

CESTOVNÍ RUCH A TECHNICKÉ PAMÁTKY

TOURISM AND TECHNICAL MONUMENT

Zuzana Stefanovová, Václav Lednický

Ekonomická fakulta VŠB – TU Ostrava, Obchodně podnikatelská fakulta Slezské university v Karviné

zuzana.stefanovova@vsb.cz, lednický@opf.slu.cz

Abstrakt:

Cestovní ruch se stal jedním z nejvýznamnějších odvětví řady národních ekonomik a důležitým podnětem pro lokální i regionální rozvoj. Vedle historického a kulturního dědictví se začínají uplatňovat v cestovním ruchu také technické památky, jejichž turistický potenciál není dosud plně využit. Autoři studie ukazují možnosti využití technických památek České republiky jako zajímavé konkurenční výhody.

Abstract:

Tourism has become one of the most important sectors of country economy and more impulse for local and regional development. Technical monuments, except historical and cultural heritage, begin also apply in tourism. Authors of this study show usability of technical monument Czech republic as competition advantage.

Klíčová slova:

cestovní ruch – technické památky – regionální rozvoj – Česká republika – konkurenční výhoda.

Klíčová slova:

Tourism – technical monuments – regional development – Czech republic – competition advantage.

JEL Classification: O14

1 Úvod

Dnes, kdy náš svět přechází velkou rychlostí z industriálního období do nového období, do období znalostí, se mnohé z toho, co dříve představovalo prosperující průmyslový podnik, se stává často opuštěným objektem mající charakter památníku uplynulé doby. Pohonem nastupujících změn, tvůrcem bohatství a hybnou silou globalizace není již tovární výroba, ale vědecký pokrok, který mění současnou společnost na společnost zítřka, na společnost znalostí a vědomostí. Vzniká tak revoluční nová ekonomika a s touto pozoruhodnou změnou přichází i souběžná proměna pohledu na průmyslové objekty a zařízení dílen i na technologické průmyslové linky používané v tradičních továrnách. Z dřívějších prosperujících průmyslových center a oblastí se postupně stávají problémové oblasti s celou řadou negativních dopadů. Z průmyslových objektů se stávají opuštěné a stále více zanedbávané prostory, které však představují důležitý dokument a mezník pro poznání vývoje lidského vědění. Z tohoto důvodu považujeme za velmi významné řadu těchto památek zachovat, udržet a lidem zpřístupnit.

Moderní průmysl, který vznikl v době asi před třemi sty lety, přinesl nejen bohatství lokalitám, kde se rozvíjel, ale i řadu produktů využívaných lidskou společností a účelově vybudovaných objektů, kde byly umístěny potřebné výrobní technologické linky. Byly to především objekty, které se staly důležitou součástí krajiny a které měly zcela jiné poslání než dříve lidmi budované objekty. Tímto způsobem vznikla industriální architektura, kterou nejpřesvědčivějším způsobem začal reprezentovat dýmající tovární komín, který zviditelnil v obrazu města dynamiku, sílu moderní doby, její prosperitu, životaschopnost měst a pokrokovost doby svého vzniku i rozmachu. A tak k původní trojici středověkých výškových dominant městských lokalit, kterou tvořily věže kostela, věže zámku nebo hradů a věž radnice, přibyl různý počet továrních komínů. Vertikály dýmajících komínů, podle názorů Frágnera¹² v té době zosobňovaly úspěšnost, pokrokovost, sílu techniky při využívání zdrojů energie i surovin, které dosud pečlivě skrývala příroda. Současně vycházející kouř z továrních komínů zviditelňoval v obrazu měst dynamiku, sílu, pokrokovost, prosperitu i schopnost zajistit obyvatelstvu potřebné živobytí. Tovární komíny a k nim připojené mohutné výrobní budovy továren, často vybudované na exponovaných místech krajiny, se staly postupně významnými výškovými dominantami a orientačními body dané lokality nejen svou hmotou, výškou a vzniklým komunikačním propojením, ale především svým významem, který sehrál v životě obyvatel konkrétního území určitou roli. Ale v současnosti, kdy se svět řítí velkou rychlostí z průmyslové éry do období postindustriální civilizace, řada objektů, které dříve představovaly zdroj bohatství a moci, se stává památkou na dobu, která již nenávratně minula. Z průmyslových zařízení se tak postupně stávají opuštěné a zanedbané prostory, které jsou však pro poznání vývoje lidského myšlení a znalