Vídně do Českých Budějovic bylo přesunuto sídlo továrny na tužky - firmy **L. & C. Hardtmuth**, počátkem roku 1836 byl založen cukrovar, rok poté přádelna vlny. Růst ekonomického života byl podmíněn přílivem pracovních sil uvolněných z venkova. „Počet obyvatel Českých Budějovic se za necelých 35 let více než zdvojnásobil. V roce 1836 měly 7 181 obyvatel, v roce 1870 vzrostl počet na 17 465.“<sup>9</sup> Z Českých Budějovic se stala skutečná metropole jihočeského regionu s vyspělým průmyslem.

### Zvýšení zaměstnanosti

Nově vzniklá pracovní místa si žádala dostatek pracovní síly. Významným činitelem ovlivňujícím konjunkturu města i kraje bylo **zvýšení zaměstnanosti**. I koněspřežka sama nabízela tolik potřebnou práci. „*Na jaře roku 1826 pracovalo na 8 mil dlouhé trati, od Budějovic až po Leopoldschlag, více než 4 000 dělníků a v roce 1827 až 6 000 dělníků.*“<sup>10</sup>

### Proces urbanizace

Důležitou konsekvencí zahájení provozu koňky bylo prohloubení též procesu urbanizace – lidé se začali soustřeďovat do měst na úkor obcí. Příliv obyvatel, lidského kapitálu byl významným činitelem v hospodářském rozvoji města.

V neposlední řadě stojí vznik tohoto ojedinělého fenoménu za snadnějším a levnějším cestováním a tudíž i za poznáváním a sblížováním kultur.

---

<sup>8</sup> SCHMID, H. *Unterwegs in Spuren der Pferdeisenbahn*. 2. vyd. Linz. : Muzeum Kerschbaum Mühlviertel Touristik GmbH., 2008, s. 72.

<sup>9</sup> SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežkou*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 51.

<sup>10</sup> SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežkou*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 52.

## Osobní doprava

Ačkoli byla koněspřežní dráha postavena pro nákladní dopravu, prakticky již od jejího vzniku se používala i pro osobní dopravu. Jednou denně (vždy od 5:00 hod.) jezdily osobní vlaky oběma směry. Jízda trvala 14 hodin. Njezdilo se pouze v zimních měsících, jelikož vozy nebyly vytápěny. Z osobních vozů se zachoval pouze jediný: vůz „**Hanibal**“, postavený pro 6 osob jako vůz I. třídy. Originál vozu je dnes vystaven ve vídeňském železničním muzeu (*viz příloha 1 - obr. č. 4*).

## **2.4 Zajímavosti koněspřežné dráhy**

S oblibou různé publikace uvádí, že koněspřežní železnice České Budějovice – Linec je nejstarší na světě. Není to pravda. První koněspřežní železnice vznikla v Anglii v roce 1801. Avšak bezkonkurenční primáty tato koněspřežka má – je první kontinentální a zároveň první mezistátní železnicí na světě! (spojovala království České a Horní Rakousko).<sup>11</sup>

Výkon koně na železné silnici byl 30x vyšší než na obyčejné silnici. Dva koně snadno utáhly náklad 250 centů (14 000 kg) na vzdálenost 4 mil.

Naší zemi patří bezkonkurenční primát v oblasti železniční dopravy, což dokládá následující přehled.

## **Přehled hlavních letopočtů v dějinách české železniční dopravy<sup>12</sup>**

**1828** - První koněspřežná železnice na evropském kontinentě České Budějovice - Linec byla vybudována Františkem Gerstnerem a jeho pokračovateli zejména za účelem dovozu soli z Lince do Čech.

**1839** - První parostrojní železnice na nynějším území České republiky Vídeň - Břeclav byla vybudována jako první část spojnice hlavního města tehdejší monarchie s průmyslovými oblastmi na severní Moravě, Horním Slezsku a Haliči.

**1903** - První normálně rozchodná elektrifikovaná trať ve střední Evropě místní trať Tábor – Bechyně, dílo českého elektrotechnika Františka Křižíka.

<sup>11</sup> GERSTNER, F. A. *Zprávy ze Spojených států severoamerických o železnicích, parních jízdách ostatním podnikání*. 1. vyd. České Budějovice : Nakladatelství Koněspřežka s.r.o., 2007, s. 17. ISBN 978-80 86260-75-4.

<sup>12</sup> *Historie* [online]. Praha : ČD Cargo, 2008 [cit. 15. prosince 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.cd-cargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/historie/-75/>>.

Dráha koněspřežní železnice České Budějovice – Linec činila **128,85 km** (viz příloha 1 - obr. č. 5). Jízda osobního vlaku trvala cca 14 hodin, z toho lze vypočítat, že průměrná rychlost osobního vozu byla 9,2 km/hod.

Zajímavé je, s odkazem na dnešek, že tehdejší obyvatelstvo (zvláště budějovičtí měšťané) nebylo příliš projektu nakloněno. Konešpřežku považovali za svého nepřítele. Tento fakt je zajímavý o to víc, uvědomíme-li si, že i skoro po dvou stoletích zůstává postoj obyvatel centra stejný, neměnný.

Konešpřežní železnice České Budějovice – Linec (česká část) byla zapsána do státního seznamu nemovitých památek dne 3.5.1958. **Národní kulturní památkou** byly zachované pozůstatky na území České republiky vyhlášeny v roce 1971.



### 3 Dochované české památky: minulost versus přítomnost

V roce 1873, 31. ledna proběhla dražba nemovitého majetku koněspřežní železnice. Staniční areály a budovy na nich, strážní domky našly své nové majitele. Také pozemky, které železniční společnost již více nepotřebovala, byly nabídnuty k odkoupení majitelům původním nebo majitelům novým. Stavební objekty jako mosty, propustky, násypy a zářezy takové štěstí neměly. Objekty, které již nikdo nepotřeboval, byly většinou ponechány vlastnímu osudu, případně posloužily jako zdroj levného stavebního kamene nebo byly prostě strženy. Pozoruhodná technická památka pomalu upadala do zapomnění. Tato kapitola mapuje pozůstatky koněspřežné dráhy na českém území – jakou funkci plnily v dobách slávy koněspřežky a v jakém stavu se nacházejí a k čemu slouží v dnešní době?

#### 3.1 Hostinec „U Zelené ratolesti“

Budovu zájezdního hostince „**Zum grünen Ast**“ (viz příloha 1 - obr. č. 6) nechal v roce 1821 vybudovat Tadeáš Lanna (1773 – 1828). Severní průčelí budovy je situováno do Husovy třídy, jižní průčelí vede k Mlýnské stoce. V roce 1821 zde vznikla první Jihočeská přádelna vlny. Dnešní podobu získal hostinec v roce 1831, kdy jej nechal přestavět syn Tadeáše, podnikatel a mecenáš, úspěšný budovatel vodních i železničních cest Vojtěch Lanna. V době slávy koněspřežky zde byly stáje, byty pro kočí, skladiště zboží. Od hostince vedla pak manipulační kolej, ta překonávala Mlýnský potok a pokračovala dál Českou ulicí, kde formálně začínala. Tím se objekt stal nejsevernějším bodem koněspřežky. Z bývalé „Solnice“ se po ní do Zelené ratolesti přepravovala hornorakouská sůl a překládala na formanské vozy, aby se pak distribuovala do vnitrozemí. Hostinec se zachoval do dnešní doby, stopy koněspřežky by se zde bohužel hledaly marně. V současné době je vlastníkem objektu akciová společnost „Zelená ratolest“. Dne 15.7.1999 byl zapsán do seznamu národních kulturních památek. Ministerstvo kultury České republiky současně vydalo závazné stanovisko pro rekonstrukci. Obnova objektu i celého areálu je zakomponována do programu regenerace městských památkových objektů.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> JUREČKA, E. *U Zelené ratolesti* [online]. České Budějovice : Jihočeská univerzita, 2002 [cit. 2.12.2009]. Dostupné na WWW: <[http://www.gemeinsamlernen.de/solill/Arbeitsergebnisse/housing/lyon/austausch2/reply\\_budejovice/cbu\\_d\\_jurecka\\_en.pdf](http://www.gemeinsamlernen.de/solill/Arbeitsergebnisse/housing/lyon/austausch2/reply_budejovice/cbu_d_jurecka_en.pdf)>.

### 3.2 „Nisslův dům“

Dále po stopách koněspřežky, vedoucí podél manipulační koleje, se nachází na křižovatce České a Piaristické ulice **tzv. Nisslův dům** (viz příloha 1 - obr. č. 7). Původní objekt byl v době provozu koněspřežní železnice jednopatrový. V části tohoto domu, pravděpodobně od roku 1837 (první doložená zmínka), byla zřízena úřadovna c.k. první privilegované společnosti, která provozovala koněspřežní železnici Č. Budějovice – Linec – Gmunden. Byly zde i byty pro úředníky železniční společnosti a pokladna pro osobní přepravu. Od roku 1827 byl oficiální začátek trati právě zde.<sup>14</sup> Protěžší nároží sloužilo jako nástupiště. Objekt prošel před pár lety celkovou rekonstrukcí a je ve velmi dobrém technickém stavu. Od roku 2007 slouží objekt jako aukční síň, zčásti jako stylová restaurace připomínající historii koněspřežné dráhy, dále jako obchody a kanceláře. Zašlou slávu připomíná restaurace i názvem „U Koněspřežky“.

### 3.3 C. k. solní sklad

Dalším významným českobudějovickým reliktem je C. k. solní sklad v České ulici. Bývalý solný sklad v České ulici 141/66 byl postaven ve 2. polovině 16. století a prodělal četné přestavby. V místech dnešního objektu č. p. 66 se s největší pravděpodobností nacházely v 16. stol. městské lázně. V pozdějších dobách již sloužil jako sklad soli dopravované ze Solnohradska. Budova se dochovala ve své původní podobě, ale její větší část byla v roce 1901 svržena z důvodu stavby gymnázia. V letech 2003 - 2005 prošel objekt rekonstrukcí, která zatím postihla pouze přízemí objektu. Dnes se v objektu národní kulturní památky nachází sídlo kulturního klubu **C. k. Solnice** provozované obecně prospěšnou společností BAZILIKA. Prostor Solnice je vhodný zejména pro koncerty, alternativní divadelní představení, školní představení, společenské akce, sympozia a semináře, odborné přednášky (viz příloha 1 - obr. č. 8).

### 3.4 Strážní domek v Mánesově ulici

Nejautentičtější památkou koněspřežní železnice je strážní domek v Mánesově ulici č. 1 (viz příloha 1 - obr. č. 9), který byl součástí areálu nákladového nádraží. Tento domek je situovaný u křižovatky ulic Mánesova a Gerstnerova. Jde o přízemní budovu o půdorysu písmene L. Stojí zde již od roku 1828 a ze všech památek je to jediná stavba

<sup>14</sup> KUČEROVÁ, L., HAJN, I. *Historií a krajem koněspřežky*. 1. vyd. České Budějovice : BAZILIKA o.p.s., 2008, s. 59. ISBN 978-80-254-2401-8.

v Českých Budějovicích dochovaná dodnes v autentické podobě. V domku se nacházely 2 místnosti s kuchyní a byl určen pro hlídače dráhy a areálu nádraží. Po ukončení provozu koněspřežní železnice a zahájení lokomotivního provozu byl areál bývalého nádraží i se strážním domkem prodán v roce 1873 továrně Hardtmuth. Později, v roce 1927, byly na objekt osazeny Spolkem československých inženýrů a architektů dvě pamětní desky, jedna věnovaná Františku Antonínu Gerstnerovi (*viz příloha 1 - obr. č. 10*). V roce 1977 byl domek posunut zhruba o sedmnáct a půl metru ze svého původního stanoviště, jelikož překážel stavbě čtyřproudové silnice. O rok později byl převeden do vlastnictví Jihočeského muzea v Českých Budějovicích. Od doby přesunutí stavba trpí vlhkostí, vnitřní omítky a podlahu ničí prosakující spodní voda. Roku 2008 bylo muzeum rekonstruováno. V současné době je zde umístěna expozice věnovaná koněspřežné dráze. V budoucnu by chtělo Jihočeské muzeum zvýšit jeho přitažlivost pro návštěvníky a vytvořit zde nové venkovní expozice o historii koněspřežky. Dnes se při prohlídce muzea může zájemce seznámit s obecným historickým exkursem kolem provozu koňky v jižních Čechách a několika artefakty, které se ho týkaly. Dvojměrné plátěné prezentace zachycují ve fotografiích, kresbách a textech veškeré stavební památky na území města.<sup>15</sup> Sousedy této kulturní památky jsou obchodní domy Lidl a Billa, k objektu nevede žádná přístupová cesta, pouze malý chodníček vedoucí podél čtyřproudové vysokofrekvenční silnice. Pro památku takovéto velikosti je to velice nedůstojné prostředí.

### 3.5 Přepřahací stanice

První přepřahací stanice na českém území dosud stojí v obci **Holkov**. Momentálně je budova bývalé stanice rekonstruována, během příštích let by zde měla být znovu obnovena pětisetletá tradice formanské hospody a zřízen památník formanské dopravy (*více informací o této stanici v kapitole 4.2*). Druhá nejvýznamnější přepřahací stanice na trase z Českých Budějovic do Lince je v obci **Bujanov**, německy Angern. Na rozdíl od druhé přepřahací stanice na našem území – Holkova – kde byla pro potřeby železnice částečně adaptována budova původního hostince, byla staniční budova v Bujanově postavena na „zelené louce“. Vedle obytných budov zde byly stáje, kovářské a kolářské dílny. Svému účelu sloužila stanice až do roku 1870, kdy byl zastaven provoz na české části trati. Dobový model celého nádraží, část dochovaných kolejí a

<sup>15</sup> *Památky koněspřežné železnice* [online]. České Budějovice : Jihočeské muzeum, 2006 [cit. 15.3.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.muzeumcb.cz/program/?ukaz=program&program=kompletni&detail=9>>.

také řadu písemných dokumentů je zde možno shlédnout ve zdejším muzeu (*viz příloha 1 - obr. č. 11a*). Samotná budova tehdejší stanice, která byla nedávno zrekonstruována, od roku 1890 slouží jako základní škola (*viz příloha 1 - obr. č. 11b*). Tato stanice byla oblíbená zejména kvůli koláčům, které se zde pekly a díky nim získala i svou přezdívku „Koláčová stanice“. Zašlá sláva koněspřežky v Bujanově opět ožívá při Koláčových slavnostech, které se každoročně konají v sobotu v polovině července. Stavebně-technický stav objektu je uspokojivý. Objekt prošel v roce 2003 rekonstrukcí, při které došlo k odvodnění objektu, vybudování nové kanalizace a celkové obnově venkovních fasád.

Při komparaci objektů českobudějovických památek koněspřežné dráhy dle fotografií (*viz přílohy*) z let dávno minulých a nedávných je patrné, že sláva této památky je, alespoň co se jihočeské metropole týče, v nedohlednu.

## 4 Zájem o zachování památky – česká strana

Koněspřežka není důležitá jen z hlediska prvenství ve světě železniční techniky, nemá pouze nacionální charakter, její důležitost spočívá především ve faktu, že tato památka byla a je významným symbolem propojení obou zemí. Již skoro 200 let je koňka stmelovacím česko-rakouským prvkem, spolupráce obou zemí přetrvává dodnes. Tato kapitola bude reflektovat snahu české strany revitalizovat zmiňovanou památku. V nadcházející kapitole pak za účelem komparace bude nastíněna snaha rakouské strany o její obnovu.

### 4.1 Dosavadní snahy o obnovu památky

Po přestavbě koněspřežní železnice na parní začaly pozůstatky této památky neodvratně chátrat – jak na české, tak i rakouské straně. Již 31.1.1874 (pouze pár dní po zahájení přestavby na lokomotivní dráhu) byla vypsána veřejná dražba na prodej veškerého nemovitého majetku koněspřežky, pokud tento nebyl použit na dráhu lokomotivní. Část objektů a zařízení byla skutečně prodána. Jednalo se především o budovy, pozemky a o vozy. Mostní stavby, násypy a propustky byly ponechány svému osudu, o ty zájem veřejnosti nebyl.

První zájem o obnovu tohoto technického fenoménu vzešel na popud rakouské vlády při slavnostní příležitosti 100. výročí udělení koncese F. A. Gerstnerovi ke stavbě a provozování železnice. Tato skutečnost se stala impulsem i pro českou stranu. Rok na to, v roce 1925, uspořádalo Technické muzeum československé u příležitosti 100. výročí zahájení stavby železnice výstavu plánů, dokumentů a fotografií. Fotografie, které byly použity na výstavě, pořídilo ministerstvo železnic, které zároveň nechalo udělat úplně první evidenci dochovaných památek a jejich základní dokumentaci. Tato byla pořízena zejména zásluhou vrchního rady ing. Emanuela Fritsche, kontrolora pro udržování dráhy v Českých Budějovicích. Aktivní roli při tom sehrál zejména **Spolek československých inženýrů**. V rámci oslav byla odhalena pamětní deska věnovaná F. A. Gerstnerovi na strážním domku č. 1 v Českých Budějovicích. Dva roky na to, 7.9.1927 proběhly oslavy 100. výročí zahájení provozu na českém úseku koněspřežní železnice pod patronací ministerstva železnic. To dokládá skutečnost, že idea koněspřežky byla v českých technických kruzích stále silná. Členové spolku československých inženýrů se neúnavně zasazovali, aby památky koněspřežní železnice dochované na české straně byly chráněny, konzervovány a využívány pro turistický

ruch. Z dopisu ministerstva železnic adresovanému ministerstvu školství a národní osvěty ze dne 2.6.1932 vyplývá, že objekty, které se nalézaly v majetku železniční správy byly udržovány průběžně v rámci údržby lokomotivní tratě a byly proto v dobrém stavu. Ve stejném dopisu je ale popisováno nebezpečí, které hrozí památkám nalézajícím se na soukromých nebo obecních pozemcích. Některé objekty byly postupně demolovány, jiné se staly zdrojem levného stavebního materiálu. Je zde dokonce zmiňován jeden podnikatel, který ve stanici Rybník rozebral starý most přes silnici do Vyššího Brodu na stavební kámen a započal ve stejném místě rozebírat i násypy. Pisatel zmiňuje i záměr okresního výboru v Kaplici, který zamýšlel použít stavebního kamene ze zbytků koněspřežné dráhy pro udržování okresních silnic. Podobným excesům však bylo naštěstí zabráněno. Dopis však také poukazuje na liknavý přístup Státního památkového úřadu pro zemi českou. Ředitelství státních drah v Plzni totiž již 29.9.1931 oficiálně zažádalo o ochranu těchto památek. Jak však konstatuje autor dopisu Dr. Geisler, neobdrželo dosud žádnou odpověď. K vyhlášení památkové ochrany tehdy ještě nedošlo. Po roce 1948 byl rozpuštěn Spolek československých inženýrů a na dalších deset let nejevil nikdo – s výjimkou několika málo jedinců – o památku větší zájem. V roce 1958 byl podán návrh na záchranu a částečnou revitalizaci většiny relikvií koněspřežní železnice radě Krajského národního výboru v Českých Budějovicích. Jeho autorem byl profesor **Ferdinand Klimeš**. Návrh počítal s obnovením provozu v úseku Pšenice – Rybník. Zisk měl být použit na rekonstrukci ostatních objektů. Projekt byl shledán zajímavým, nicméně z různých důvodů nebyl zrealizován. Na začátku roku 1992 se chopilo aktivity **Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích** a zpřístupnilo široké veřejnosti objekt strážního domku č. 1, kde je nyní umístěna malá expozice věnovaná tematice koněspřežní železnice. V roce 1995 vznikl **Spolek pro uchování koněspřežky v Bujanově**, jehož činnost však byla poměrně krátkodobá. Ve stejném roce bylo v Bujanově otevřeno malé muzeum. O rok později byla založena **nadace Hereditas**, která zastřešovala v té době všechny občanské aktivity spojené s touto památkou. Navazuje na práci skupiny kolem Památníku dopravnictví. Její projekt na obnovu a revitalizaci koněspřežky nazvaný **Ostrov** je podle rakouských partnerů ve své podobě ojedinělý. Projekt Ostrov vychází ze skutečnosti, že nelze obnovit celou památku jako jeden celek. Proto byly vytipovány lokality (ostrov), které jsou z hlediska turistického ruchu perspektivní. Tyto by společně tvořily naučnou stezku s bohatým tematickým programem plným vědeckých, kulturních, turistických a gastronomických zážitků. V prvé řadě jde o revitalizaci

(oživení) vytipovaných lokalit v souladu s jejich významem a historií z hlediska dějin dopravy, obchodu a řemesel. Nadace Hereditas byla přetransformována na obecně prospěšnou společnost a v současnosti působí v roli odborného garanta a koordinátora aktivit v Bujanově, Holkově a v Českých Budějovicích.<sup>16</sup> V roce 1996 provedl **Památkový ústav v Českých Budějovicích** ve spolupráci s nadací Hereditas revizi a kompletní soupis všech existujících objektů koněspřežní železnice na české straně. Zároveň s tím byly podány návrhy na zápis dosud nezapsaných objektů do státního seznamu památek.

Jak vidno, snaha o revitalizaci památky existuje, bohužel však bez markantních, viditelných výsledků. Nezbývá než doufat, že jednou snaha těchto pár vytrvalých organizací, sdružení zasazujících se o znovuoživení koněspřežní dráhy dosáhne úspěchu.

## 4.2 Bývalá koněspřežní stanice Holkov

### 4.2.1 Historie národní kulturní památky

*Lokace památky:* Holkov – obec Velešín – okres Český Krumlov, v těsné blízkosti křižovatky mezinárodní silnice E 55 a silnice Strážkovice - Římov - Český Krumlov. Přepřahací stanice, stáje, kočárovna zde existovala jako zájezdní hostinec ještě před zahájením provozu koněspřežné dráhy. Vznik zájezdního hostince (původní název *Weselka*) je datován z poloviny 18. stol. V letech 1826 – 1832 byl zadaptován na potřeby železniční společnosti a sloužil jako 1. přepřahací stanice na českém území. Pravidelná přeprava soli a zboží mezi Českými Budějovicemi a Lincem byla zahájena 1. 8.1832. Objekt byl od roku 1971 vyhlášen národní kulturní památkou číslo 1471 s názvem **Koněspřežní dráha České Budějovice – Linec (česká část)** (viz příloha 1 - obr. č. 12). Dočká se tato historicky velmi významná památka alespoň částečného oživení? Nebýt osoby Dipl. Ing. Václavy Benešové byla by odpověď na tuto otázku nejspíš zamítavá. Na objekt se váže zajímavá pověra. „*Pověst o holkovském zájezdním hostinci praví, že jeden z tehdejších hostinských bohatl na majetku formanů, které zabíjel. Alespoň se to vyprávělo po okolí. Nakonec drby došly k tomu, že byl hostinský spráhnut se samotným děblem. Na každého ale jednou dojde. Když hostinský přistoupil ke kobyle jednoho z formanů, změnila se, jako by byla posedlá děblem a hostinského*

<sup>16</sup> HAJN, I., KOHLÍČEK, Z. *Revize národní kulturní památky „Koněspřežní železnice České Budějovice – Lincec, česká část“ a návrh jejího nového ochranného pásma*. 1. vyd. České Budějovice, 2007, s. 24.

*kopla. Ten nakonec zemřel. Odnesl si ho ďábel, šířily se pověry.*<sup>17</sup> V posledních několika letech je objekt postupně rekonstruován. Došlo k statickému zajištění objektu, rekonstrukci stodoly, stájí a celého středního traktu. Všechny tři trakty jsou nově zastřešeny. Objekt není zatím využíván. Výhledově zde bude zřízeno kromě stylové restaurace i „živé“ muzeum formanské dopravy a penzion.

V této bývalé hospodě se nacházela, za dob slávy koněspřežky, kancelář a byty pro úředníky i zřizence dráhy, kovářská dílna a pomocné stáje pro koně. Protějščí nově vystavěná budova (č. 20), tradičně označována jako kočárovna, sloužila k ustájení asi čtyřiceti koní, bylo zde i skladiště píce a obytné místnosti pro obsluhu. V současné době slouží zrenovovaná zemědělská usedlost jako restaurace a penzion. Zašlou slávu připomíná názvem restaurant a penzion „**U koňské dráhy**“ (viz příloha 1 - obr. č. 13). Objekt je sice ve velmi dobrém technickém stavu, ale byl rekonstrukcemi natolik pozměněn, že jeho ochrana v rámci koněspřežní železnice nemá smysl.

O podál jsou patrné zbytky tehdejšího náspu (viz příloha 1 - obr. č. 14a). Uprostřed jednoho z těchto zbytků, nedaleko od mezinárodní silnice E 55, se nachází klenutý můstek (viz příloha 1 - obr. č. 14b).

#### 4.2.2 Záchrana ruiny

Ještě před 10 lety byla budova v dezolátním stavu. Nebýt snahy **manželů Benešových** a **nadace Hereditas** uvést objekt do „původního“ stavu, budova by se pomalu ale jistě rozpadla. Na této Národní kulturní památce se bohužel podepsalo nejen 40 let komunistického přehlížení památek a péče o ně, ale i po roce 1989 častá změna majitelů s ne vždy ujasněnými koncepčními plány na obnovu a využití objektu. V roce 1999 koupili budovu manželé Benešovi „*Celý středový objekt byl spadlý. Vážně totální ruina. Před lety jsem pracovala jako památkář. Když jsem sem poprvé přijela, říkala jsem si, že to může koupit jen totální šílenec. Jenomže pár let na to jsem seděla v hospodě v Českém Krumlově, kde běžela diskuse, že se to prodává za korunu. Začalo mi to vrtat hlavou, tak jsem se po tom začala pít.*“<sup>18</sup> Koupě nakonec nebyla za korunu, ale za 350 tisíc korun. Bývalá památkářka Václava Benešová si však splnila dlouholetý sen. Architektonicky zajímavá budova se třemi štíty vedle sebe a zastřešeným dvorem ji při cestách z Budějovic na chalupu do Pořešína vždycky neodolatelně přitahovala. Pořídít

<sup>17</sup> JANDOVÁ, R. *Dvě knihy o Velešíně* [online]. 2008 [cit. 7.12.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.pratelevelesina.cz/>>.

<sup>18</sup> VOTRUBA, V. *Holkovský hostinec vstává z popela* [online]. Český Krumlov : Českokrumlovský deník, 2009 [cit. 3.12.2009]. Dostupné na WWW: <[http://ceskokrumlovsky.denik.cz/zpravy\\_region/holkovsky-zajezdni-hostinec-vstava20090920.html](http://ceskokrumlovsky.denik.cz/zpravy_region/holkovsky-zajezdni-hostinec-vstava20090920.html)>.



si zdevastovanou národní kulturní památku se rozhodli Benešovi proto, aby jí pokud možno co nejvíc vrátili její bývalou podobu. Nové interiéry by měly být otevřeny pro návštěvníky, kteří by tam měli najít živé muzejní expozice formanství i stylovou hospodu s velkým výčepem a klasickou českou kuchyní. „*Přes letní sezónu od května do konce října by měly turisty vozit po okolí formanské vozy nebo si budou moci vyjet sami na koních po hippostezkách*“<sup>19</sup>, plánuje inženýrka. Po detailnější prohlídce zchátralé památky zjišťují, že její záchrana bude stát nejméně 30 milionů korun. Začíná shánění dotací na obnovu, a objevuje se zásadní problém – sehnat dotaci pro fyzickou osobu není zdaleka jednoduché. Je pochopitelné, že renovace rozsáhlého objektu je během na dlouhou trať. Nezbytnými atributy pro zdárné dokončení renovace nebudou pouze tolik potřebné finance, ale hlavně trpělivost a neutuchající zájem o věc.

### 4.2.3 Finanční pomoci orgánů veřejné správy

#### 4.2.3.1 Program záchrany architektonického dědictví

První finanční pomoc přišla od vlády České republiky, která vynesla dne 22.2.1995 usnesení č. 110 k *Programu záchrany architektonického dědictví*. Jedinou podmínkou pro participaci subjektů, památek na státní záchraně architektonického dědictví, je jejich prohlášení za světovou památku UNESCO či národní kulturní památku. Objekt přeprahací stanice se stal národní kulturní památkou pod názvem „*Koněspřežní dráha České Budějovice – Linec/česká část*“ v roce 1971, tudíž podmínku bez problémů splňoval. Tento program pomáhá obnovovat ohrožené a nemovité kulturní památky dodnes. Podmínkou pro uznání dotačního titulu je vypracování *Projektů záchrany kulturní památky* a jeho zařazení do Programu záchrany architektonického dědictví, předložená žádost o poskytnutí příspěvku, stavební povolení, rozpočtový návrh, doklady o výběrovém řízení a doklady o zajištění financování příspěvku. Samotný projekt musí obsahovat představení objektu, objasnění cíle, kterého bychom chtěli renovací dosáhnout, nesmí být v rozporu s veřejnými zájmy a musí být, když ne v pozitivním, tak alespoň v indiferentním vztahu k životnímu prostředí. Co se tedy týče doložení veškerých náležitých podkladů a dokumentací, není přiznání příspěvku zdaleka jednoduchou záležitostí. Projektovou část pod názvem: „*Obnova objektu bývalé přeprahací stanice koněspřežní železnice č. p. 8, Holkov u Velešína*“, sestavil roku 1999 Mgr. Karel Beneš. O dva roky později byla manželům

<sup>19</sup> MLISOVÁ, L. *Do přeprahací stanice se znovu vrátí koně*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2009, roč. 23, č. 12, s. 13.

Benešovům schválena účelová dotace ve výši 2 000 000,- Kč. Díky této částce se provedlo statické zabezpečení a stavba nových krovů a střech. Příspěvek z Programu záchrany architektonického dědictví je poskytován jako dotace ze státního rozpočtu podle zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR a obcí v České republice.

#### 4.2.3.2 Havarijní střešní program MK ČR 2009

V roce 2009 podala paní Benešová *Žádost o příspěvek na zajištění nemovité kulturní památky proti vlivům povětrnosti* v rámci **Havarijního – střešního programu MK ČR 2009**. Ministerstvo kultury zastoupené Památkovým ústavem v Českých Budějovicích přiznalo žadatelce na opravu památky finanční příspěvek ve výši 85 000,- Kč.

Z předešlých informací by se mohlo zdát, že stát či jeho delegované orgány jsou, co se renovace kulturních památek týče, vstřícné a štědré. Avšak je třeba si uvědomit, že takto rozsáhlý objekt nutně potřebuje daleko velkorysejší finanční injekce. Od doby začátku záchrany ruiny uplynulo již 10 let a pohled na budovu, sice již staticky zabezpečenou (*viz příloha 1 - obr. č. 15*), je bohužel stále žalostný. Na to, aby majitelka obnovila zašlou slávu památky, potřebuje nejen trpělivost a pevné nervy s úřednickým byrokratismem, ale hlavně daleko více finančních prostředků.

### 4.3 Neúspěšná snaha o návrat koňky do Budějovic

#### 4.3.1 Nadace Hereditas a Koněspřežka

Koněspřežka je v jihočeském krajském městě jedinou národní kulturní památkou. Navzdory tomu se však bezmála stotisícové Budějovice s tímto technickým fenoménem chlubit nemohou. Stopy národní kulturní památky tady leží ladem. O oživení koněspřežky v krajském městě začaly od poloviny devadesátých let usilovat dvě místní nadace **Hereditas** a **Koněspřežka**. Nadace Hereditas sdružovala nadšence okolo Jihočeského muzea (PhDr. Ivo Hajn a Dipl. Ing. Václava Benešová) a Koněspřežka především budějovické architektky a podnikatele. Kvůli změně legislativních pravidel se později nadace Hereditas přeměnila na obecně prospěšnou společnost a Koněspřežka přesunula své aktivity pod hlavičku **Klubu přátel města**, ale svých záměrů se nevzdaly. Především díky těmto nadacím a budějovické Regionální rozvojové agentuře nyní vznikla studie *Revitalizace objektů koněspřežné dráhy České Budějovice - Gmunden*.

*„Pořízení 110 stránkové studie s dvaceti přílohami, jejímž autorem je vítězná firma LesInfo CZ, stálo 250 000,- Kč. Přitom 40 % nákladů uhradil fond malých projektů PHARE CBC, 10 % město a 50 % majitelé bývalých objektů koněspřežky spolu s Klubem přátel města a společností Hereditas.“<sup>20</sup>*

#### **4.3.2 Tři varianty revitalizace koněspřežky**

V roce 2002 stanovila studie proveditelnosti revitalizace koněspřežky 3 varianty: **minimální, optimální a maximální**. První z nich brala v úvahu 15 milionovou investici na obnovu objektů v minulosti spojených s koněspřežkou bez vlastní železniční dráhy s koňskými potahy. V praxi by šlo o revitalizaci Zelené ratolesti, solního skladu a strážního domku s tím, že návštěvník by si dráhu koněspřežky prošel pěšky a prohlédl by si historické expozice v těchto objektech. Optimální varianta počítala kromě obnovy budov ještě se zavedením koněspřežky v délce 800 metrů Českou ulicí, která by spojovala solný sklad se Zelenou ratolestí. Podle odborníků by si vyžádala 30 milionů korun. Maximální varianta pak rozšiřovala dráhu koněspřežky o zhruba dalších 1000 metrů až téměř ke strážnímu domku a k jeho bezpečnému dosažení přes lávku tak, aby návštěvníci nemuseli zdolávat nebezpečnou čtyřproudovou silnici. Její realizace by stála 43 milionů korun. Bez souhlasu magistrátu, který je vlastníkem komunikací, však nikdo koleje neobnoví. Radní zatím reagovali na odbornou studii po svém. Tehdejší budějovický primátor Miroslav Tetter prohlásil: *„Rozhodli jsme, že bychom začali s minimální variantou s tím, že bude zpracovaná marketingová studie, která by současně i ukázala možnosti, kudy by se trať koněspřežky dala vést jinudy než Českou ulicí. Domníváme se, že při provozu, který v České je, je nereálné dát tam ještě trať koněspřežky.“<sup>21</sup>* Od tohoto prohlášení uplynulo již bezmála 8 let a výsledek? O osudu obnovy koněspřežky alespoň v této variantě se stále hovoří, ale doposud se nic nezměnilo. Ostatně tehdejší primátor nebyl revitalizaci slávy koňky příliš nakloněn, což dokládá jeho tvrzení *„...Konešpřežka asi je atrakcí, ale já nejsem zas až tak velký optimista jako fandové, kteří si myslí, že konešpřežka prodlouží pobyt turistů v Budějovicích o 2 dny. Osobně jsem přesvědčený, že tak velký efekt to mít nebude.“* Odlišného názoru je Pavel Hložek z budějovické Regionální rozvojové agentury: *„Pokud pomínu Černou věž, Samson a pivovary, projde návštěvník město během jednoho dne a končí. Konešpřežka by měla v sezóně svézt 1000 lidí denně a další by se*

<sup>20</sup> MLISOVÁ, L. *Konešpřežka bude drahá*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2002, roč. 13, č. 12, s. 13.

<sup>21</sup> MLISOVÁ, L. *Konešpřežka bude drahá*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2002, roč. 13, č. 12, s. 13.

*mohli procházet v její oživené trase.*“<sup>22</sup> Dnes již máme jiného primátora, který je této unikátní české chloubě rozhodně více nakloněn. Za vše mluví výrok ředitele Jihočeského muzea Pavla Šafra: „*O oživení koněspřežky jsem jednal již se třemi primátory. Za tím, že se dosud nic nepodniklo, může vlašný přístup radních. Je to ostuda, vždyť se jedná o jedinou národní kulturní památku ve městě. Budějovice jsou na památky chudé, protože při ničujícím požáru v roce 1642 všechno shořelo. Přitom víme, že turisty nejvíc táhne právě historická autenticita. Nějaká papírová expozice a fotky už nikoho nezajímají. Příkladem pro město by měl být přístup Václavy a Karla Benešových k holkovskému přepřažnímu domku. Z ruiny v totálních troskách, kterou bych si nekoupil ani za desetikorunu, se jim už podařilo část opravit a jejich přístup dává naději, že to tam jednou skutečně obnoví a otevřou.*“<sup>23</sup>

### **4.3.3 Vydání územního rozhodnutí**

Dne 11.9.2006 podal navrhovatel, Statutární město České Budějovice, na stavební úřad návrh na vydání územního rozhodnutí koněspřežné dráhy v Českých Budějovicích, s umístěním a rozsahem stavby podle přiložené projektové dokumentace. O čtyři dny později bylo zahájeno územní řízení zveřejněním na úřední desce Magistrátu města České Budějovice. O podaném návrhu na vydání územního rozhodnutí vyrozuměl stavební úřad občanská sdružení, jejichž hlavním posláním je ochrana přírody a krajiny, a která měla u stavebního úřadu podanou žádost o informování o všech zamýšlených zásazích, u nichž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny. Tato občanská sdružení k vydanému opatření uvedla, že se nezúčastní správního řízení v předmětné věci. Stavební úřad shledal celý projekt v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací a vydal územní rozhodnutí.

Sdružení majitelů domů v centru Českých Budějovic a společnost Vltavín CB s.r.o. ihned podalo odvolání. Písemně se přihlásil k účastenství na tomto řízení s uvedením, že jejich vlastnická práva k pozemkům nebo stavbám na nich, mohou být rozhodnutím přímo dotčena. Dále namítali, že stavba a provoz koněspřežné dráhy nepřiměřeným způsobem omezí, případně i znemožní dopravní obslužnost historického centra domů, možnosti parkování, bezpečný přístup k domům aj. Odvolací orgán námítky proti rozhodnutí zamítl a potvrdil tak rozhodnutí prvostupňového orgánu. Co se týče námitek, proti omezení dopravní obslužnosti v centru města, odkazoval odvolací

<sup>22</sup> SCHINKO, J. *Koněspřežka*. České Budějovice : Českobudějovické listy, 2002, č.1, s. 17.

<sup>23</sup> LUDVÍK, S. *Koněspřežka ve městě spí*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2008, roč. 19, č. 49, s. 19.

orgán na stanovisko odboru dopravy a silničního hospodářství Magistrátu města České Budějovice.<sup>24</sup>

#### 4.3.4 Souboj názorů (Radnice versus Sdružení majitelů domů)

Projekt historické koněspřežky vzbudil diskusi a vyvolal kontroverzní názory. Jedni se těší na větší příliv turistů, druzí se děsí problémů v dopravě a mají pochyby o transparentnosti celé akce. Cílem projektu revitalizace koněspřežné dráhy je vytvořit v Českých Budějovicích výjimečnou atrakci, která do města přitáhne více turistů, zvýší podnikání ve městě a též výnosy do městské pokladny. Faktem je, že většina majitelů domů projekt jednoznačně podpořila, ačkoli hlasitější menšina je proti. Proti umístění pseudohistorické kopie koňské dráhy je především architekt Karel Pražák a Martin Malec. Konešpřežka má mít podle plánů radnice okruh od Háječku ulicemi Biskupská, Radniční, Piaristická a Česká. Malec namítal, že tato ulice nemá pro takový provoz technické předpoklady. Je úzká, koně by zde ohrožovali lidi na chodníku. A vyřešeno by nebylo ani to, co by se udělalo s koňskými výkaly. Nejvíce jim však vadí to, že projekt zatíží už tak komplikovanou dopravu v historických ulicích. Tento argument je scestný, neboť projekt též počítá s odkloněním automobilové dopravy z centra města. Atrakci naopak podporoval českobudějovický primátor **Juraj Thoma**. Dílo mělo přijít na zhruba 73 milionů korun a vedení města pouze čekalo, jak dopadne žádost o příspěvek z fondů Evropské unie. „*Největší část nákladů na obnovu koněspřežné železnice se pokusíme získat z Norských fondů*“<sup>25</sup>, poznamenal tehdy primátor Thoma. Fondy mohly pokrýt až 85 % investice, zbytek chtěli zastánci projektu sehnat pomocí dotací. Názory, že peníze na koněspřežku by se měly využít jinde, jsou mylné. Jde totiž o účelově vázané prostředky na konkrétní projekt. Buď město dotaci dostane a bude ji muset použít na koněspřežku, nebo ji nedostane – v obou případech jsou tedy úvahy, na co všechno by se daly použít, zbytečné.

#### 4.3.5 Žaloba ke správnímu soudu

Na projekt repliky koňky podali obyvatelé ulic v centru města stížnost na ministerstvo kultury a připravili v čele s architekty žalobu ke správnímu soudu. Krajskému úřadu Jihočeského kraje bylo dne 10.1.2007 předáno odvolání společnosti VLTAVÍN CB, s. r. o., s jednateli a společníky Karlem Pražákem a Václavem Junkem, a odvolání Sdružení majitelů domů v centru Českých Budějovic. Toto odvolání

<sup>24</sup> ZÍMA, L. *Rozhodnutí veřejnou vyhláškou* [online]. České Budějovice : Krajský úřad, 2009 [cit. 3.2.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.kraj-jihocesky.cz/shelf/file.php?id=17301>>.

<sup>25</sup> PELÍŠEK, A. *Konešpřežka děsí 60 majitelů domů*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2007, roč. 18, č. 10, s. 10.

směřovalo proti rozhodnutí Magistrátu města Českých Budějovic. V tomto odvolání bylo namítáno proti vydanému územnímu rozhodnutí o umístění stavby „Koněspřežná dráha v Českých Budějovicích“, z těchto hlavních důvodů :

*„.....Nedostatečné posouzení souladu trasy umístění koněspřežné dráhy a související stavby s územním plánem města České Budějovice (navíc tzv. depo pro sklad hnoje je situováno v nezastavěném území zeleně, kde jsou přípustné pouze doplňkové stavby jako např. odpočívadla, altány, hřiště, a tedy nikoli uvedená stavba, která doplňkovou funkci zeleně neplní. Nemožnost užívání části stavby koňky v ulici Česká, neboť by jezdila v této ulici v protisměru. Chybí koncepční řešení, stejně jako posouzení stavby na dopravní systém v centru města, parkování a dopravní obsluhu. Z předloženého návrhu na vydání územního rozhodnutí a jeho podkladů není zřejmé, zda chov hospodářských zvířat na území Městské památkové rezervace České Budějovice, respektive v ochranném pásmu, je vůbec přípustný.“<sup>26</sup>*

Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, na základě přezkoumání napadeného rozhodnutí vydal dne 5.4.2007 rozhodnutí, jímž bylo částečně změněno napadené rozhodnutí, a ve změnou nedotčených částech bylo prvostupňové rozhodnutí potvrzeno a odvolání účastníků řízení zrušeno. Uvedené rozhodnutí Krajského úřadu nabylo právní moci dne 10.4.2007. Proti tomuto rozhodnutí byla podána 1.6.2007 ke Krajskému soudu žaloba společnosti VLTAVÍN CB, s. r. o., zastoupená JUDr. Radkem Kellerem. Krajský soud v Českých Budějovicích na základě této žaloby rozhodl rozsudkem ze dne 16.8.2007 tak, že žalované rozhodnutí Krajského úřadu ze dne 5.4.2007 zrušil pro vady řízení a věc vrátil žalovanému správnímu orgánu k novému projednání a rozhodnutí orgánu prvního stupně. Závěr nově vydaného rozhodnutí zněl, že předložený záměr není v rozporu se závaznou územně plánovanou dokumentací, je v souladu s podmíněně přípustným využitím plochy. Rozhodnutí Krajského úřadu ze dne 14.14.2007 nabylo právní moci dne 2.1.2008. Společnost VLTAVÍN CB, s. r. o. však opět podala žalobu. Rozhodnutí ze dne 14.12.2007 bylo zrušeno pro následující vady řízení:

*„Z doplňujícího stanoviska Policie ČR nebylo zřejmé, zda dopravní inspektorát byl s návrhem provozního řádu vůbec seznámen.*

*Z dokumentace není patrné, jaké má být přesné umístění kolejí v jednotlivých trasách.*

---

<sup>26</sup> ZÍMA, L. *Rozhodnutí veřejnou vyhláškou* [online]. České Budějovice : Krajský úřad, 2009 [cit. 3.2.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.kraj-jihocesky.cz/shelf/file.php?id=17301>>.

*Návrh provozního řádu koněspřežné dráhy nesplňuje po formální a obsahové stránce náležitosti podkladu pro vydání rozhodnutí. Jedná se pouze o návrh, který není podepsán ani schválen.*<sup>27</sup>

Z těchto důvodů proto rozhodl Krajský úřad napadené rozhodnutí Magistrátu města České Budějovice zrušit a věc vrátit tomuto orgánu k novému projednání a rozhodnutí. Soud tak spor o její obnovu vrací opět na začátek.

#### **4.3.6 Absence finančních prostředků**

Štěstí koněspřežce v centru města vůbec nepřeje. Jednak dal soud za pravdu odpůrcům projektu, jednak šance na získání dotace již 2x neuspěla. Norské fondy končí, bude se muset žádat z jiných zdrojů. Záchranou by byli bohatí sponzoři, kteří v rakouském Kerschbaumu podobnou repliku běžně sponzorují. Zde však se o příspěví finanční částky na obnovu památky nikdo nehlásí. Juraj Thoma se však nevzdává a chce vstoupit do této problematiky znovu, od nuly. „*Neházejme flintu do žita. Zažíváme podobné problémy jako kdysi František Antonín Gertsner, když začínal se stavbou koněspřežné dráhy.*“<sup>28</sup> Koněspřežka je naše jediná národní kulturní památka ve městě, stojí za to jí zrevitalizovat. Snad tento neutuchající entuziasmus a trpělivost v dané věci pokračovat, panu primátorovi vydrží. Snad se nenaplnění rčení: „Čím větší sláva, tím hlubší propast zapomnění“.

---

<sup>27</sup> ZÍMA, L. *Rozhodnutí veřejnou vyhláškou* [online]. České Budějovice : Krajský úřad, 2009 [cit. 3.2.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.kraj-jihocesky.cz/shelf/file.php?id=17301>>.

<sup>28</sup> MLISOVÁ, L. *V Českých Budějovicích se přou, jestli obnovit koněspřežku*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2002, roč. 9, č. 15, s. 13.

## 5 Zájem o zachování památky – rakouská strana

Po přestavbě koněspřežní železnice na parní začaly pozůstatky této památky neodvratně chátrat, jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole. První zájem o obnovu tohoto technického fenoménu vzešel na popud rakouské vlády při slavnostní příležitosti 100. výročí udělení koncese F. A. Gerstnerovi ke stavbě a provozování železnice. Při této příležitosti vydala rakouská vláda brožuru pojednávající o historii koněspřežní železnici. Nejenže tímto krokem motivovala i stranu českou, ale i ve svém zaujetí pro renovaci památek koněspřežní železnice vytrvala a výsledek této intenzivní snahy je vidět ihned po překročení hranic. Památky jsou nejen v technicky zachovalém stavu, byla jim i při mnoha rekonstrukcích ponechána autentičnost a díky tomu neztratily tolik potřebný punc historické památky. Zájem o tyto památky je nejen ze strany občanských sdružení a pár podnikajících fyzických osob, jako u nás – o památky mají zájem hlavně domácí i zahraniční turisté a cestovní agentury, které jim zájezdy zprostředkovávají. Je otázkou, zda tento zájem vyvěrá z čistě rakouské pozitivní vlastnosti – *reiselustig sein* (rád cestovat) – či ono cestování podporuje vysoká kvalita památek, profesionální systém péče o zákazníka ze strany cestovních agentur, pohostinství, hotelů.

### 5.1 Kerschbaumské akce pro turisty

#### „Koněspřežní maturita“

„*Pferdeeisenbahn – Matura* je jednou z pravidelně se opakujících akcí konaných v Kerschbaumu na počest koněspřežné dráhy. Tento program je určen hlavně pro školní zájezdy. Děti jsou zde zkoušeny z historických znalostí, dovedností, projedou se po železnici a po 3 hodinách strávených v nostalgických prostorách kerschbaumského nádraží obdrží vysvědčení (*Pferdeeisenbahn – Zeugnis*)“.<sup>29</sup>

#### „Rossknödel - Party“ – Soutěž v koulení knedlíků

*Rossknödel – Party* je turisty velice oblíbená soutěž, při níž účastníci dle daného starodávného receptu soutěží, kdo v daném limitu upeče nejchutnější a nejvíce chut'ově podobné originálu tradiční sladké jídlo za dob slavné koněspřežky - *Rossknödel* (sladký koblih plněný nugátovým krémem a politý vanilkovou omáčkou). Hmotnou památkou na tento zážitek je nejen listina stvrzující účastníkovu gastronomickou snahu, ale i jejich

<sup>29</sup> *Oficiální stránky koněspřežní železnice v Kerschbaumu* [online]. 2003 [cit. 25.2.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.pferdeeisenbahn.at>>.



vlastní výtvar servírovaný ženami v dobových biedermaierovských kostýmech (viz příloha - obr. č. 16), v krásném prostředí kerschbaumské restaurace (viz příloha 1 - obr. č. 17).

### **Stavba kolejí – Gaudi**

Zatímco předešlá akce byla spíše pro ženy, tato aktivita pojmenovaná kerschbaumskými „Gaudi“ zaujme spíše muže. Jde o stavbu kolejnic samozřejmě za instruktáže typické pro století koněspřežné dráhy. Pod odborným vedením stavebního inženýra je zde příležitost vyzkoušet různé činnosti – od ukování kolejnicových hřebů až po přibití pásového železa na dřevěné koleje. Se souhlasem hosta může být i jeho jméno zvětčeno na kolejnicových pásech (viz příloha 1 - obr. č. 18). Opět příjemným zakončením je obdržení certifikátu.

### **Advent**

Snad nejkrásnějším obdobím, co se akcí pro turisty v kerschbaumské stanici týče, jsou adventní trhy. Při této slavnosti se zároveň scházejí rakouští a čeští přátelé koňky a jednájí o možné spolupráci ve financování revitalizace objektů koněspřežné dráhy.

## **5.2 Dochované rakouské památky**

Rakousko se o své i zahraniční turisty stará s patřičnou pečlivostí a zájmem. Je zde zřízeno spousta stezek (tzv. *Wanderwege*) na téma koněspřežka, které jsou výborně značeny a ukazují s pomocí informačních tabulí mnoho náspů, mostů, pozůstatků drah dochovaných z dob slávy koněspřežky. Snad nejznámější stezka orientovaná na tematiku koněspřežné železnice se jmenuje příznačně „*Pferdeeisenbahnwanderweg*“ Tato stezka začíná už v českém Bujanově, vede přes Kerschbaum do Linze, končí až v Urfahru. Celkem měří 76 kilometrů.<sup>30</sup> Cestovními kanceláři jsou poskytovány dvoudenní jízdy po koňské železniční dráze, pro skupiny se realizují vícedenní poznávací zájezdy, zakončené většinou procházkou po nedalekém středověkém městečku Freistadt a ochutnávkou piva v místním pivovaru. Ideálním tipem na krátkou dovolenou je dvoudenní nostalgická jízda časem po koňské železniční dráze. Kromě putování podél historické trasy koňské železniční dráhy s průvodcem, vedoucí okolo

---

<sup>30</sup> *Oficiální stránky koněspřežní železnice v Kerschbaumu* [online]. 2003 [cit. 25.2.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.pferdeeisenbahn.at>>.

stavebně technických fragmentů, a projížděce kočárem Hannibal II, je součástí programu návštěva Muzea koňské železniční dráhy v Kerschbaumu.

### **Edlbruck**

Již několik kilometrů za hraničním přechodem v Dolním Dvořišti se nachází první koněspřežná dochovaná památka na rakouském území – **Malý edlbrucký most**. Tento mostek se nachází přímo na značené stezce, není tedy těžké dojít dle značení přímo k **Velkému edlbruckému mostu**.

### **Kerschbaum**

Bezesporu nejpozoruhodnější zastávkou na putování po stopách koněspřežky je již zmíněné nádraží a muzeum v **Kerschbaumu** (viz příloha 1 - obr. č. 19). Uprostřed malebné přírody Horního Rakouska cca 7 km od české hranice se návštěvníci mohou vrátit o 125 let zpět a projet se replikou koněspřežky (viz příloha 1 - obr. č. 20). Doposud bylo zrekonstruováno asi 500 metrů historické trati a dva osobní vozy. Samotná expozice muzea přibližuje svojí autentičností historii a techniku koněspřežní železnice, ale také život a práci prvních „železničářů“. Kerschbaum byl nejvýše položenou stanicí bývalé koněspřežní železnice České Budějovice – Linec. Nalézal se téměř přesně v polovině trati. Za zmínku především stojí to, že úsek České Budějovice – Kerschbaum, tzv. severní rampa, byl stavěn pod vedením F. J. Gerstnera, úsek jižní byl budovaný pod dohledem M. Schönerera. Staniční budova byla uvedena do provozu 1. června 1830. Vzhledem ke své poloze uprostřed cesty zde byla činěna polední pauza určená pro občerstvení. Kerschbaum byl také místem první evropské nádražní restaurace – i dnes zde můžeme ochutnat dobové speciality. Stáje zde byly zřízeny pro ustájení 48 koní. Kerschbaumská stanice je velmi dobře zachovalá. V letech 1993 – 1996 zde proběhla celková rekonstrukce. Záslouhou místního spolku **Přátelé koněspřežky** zde byla otevřena sezónní restaurace a muzeum.

Návštěva tohoto rakouského městečka je velice zajímavá a poučná. Rozdíl mezi poznáváním českých památek a rakouských památek je především v aktivitách spojených s onou památkou, jež svojí originalitou a autentičností v mnohém předčí „nudné“ pozorování českého dědictví. Obyvatelé Rakouska ví, jak přilákat co nejvíce turistů a památce vrátit punc historičnosti, minulosti. Posun v čase je zde dokonalý. Je zde možnost projet se v luxusním kočáru Hannibal II, věrně zrekonstruovaném podle originálu z Historického muzea ve Vídni, provázet při tom budou pánové v originálních

historických kostýmech kočího. Dobový kolorit částečně dokreslují biodermayerovské kostýmy, v nichž dámy hosty obsluhují. Také místní kuchyně se nechala inspirovat dávnými časy Rakouska-Uherska a tak si cestující mohou objednat lahůdky jako „Schwellenstein“, „Kutscherjause“, ke kávě zákusek „Rosknödel“ či „Kutscherküsschen“. Pokud zrovna návštěvník neřídí, může ochutnat ovesnou pálenku, zde nazývanou „*Gleis – hupfa*“.

### **Rainbach**

Po celé trase České Budějovice – Linec – Gunden se nacházelo celkem 51 strážních domků. Tento nese číslo 26. V roce 1984 si ho jako chátrající polozbořené stavení koupili manželé Mühlbacherovi a domek na své náklady zrekonstruovali do původní podoby.

### **Lest**

Stanice Lest byla uvedena do provozu v roce 1830 a nalézala se na kilometru 87 ve směru od Českých Budějovic. Prvními objekty zde byly dřevěná staniční budova a dva dřevěné sklady na sůl. Mezi lety 1840 – 1843 přibyla nová staniční budova se služebními prostory a hostincem a troje stáje s kapacitou cca 100 koní. 15. prosince 1872 dorazil do Lestu poslední pravidelný vlak koněspřežky z Urfahru. Stanice Lest byla ze všech stanic koněspřežní železnice nejdéle v provozu. Staniční budova v Lestu byla nedávno zrekonstruovaná a je tedy ve velmi dobrém stavu. Je v soukromém vlastnictví a trvale obydlena.

### **St. Magdalena**

Ve Svaté Magdaleně se nacházel nejen strážní domek, ale i kamenný most (*viz příloha 1 - obr. č. 21*). Strážní domek byl roku 1938 zbourán.

### **Linec**

V Linci, třetím největším městu Rakouska a hlavním městě Horního Rakouska, je toho, vzhledem k historii města, která sahá až do doby římské, k vidění více než dost. Mezi četné památky náleží i několik objektů připomínajících koněspřežní železnici. Nachází se zde sídlo ředitelství C. k. privilegované první železniční společnosti. V Kärtnerstrasse, v sídle ředitelství Hornorakouských drah, lze najít bustu F. A. Gerstnera.

### **Maxlhaid**

Stanice Maxlhaid se nalézala ve vzdálenosti 22,75 km od Lince a sloužila výhradně pro přepravu nákladů. Osobní vlaky zde pravidelně nestavěly. Železniční společnost musela při koupi budov od původního vlastníka odkoupit i rozsáhlé polnosti. Ty pak za poplatek pronajala pachtýřům, kteří provozovali dopravu po železnici. V přízemí stanice se nalézaly služební místnosti, výčep pro personál, kuchyně, spižirna a malý příruční sklad. Mimo to zde byl byt pro strážce, který se skládal z jedné místnosti a kuchyně. Ve všech pěti stájích bylo umístěno kolem 60 koní. Staniční budova je zachována a slouží jako hostinec, je zde též možné navštívit malé muzeum, které je umístěno v prostorách bývalých stájí.

### **Lambach**

Dále za Maxlhaidem podél proudu řeky Traun se nachází Lambach. Tato staniční budova je nově rekonstruována a je trvale obydlena.

### **Gmunden**

Posledním bodem koněspřežné dráhy je město Gmunden. Nachází se zde naučná stezka věnovaná koněspřežní železnici. Nelze nejmenovat památku, kterou by žádný milovník historie železnice neměl při návštěvě Gmundenu opomenout - nádraží Engelhof se dochovalo v původní podobě a navíc stále slouží svému účelu. Z nádraží jsou k vidění skladiště a obytná budova, kde byly kanceláře společnosti a byty pro úředníky. Objekt je trvale obydlen.<sup>31</sup> Zpočátku odepřel gmundenský městský úřad přeložení dráhy do správního území města. Teprve po zdlouhavých jednáních mohla být železnice v roce 1842 prodloužena až na Radniční náměstí. Radniční náměstí bylo překladištěm soli dopravované na lodích přes Traunské jezero ze solné komory na železnici. Po otevření gmundenského nádraží Seebahnhof v roce 1870 byl na radničním náměstí železniční provoz zastaven.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> HAJN, I. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden*. 1. vyd. České Budějovice : VEDUTA, 2004, s. 153. ISBN: 80-86829-02-0.

<sup>32</sup> BRUNNER, J., HAJN, I. *Lexikon koněspřežních železnic / Der Pferdeeisenbahn*. 1. vyd.. České Budějovice : Jihočeské muzeum, 2007, s. 175. ISBN: 978-80-86260-78-5.

## 6 Veřejné mínění občanů a jejich postoje k realizaci „koňky“

Jedním z hlavních cílů této práce je zjistit jaký je zájem mladé generace nejenom o památku koněspřežné dráhy, ale i o její případnou revitalizaci, porovnat možný „interest“ ze strany obyvatel Českých Budějovic (místo, kde koněspřežka končila) a obyvatel Lince (místo, kde koňky začínala). Zná v dnešní době globalizace a modernizace mladá generace historii technických památek, jež tvořily podhoubí dnešní vyspělé technice? Jsou chápány tyto střípky minulosti jen jako již nepotřebný artefakt, který je zbytečně glorifikovat, či dokonce za finanční pomoci restaurovat? Na odpovědi na tyto a podobné otázky práce odpovídá ve své finální části pomocí bilingvního dotazníku (viz příloha 2, 3).

V časovém období od ledna do dubna roku 2010 bylo osloveno celkem 235 respondentů – 120 respondentů z Českých Budějovic, 115 respondentů z Lince.

### Dotazníkové zdroje pro české respondenty

- **Gymnázium v České ulici 68, České Budějovice** – návratnost: 20 respondentů,
- **Studentské servery pro vyplňování dotazníků** - *pp2006@email.cz, zf.pp@seznam.cz, studenti.pp@seznam.cz* - návratnost: 34 respondentů,
- **Společenský webový systém** - *www.facebook.com* - návratnost: 51 respondentů,
- **Hotel GARNI p.v.t., Žižkova ulice** - návratnost: 15 respondentů.

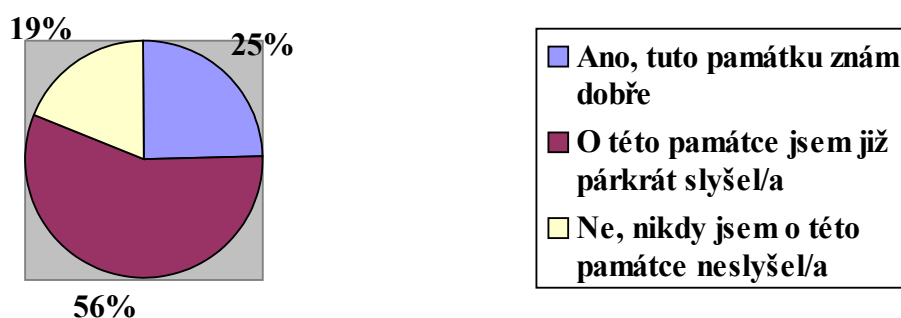
### Dotazníkové zdroje pro rakouské respondenty

- **Německý dotazníkový portál** - *www.umfrageonline.com* - návratnost: 15 respondentů,
- **Společenský webový systém** - *www.facebook.com* - návratnost: 8 respondentů,
- **Informační centrum v Linci** - *www.linz.at/tourismus* - návratnost: 30 respondentů,
- **Hotel GARNI p.v.t., Žižkova ulice** - návratnost: 15 respondentů,
- **pouliční sběr dat** – Hauptstrasse 1, Linz – návratnost: 47 respondentů.

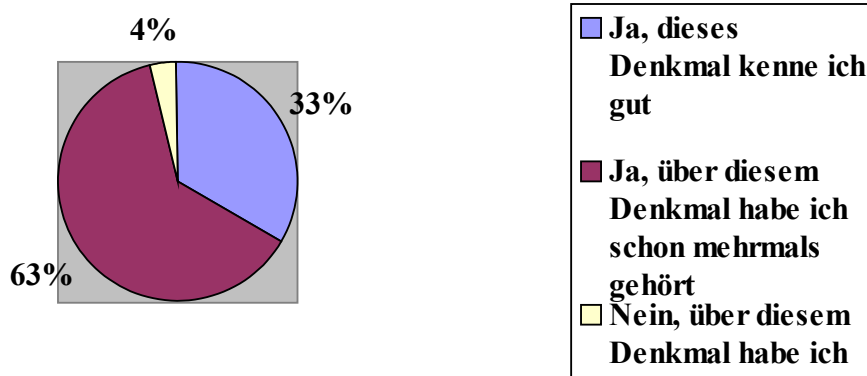
## Odpovědi respondentů:

1. **Otázka:** *Slyšeli jste již někdy o národní kulturní památce Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec?*

Graf č. 1 - Vyhodnocení otázky č. 1 položené českým respondentům



Graf č. 2 - Vyhodnocení otázky č. 1 položené rakouským respondentům

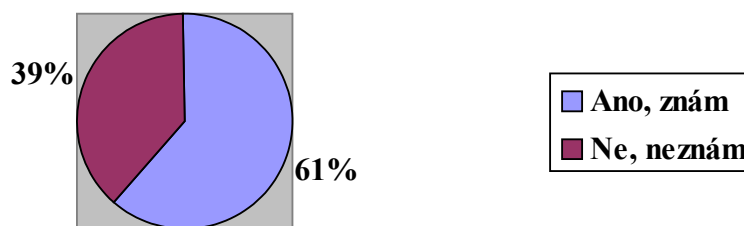


- **Odpověď:** respondenti z Českých Budějovic - památku zná dobře 25 % dotázaných, 57 % respondentů již párkrát o památce slyšelo, zatímco 19 % zbylých dotázaných nikdy o koněspřežné dráze České Budějovice – Linec neslyšelo.
- respondenti z Lince - památku zná dobře 33 % dotázaných, 63 % respondentů již párkrát o památce slyšelo, zatímco 4 % zbylých dotázaných nikdy o koněspřežné dráze České Budějovice – Linec neslyšelo.

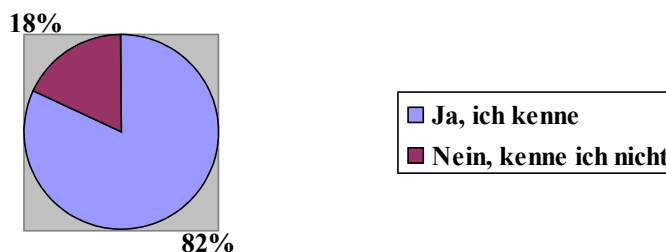
**Výsledek:** Památku znají lépe respondenti z Lince.

**2. Otázka:** *Znáte nějaký objekt (budova, stanice, most), který je součástí koněspřežní železnice?*

**Graf č. 3 - Vyhodnocení otázky č. 2 položené českým respondentům**



**Graf č. 4 - Vyhodnocení otázky č. 2 položené rakouským respondentům**

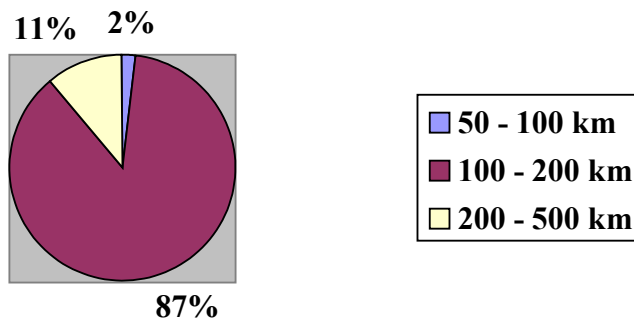


- **Odpověď: respondenti z Českých Budějovic** – 61 % dotázaných zná nějaký objekt (budova, stanice, most), který je součástí koněspřežní železnice, zbylých 39 % nikoli. Všichni kladně odpovídající jmenovali muzeum koněspřežné železnice na Mánesově třídě, popřípadě Solný sklad v České ulici.
- **respondenti z Lince** – 82 % dotázaných zná nějaký objekt (budova, stanice, most), který je součástí koněspřežní železnice, zbylých 18 % nikoli. Převážná většina respondentů odpověděla, že znají muzeum v Kerschbaumu a v Linci.

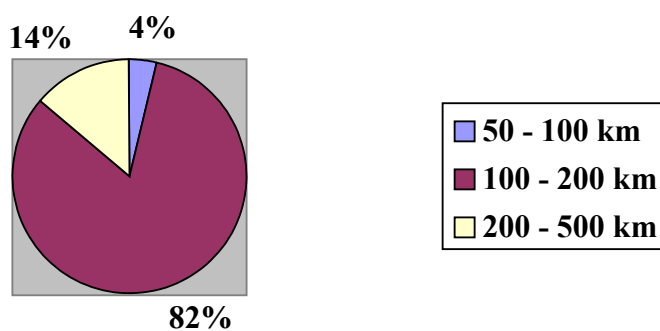
**Výsledek:** Rakouští obyvatelé mají povědomí o některé konkrétní památce související s koněspřežnou dráhou o více než 20 %.

**3. Otázka:** *Kolik kilometrů měřila koněspřežka v celé své délce, tzn. České Budějovice – Linec – Gmunden? Tipněte si.*

**Graf č. 5 - Vyhodnocení otázky č. 3 položené českým respondentům**



**Graf č. 6 - Vyhodnocení otázky č. 3 položené rakouským respondentům**



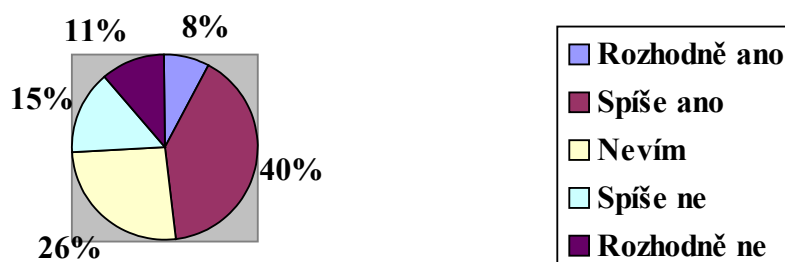
- **Odpověď: respondenti z Českých Budějovic** – 87 % dotázaných odpovědělo správně
- **respondenti z Lince** – 82 % dotázaných odpovědělo správně

**Výsledek:** O 5 % českých respondentů odpovědělo správně.

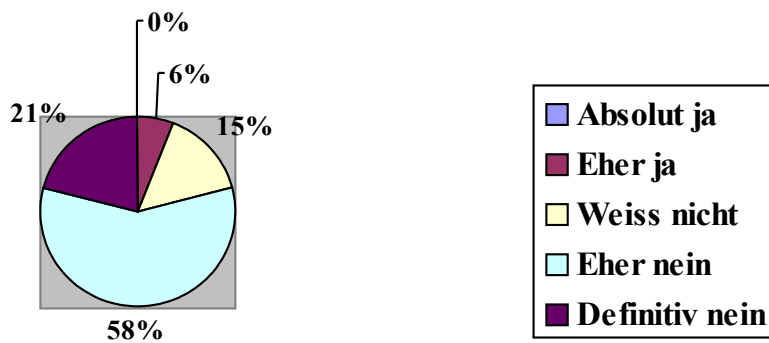


**4. Otázka:** *Vadilo by Vám, kdyby se v Českých Budějovicích rekonstruovala část trasy koněspřežné dráhy v centru města a v její původní historické podobě?*

**Graf č. 7 - Vyhodnocení otázky č. 4 položené českým respondentům**



**Graf č. 8 - Vyhodnocení otázky č. 4 položené rakouským respondentům**

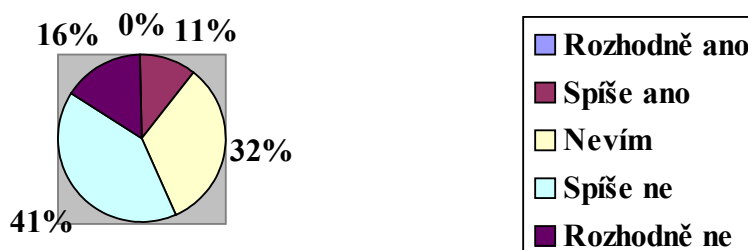


- **Odpověď: respondenti z Českých Budějovic** – Většina dotázaných (celkem 48 %) odpovědělo, že by jim vadilo, kdyby byla koněspřežná dráha rekonstruována v centru Českých Budějovic. Pouze 26 % respondentů by případná restaurace bývalé památky nevadila.
- **respondenti z Lince** - Většině dotázaných (celkem 79 %) by rekonstrukce koněspřežné dráhy v centru Linze nevadila, pouhých 6 % dotázaných se vyslovilo proti.

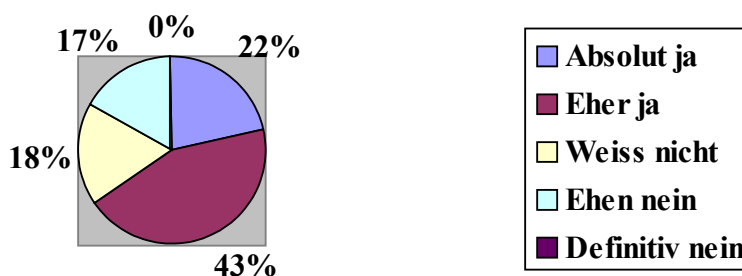
**Výsledek:** Tato otázka jasně vymezila respondenty z Českých Budějovic a z Lince na dva názorově naprosto odlišné tábory. Zatímco většina obyvatel Lince by rekonstrukci „koňky“ dala zelenou, většina obyvatel z Českých Budějovic se k otázce renovace památky staví negativně.

**5. Otázka:** *Domníváte se, že by revitalizace části trasy „koňky“ podpořila cestovní ruch a pozdvihla tak úroveň jihočeského regionu?*

**Graf č. 9 - Vyhodnocení otázky č. 5 položené českým respondentům**



**Graf č. 10 - Vyhodnocení otázky č. 5 položené rakouským respondentům**

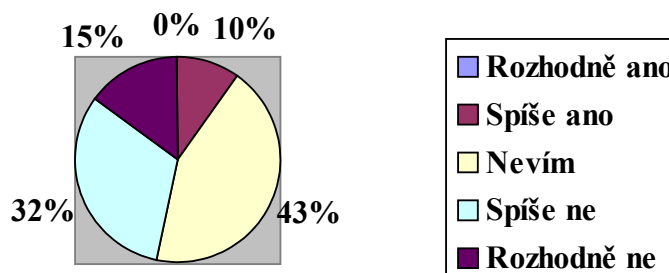


- **Odpověď: respondenti z Českých Budějovic** – Pouhých 11 % dotázaných na otázku odpověděla kladně. 32 % respondentů nezaujímal k otázce jasné stanovisko. Většina dotázaných (57 %) nevěří v potenciální sílu renovované památky, která by přitáhla domácí i zahraniční turisty.
- **respondenti z Lince** – Většina dotázaných (65 %) se k otázce zaujímal optimisticky laděné stanoviska k dané otázce. 18 % dotázaných nemělo k otázce vyhraněný názor, pouhých 17 % nevěří, že by renovovaná památka podpořila cestovní ruch v daném regionu.

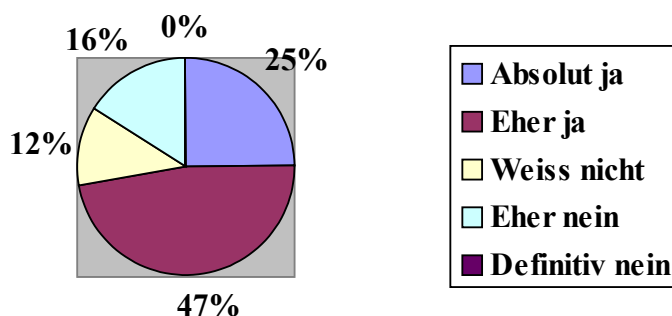
**Výsledek:** Názorová odlišnost česko-rakouských respondentů se projevila i na této otázce. Zatímco většina dotázaných z Českých Budějovic nevěří, že by památka v centru města oživila cestovní ruch, respondenti z Lince v sílu památky věří.

**6. Otázka:** *Myslíte si, že by se renovovaná koněspřežní dráha mohla stát významným kulturním fenoménem jihočeské metropole?*

**Graf č. 11 - Vyhodnocení otázky č. 6 položené českým respondentům**



**Graf č. 12 - Vyhodnocení otázky č. 6 položené rakouským respondentům**

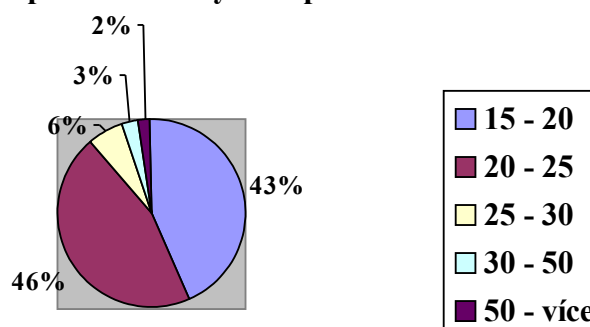


- **Odpověď: respondenti z Českých Budějovic** – Pouhých 10 % dotázaných věří, že renovovaná koňka by se mohla stát významným kulturním fenoménem, převážná většina (47 %) je však opačného mínění.
- **respondenti z Lince:** Absolutní většina dotázaných (72 %) se domnívá, že by se renovovaná koněspřežka mohla stát významným kulturním fenoménem, pouhých 12% nemá na danou otázku vyhraněný názor, 16 % se k otázce staví negativně.

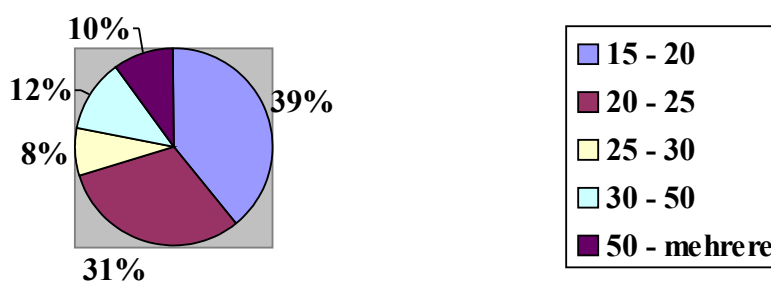
**Výsledek:** Znění otázky bylo podobné s předešlým, též odpovědi byly téměř totožné s minulými. Na rozdíl od českých respondentů většina rakouských věří v potenciální fenomenálnost renovované koněspřežné dráhy.

## 7. Otázka: Kolik Vám je let?

Graf č. 13 - Vyhodnocení otázky č. 7 položené českým respondentům



Graf č. 14 - Vyhodnocení otázky č. 7 položené rakouským respondentům



- **Odpověď: respondenti z Českých Budějovic** – Věková hranice většiny dotázaných byla 15 – 25 let.
- **respondenti z Lince**: K dosažení výsledku zjištění komparace názorů českých a rakouských obyvatel, musela být věková hranice totožná, proto většině respondentů bylo okolo 20 let.

**Výsledek:** Co se všeobecného povědomí o existenci koněspřežné dráhy týče, jsou obyvatelé Českých Budějovic a obyvatelé Lince s vědomostmi na podobné úrovni. Diference začínají při otázce na konkrétní stavbu koněspřežné dráhy. Znalosti z této tematiky mají jednoznačně větší rakouští obyvatelé. Nejmarkantnější rozdíly vznikly v otázce na případnou revitalizaci koněspřežky. Zatímco většina dotázaných obyvatel Lince by rekonstrukci uvítala, stejné nadšení sdílela jen hrstka dotázaných z Českých Budějovic.

## **Závěr**

Tato bakalářská práce přehledně popisuje nejen minulost první nejdelší kontinentální koněspřežné dráhy, ale zabývá se i jejím současným stavem a otevírá otázku v souvislosti s potenciální predikcí její existence do budoucna. Práce popisuje příčiny vzniku a zániku koněspřežné dráhy a též důsledky, jež její existence vyvolala. Představuje osoby, kterým není nynější stav památky lhostejný a aktivně bojují za její restauraci.

Jako první praktický úkol si práce klade za cíl zodpovědět otázku možnosti financování projektu obnovy památky koněspřežné železnice. Finanční dotace lze získat nejen díky programům ministerstva kultury ČR, ale též díky fondům Evropské unie. Nelehkou podmínkou pro přiznání finanční příspěvku je však většinou složitá, málo srozumitelná „úředničina“. Podmínkou pro uznání dotačního titulu je vypracování *Projektů záchrany kulturní památky* a jeho zařazení do Programu záchrany architektonického dědictví, předložená žádost o poskytnutí příspěvku, stavební povolení, rozpočtový návrh, doklady o výběrovém řízení a doklady o zajištění financování příspěvku. Samotný projekt musí obsahovat představení objektu, objasnění cíle, kterého bychom chtěli renovací dosáhnout, nesmí být v rozporu s veřejnými zájmy a musí být, když ne v pozitivním, tak alespoň v indiferentním vztahu k životnímu prostředí. Co se tedy týče doložení veškerých náležitých podkladů a dokumentací, není přiznání příspěvku zdaleka jednoduchou záležitostí. Navíc žádost o dotaci s sebou přináší i značné finanční výdaje. Projekty zadávají většinou žadatelé o dotaci soukromým firmám, které si za zpracování projektu účtují až kolem 5 % z částky, kterou by mohl od orgánu žadatel dostat. V praxi to znamená, že například žadatel Regionálního operačního programu podávající žádost na participaci programu „de minimis“ (maximální výše podpory je kolem 5 500 000,- Kč) musí splnit následující: sjednat si agenturu, která mu vyhotoví bezchybný projekt a navíc zařídit si v některém bankovním institutu potvrzení o bankovním příslibu na částku 10 000 000,-Kč. I v případě, že žadatel tyto podmínky splní, nemá ještě zdaleka záruku, že dotaci získá. V případě, že neuspěje, nezíská žádné peníze, zbytečně ztratil čas a navíc stejně musí zaplatit agentuře 5 % z částky 5 500 000,- Kč – cca. Tedy orgány ochotně nabízejí finanční pomoc žadatelům o evropské peníze, ale dostat se k nim, je mnohdy nadlidská práce.

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zjistit rozdíly v českém a německém všeobecném povědomí o této památce prostřednictvím dotazníkového šetření. Cílovou skupinu tvořili obyvatelé Českých Budějovic a Linze, spíše mladší (průměrný věk respondentů se pohyboval okolo 20 – 25 let). Lepší povědomí o existenci památky „Koněspřežná dráha České Budějovice – Linec“ měli rakouští obyvatelé, i když v konfrontaci s odpověďmi českých respondentů nebyly rozdíly nikterak markantní. Čím nižší byl věk dotazovaných, tím ponětí o existenci památky ubývalo. Zcela rozdílné názory zazněly při otázce „*Vadilo by Vám, kdyby se v Českých Budějovicích rekonstruovala část trasy koněspřežné dráhy v centru města a v její původní historické podobě?*“. Zde se česko-rakouští respondenti názorově rozdělili na dva tábory. Téměř polovině dotázaných z Českých Budějovic by případná revitalizace koněspřežné dráhy v Českých Budějovicích vadila. Nutno podotknout, že odmítavý názor zněl hlavně při dodatku, že by obnovená koňka byla situována v centru města a znamenala by jisté dopravní omezení, zvláště na náměstí. Obyvatelé Českých Budějovic jsou zkrátka na své vozidly přeplněné náměstí pyšní a nehodlají se komfortu pakování přímo v centru města vzdát. Diametrálně odlišné, vstřícnější stanovisko zaujímají k tématu obnovy koňky v centru města obyvatelé Linze. Skoro 80 % respondentů i za cenu dopravního omezení či totálního zákazu vjezdu na náměstí vyslovili názor, že by rádi uvítali rekonstrukci pro ně tak významné památky.

Zatímco u nás se o památky stará odbor památkové péče pod záštitou Ministerstva kultury ČR a přístup samotných občanů je vesměs lhostejný, v Rakouské federativní republice je přístup opačný. Institucionalizované pojetí ochrany památek zde bylo zavedeno až v 21. století, o památky se starají především dobrovolníci sdružení do spolků (*např. Spolek přátel koněspřežky*) a jen díky jejich zájmu jsou památky na rakouském území ve vynikajícím stavu. Láska k historii a k artefaktům, které přežívají po staletí je zde vypěstována a zakořeněna i v srdcích mladé generace. Díky této lásce jsou památky v Rakouské republice v bezvadném stavu a lákají stále více a více zahraničních turistů.



## Seznam použité literatury

### Literární zdroje

1. BIRK, A. *Velká myšlenka – osudy tvůrce první železnice na evropské pevnině*. Přel. L. Kronberger. 1. vyd. Praha: Orbis, 1944, 192 s.
2. BRUNNER, J., HAJN, I. *Lexikon koněspřežních železnic / Der Pferdeisenbahn*. 1. vyd.. České Budějovice : Jihočeské muzeum, 2007, 175 s. ISBN: 978-80-86260-78-5.
3. GERSTNER, F. A. *Zprávy ze Spojených států severoamerických o železnicích, parních jízdách ostatním podnikání*. 1. vyd. České Budějovice : Nakladatelství Koněspřežka s.r.o., 2007, 179 s. ISBN 978-80 86260-75-4.
4. HAJN, I. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden*. 1. vyd. České Budějovice : VEDUTA, 2004, 153 s. ISBN: 80-86829-02-0.
5. HAJN, I., KOHLÍČEK, Z. *Revize národní kulturní památky „Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec, česká část“ a návrh jejího nového ochranného pásma*. 1. vyd. České Budějovice, 2007, 82 s.
6. KUČEROVÁ, L., HAJN, I. *Historií a krajem koněspřežky*. 1. vyd. České Budějovice : BAZILIKA o.p.s., 2008, 257 s. ISBN 978-80-254-2401-8.
7. LUDVÍK, S. *Koněspřežka ve městě spí*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2008, roč. 19, č. 49, s. 19.
8. MLISOVÁ, L. *Koněspřežka bude drahá*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2002, roč. 13, č. 12, 13 s.
9. MLISOVÁ, L. *Do přepražní stanice se znovu vrátí koně*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2009, roč. 23, č. 12, 13 s.
10. MLISOVÁ, L. *V Českých Budějovicích se přou, jestli obnovit koněspřežku*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2002, roč. 9, č. 15, 13 s.

11. PELÍŠEK, A. *Koněspřežka děsí 60 majitelů domů*. Praha : Mladá fronta Dnes, 2007, roč. 18, č. 10, 10 s.
12. SCHINKO, J. *Koněspřežka*. České Budějovice : Českobudějovické listy, 2002, č. 1, 17 s.
13. SCHMID, H. *Unterwegs in Spuren der Pferdeisenbahn*. 2. vyd. Linz. : Muzeum Kerschbaum Mühlviertel Touristik GmbH., 2008, 80 s.
14. SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežkou*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, 223 s.

### **Elektronické zdroje**

1. *Historie* [online]. Praha : ČD Cargo, 2008 [cit. 15. prosince 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/historie/-75/>>.
2. JANDOVIÁ, R. *Dvě knihy o Velešíně* [online]. 2008 [cit. 7.12.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.pratelevesina.cz/>>.
3. *Jižní Čechy a Šumava* [online]. 2008 [cit. 2.12.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.jiznicechy.org/cz/index.php?path=ost/schwarz.htm>>.
4. JUREČKA, E. *U Zelené ratolesti* [online]. České Budějovice : Jihočeská univerzita, 2002 [cit. 2.12.2009]. Dostupné na WWW: <[http://www.gemeinsamlernen.de/solill/Arbeitsergebnisse/housing/lyon/austausch2/reply\\_budejovice/cbud\\_jurecka\\_en.pdf](http://www.gemeinsamlernen.de/solill/Arbeitsergebnisse/housing/lyon/austausch2/reply_budejovice/cbud_jurecka_en.pdf)>.
5. *Koněspřežka* [online]. 2007 [cit. 3.6.2008]. Dostupné na WWW: <<http://www.hengst.estranky.cz/stranka/ceske-budejovice5>>.
6. KRAUS, I. *Dějiny technických věd a vynálezů v českých zemích*. 1. vyd. Praha: Academia, 2004. s. 75, ISBN 80-200-1196-X.

7. *Moravskotřebovský zpravodaj* [online]. 2007 [cit. 12. 1. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.mtrebova.cz/files/mtz0708.pdf>>.
8. *Obec Bujanov* [online]. 2008 [cit. 5.3.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.bujanov.cz>>.
9. *Oficiální stránky koněspřežní železnice v Kerschbaumu* [online]. 2003 [cit. 25.2.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.pferdeeisenbahn.at>>.
10. *Památky koněspřežné železnice* [online]. České Budějovice : Jihočeské muzeum, 2006 [cit. 15.3.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.muzeumcb.cz/program/?ukaz=program&program=kompletni&detail=9>>.
11. *Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden* [online]. 2010 [cit. 3.4.2010]. Dostupné na WWW:<[http://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeeisenbahn\\_Budweis%E2%80%93Linz%E2%80%93Gmunden](http://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeeisenbahn_Budweis%E2%80%93Linz%E2%80%93Gmunden)>.
12. VOTRUBA, V. *Holkovský hostinec vstává z popela* [online]. Český Krumlov : Českokrumlovský deník, 2009 [cit. 3.12.2009]. Dostupné na WWW: <[http://ceskokrumlovsky.denik.cz/zpravy\\_region/holkovsky-zajezdni-hostinec-vstava20090920.html](http://ceskokrumlovsky.denik.cz/zpravy_region/holkovsky-zajezdni-hostinec-vstava20090920.html)>.
13. ZÍMA, L. *Rozhodnutí veřejnou vyhláškou* [online]. České Budějovice : Krajský úřad, 2009 [cit. 3.2.2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.kraj-jihocesky.cz/shelf/file.php?id=17301>>.
14. *Zelená ratolest* [online]. 2008 [cit. 2.11.2009]. Dostupné na WWW: <<http://zelenaratolest.ic.cz/html/kontakt.html>>.

## **Vlastní fotodokumentace**

1. Bujanovská škola - foceno 12.7.2009.
2. Kerschbaum - foceno 12.7.2009.
3. Muzeum koněspřežky v Mánesově ulici 56, České Budějovice - foceno 19.7.2009.
4. Muzeum v Kerschbaumu, Horní Rakousko - foceno 2.8.2009
5. Přepražní stanice, Holkov - foceno 12.11.2009.
6. Solnice v České ulici - foceno 7.6.2009.
7. U Zelené ratolesti - foceno 7.6.2009
8. Vstupenka do muzea v Bujanově - foceno 16.6.2009.
9. Zbytky náspu a klenutého mostu – foceno 5.9.2009.

## Příloha 1 - Fotogalerie

### **Obrázek č. 1 - Schwarzenberský kanál<sup>33</sup>**

---

<sup>33</sup> *Jižní Čechy a Šumava* [online]. 2008 [cit. 2.12.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.jiznicechy.org/cz/index.php?path=ost/schwarz.htm>>.



**Obrázek č. 2a - František Josef rytíř Gerstner<sup>34a</sup>**

**Obrázek č. 2b - Busta Františka Josefa Gerstnera<sup>34b</sup>**



**Obrázek č. 3 - Matyáš Schönerer<sup>35</sup>**



**Obrázek č. 4 - Hanibal – osobní vůz 1. třídy<sup>36</sup>**

---

<sup>34a</sup> KRAUS, I. *Dějiny technických věd a vynálezů v českých zemích*. 1. vyd. Praha: Academia, 2004. s. 75, ISBN 80-200-1196-X.

<sup>34b</sup> KUJALOVÁ, L. Muzeum koněspřežky v Mánesově ulici 56, České Budějovice, foceno 19.7.2009.

<sup>35</sup> *Moravskotřebovský zpravodaj* [online]. 2007 [cit. 12. 1. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.mtrebova.cz/files/mtz0708.pdf>>.

<sup>36</sup> KUJALOVÁ, L. Muzeum v Kerschbaumu, Horní Rakousko - foceno 2.8.2009.



Obrázek č. 5 - Dráha koněpřežní železnice České Budějovice - Kerschbaum<sup>37</sup>



<sup>37</sup> KUJALOVÁ, L. Vstupenka do muzea v Bujanově - foceno 16.6.2009.

**Obrázek č. 6a - Hostinec U Zelené ratolest (minulost)<sup>38a</sup>**



**Obrázek č. 6b - Hostinec U Zelené ratolesti (přítomnost)<sup>38b</sup>**



**Obrázek č. 7 - C. k. solní sklad<sup>39</sup>**



**Obrázek č. 8a - Strážní domek v Mánesově ulici (minulost)<sup>40a</sup>**

**Obrázek č. 8b - Strážní domek v Mánesově ulici (přítomnost)<sup>40b</sup>**

<sup>38a</sup> *Zelená ratolest* [online]. 2008 [cit. 2.11.2009]. Dostupné na WWW: <<http://zelenaratolest.ic.cz/html/kontakt.html>>.

<sup>38b</sup> KUJALOVÁ, L. U Zelené ratolesti - foceno 7.6.2009.

<sup>39</sup> KUJALOVÁ, L. Solnice v České ulici - foceno 7.6.2009.

<sup>40a</sup> *Koněspřežka* [online]. 2007 [cit. 3.6.2008]. Dostupné na WWW: <<http://www.hengst.estranky.cz/stranka/ceske-budejovice5>>.

<sup>40b</sup> KUJALOVÁ, L. Muzeum koněspřežní železnice na Mánesově třídě - foceno 2.10.2009.



**Obrázek č. 9 - Pamětní deska věnovaná Františku Antonínu Gerstnerovi<sup>50</sup>**



**Obrázek č. 10 - Nynější muzeum přeprahací stanice v Bujanově<sup>51</sup>**



**Obrázek č. 11a - Bývalá budova přeprahací stanice<sup>52a</sup>**

**Obrázek č. 11b - Základní škola na místě bývalé přeprahací stanice v Bujanově<sup>52b</sup>**

<sup>50</sup> KUJALOVÁ, L. - foceno 2.10.2009.

<sup>51</sup> *Obec Bujanov* [online]. 2008 [cit. 5.3.2010]. Dostupné na WWW: < <http://www.bujanov.cz> >.

<sup>52a</sup> *Obec Bujanov* [online]. 2008 [cit. 5.3.2010]. Dostupné na WWW: < <http://www.bujanov.cz> >.

<sup>52b</sup> KUJALOVÁ, L. Bujanovská škola - foceno 12.7.2009.





**Obrázky č. 12 - Národní kulturní památka č. 1471 s názvem Koněpřežní dráha České Budějovice – Linec (česká část)<sup>53</sup>**

**Rok 1933**



**Rok 1975 - pár měsíců poté spadl střední trakt**



<sup>53</sup> foto ze soukromé sbírky Dipl. Ing. Václavy Benešové.

**Rok 2002**



**Rok 2006** – restaurace



spadlého středního traktu



**Obrázek č. 13 - Restaurant a penzion „U koňské dráhy“<sup>54</sup>**



**Obrázek č. 14a - Zbytky náspu<sup>55a</sup>**

**Obrázek č. 14b - Klenutý můstek podél E55<sup>55b</sup>**

<sup>54</sup> KUJALOVÁ, L. Zbytky náspu a klenutého mostu – foceno 5.9.2009.

<sup>55a</sup> KUJALOVÁ, L. – foceno 12.11.2009.

<sup>55b</sup> KUJALOVÁ, L. – foceno 12.11.2009.



**Obrázek č. 15 - Již statisticky zabezpečená budova (rok 2009)<sup>56</sup>**



**Obrázek č. 16 - Dobové biedermyerovské kostýmy<sup>57</sup>**

**Obrázek č. 17 - Krásné prostředí biedermyerovské restaurace<sup>58</sup>**



**Obrázek č. 18 - Do kolejnicových pásů vrytá jména jejich amatérských tvůrců<sup>59</sup>**

<sup>56</sup> KUJALOVÁ, L. – Přepražní stanice, Holkov - foceno 12.11.2009.

<sup>57</sup> KUJALOVÁ, L. Muzeum v Mánesově ulici, České Budějovice - foceno 2. 10. 2009.

<sup>58</sup> KUJALOVÁ, L. Kerschbaum - foceno 12.7.2009.

<sup>59</sup> KUJALOVÁ, L. Kerschbaum – foceno 23. 6. 2009



**Obrázek č. 19a - Kerschbaumské nádraží (minulost)<sup>60a</sup>**

**Obrázek č. 19b - Kerschbaumské nádraží (přítomnost)<sup>60b</sup>**



<sup>60a</sup> KUJALOVÁ, L. Kerschbaum - foceno 23.6.2009.

<sup>60b</sup> KUJALOVÁ, L. Kerschbaum - foceno 23.6.2009.

**Obrázek č. 20 - Replika koněspřežky<sup>61</sup>**



**Obrázek č. 21 – Kamenný most ve Svaté Magdaleně<sup>62</sup>**



<sup>61</sup> KUJALOVÁ, L. Kerschbaum - foceno 23.6.2009.

<sup>62</sup> *Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden* [online]. 2010 [cit. 3.4.2010]. Dostupné na WWW: <[http://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeeisenbahn\\_Budweis%E2%80%93Linz%E2%80%93Gmunden](http://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeeisenbahn_Budweis%E2%80%93Linz%E2%80%93Gmunden)>.

## **Příloha 2 – Dotazník (v českém jazyce)**

### ***Koněspřežná železnice České Budějovice – Linec - Gmunden***

---

Milé studentky, milý studenti, spoluobčané,

jsem studentkou Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích. Nyní pracuji na své bakalářské práci na téma „Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec“. Tímto bych Vás chtěla poprosit o spolupráci při vyplňování tohoto krátkého dotazníku. Dotazník je anonymní, údaje, které zde budou uvedeny, budou sloužit výhradně pro účely mé absolventské práce. Cílem tohoto dotazníku je zjistit, zda mladí lidé znají památku takovýchto rozměrů, popř. jaký postoj zauímají k otázce její eventuelní revitalizace.

#### **1. Slyšeli jste již někdy o národní kulturní památce Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec?**

- Ano, tuto památku dobře znám
- Ano, o této památce jsem již párkrát slyšel/a
- Ne, nikdy jsem o této památce neslyšel/a

(V případě kladných odpovědí pokračujte, prosím, dalšími otázkami)

#### **2. Znáte nějaký objekt (budova, stanice, most), který je součástí koněspřežní železnice?**

- Ano, znám .....
- Ne, neznám

#### **3. Kolik kilometrů měřila koněspřežka v celé své délce, tzn. České Budějovice – Linec – Gmunden? Tipněte si.**

- 50 – 100 km
- 100 – 200 km
- 200 – 500 km

#### **4. Vadilo by Vám, kdyby se v Českých Budějovicích rekonstruovala část trasy koněspřežné dráhy v centru města a v její původní historické podobě?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Nevím
- Spíše ne
- Rozhodně ne

**5. Domníváte se, že by revitalizace části trasy „koňky“ podpořila cestovní ruch a pozdvihla tak úroveň jihočeského regionu?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Nevím
- Spíše ne
- Rozhodně ne

**6. Myslíte si, že by se renovovaná koněspřežní dráha mohla stát významným kulturním fenoménem jihočeské metropole?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Nevím
- Spíše ne
- Rozhodně ne

**7. Kolik Vám je let?**

- 15 – 20
- 20 – 25
- 25 – 30
- 30 – 50
- 50 - více

***Děkuji Vám za trpělivost při vyplňování dotazníku!***



## Příloha 3 – Dotazník (v německém jazyce)

### ***Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden***

---

Liebe Studentinnen, liebe Studenten,

ich bin die Studentin der europäischen Univerzitäten den regionalen Studien in Budweis. Zur Zeit beschäftige ich mich mit meiner Bachelorarbeit zum Thema: „Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden“. Hiermit hätte ich gern Ihnen um Zusammenarbeit bei der Ausfüllung dieses kurzen Fragebogens bitten. Der Fragebogen ist anonym, Daten, die hier aufgeführt werden, werden nur für meine Zwecke dienen. Das Ziel dieser Befragung ist festzustellen, ob die Jugend die Erinnerung an diese Gröse kennen, eventuell welche Standpunkte einzunehmen, auf die mögliche Revitalisierung.

---

#### **1. Haben Sie schon einmal über dem nationalen Kulturdenkmal „Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden gehört?**

- Ja, dieses Denkmal kenne ich gut
- Ja, über diesem Denkmal habe ich schon mehrmals gehört
- Nein, über diesem Denkmal habe ich noch nie gehört

#### **2. Kennen Sie ein Objekt (Gebäude, Bahnhof, Brücke), die des Bestandteiles des Pferdeeisenbahns ist?**

- Ja, ich kenne .....
- Nein, kenne ich nicht

#### **3. Wie viel Kilometer mass der Pferdeeisenbahn in ihrer gesamten Länge , dH.: Budweis – Linz – Gmunden? Raten Sie.**

- 50 – 100 Km
- 100 – 200 Km
- 200 – 500 Km

#### **4. Würden Sie stören, wenn in ihrer Umgebung einen Teil des Pferdeeisenbahn im Stadtzentrum und in ihrem ursprünglichen historischen Charakter renoviert war?**

- Absolut ja
- Eher ja
- Weiss nicht
- Eher nein
- Definitiv nein

**5. Meinen Sie, dass die Revitalisierung dieses Denkmals den Reiseverkehr unterstützen und das Niveau der Region heben konnte?**

- Absolut ja
- Eher ja
- Weiss nicht
- Eher nein
- Definitiv nein

**6. Vermuten Sie, dass der renovierte Pferdeisenbahn ein wichtiges kulturelles Phänomen der Region zu werden konnte?**

- Absolut ja
- Eher ja
- Weiss nicht
- Eher nein
- Definitiv nein

**Wie alt sind Sie?**

- 15 – 20 Jahre
- 20 – 25 Jahre
- 25 – 30 Jahre
- 30 – 50 Jahre
- 50 - mehrere

***Vielen Dank für Ihre Geduld beim Ausfüllen des Fragebogens!***

## ABSTRAKT

KUJALOVÁ, L. *Zachování a obnova koněspřežné dráhy České Budějovice – Lincec jako technické památky pro budoucí generace : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2010. 65 s. Vedoucí bakalářské práce Ing. Jiří Dušek.

**Klíčová slova:** koněspřežná železnice, národní kulturní památka, revitalizace objektů koněspřežné dráhy

Práce analyzuje vznik, vývoj a postupný zánik jedné z našich nejvýznamnějších památek, koněspřežné železnice vedoucí z Českých Budějovic do Lince, jež byla významným mezníkem v historii dopravy. Po teoretické stránce prezentuje koněspřežnou dráhu jako předchůdkyni moderní železnice, jako fenomén, jež patří mezi sedm národních kulturních památek na území České republiky. Po stránce praktické představuje prostřednictvím fotografické dokumentace koněspřežnou dráhu ne jako zašlou, zvěšší části již neidentifikovatelnou relikvii, ale naopak jako evropský fenomén, jež je díky své unikátnosti a i zájmu řady vlastníků „nesmrtelný“. Dále řeší otázku její případné revitalizace a zkoumá, zda li je vůbec chuť ze strany institucí i občanů tuto obnovu podpořit, ať už tichým konsensem či finančním příspěvkem. Závěrečná část práce si klade za cíl porovnat prostřednictvím dotazníkového šetření rakouské a české všeobecné povědomí o této památce a postoj vůči její renovaci.

## ABSTRACT

KUJALOVÁ, L. *The conservation and restoration of horse tracks České Budějovice - Linz as technical monuments for future generations : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2010. 65 p. Supervisor Ing. Jiří Dušek.

**Key words:** horse-drawn railway, national cultural heritage, revitalization of buildings Horsecar

The essay analyzes the origin, evolution and eventual extinction of one of our most important monuments, horse-drawn railway that runs from the Czech Budejovice to Linz, which was an important milestone in the history of transportation. Theory presents a horse-way as the predecessors of Rail, as a phenomenon, which is one of seven national cultural monuments in the Czech Republic. From the practical means of a photographic documentation of horse-way, not as a forward, increasing the already identifiable relic, but rather as a European phenomenon, which is due to its uniqueness and also the interest of the Owners 'immortal'. Also addresses the question of a possible revitalization of and examines whether the taste is not by institutions and citizens to support the recovery, whether by consensus or low financial contribution. The final part aims to compare the questionnaire survey of Austrian and Czech general awareness of this memory and attitude toward its renovation.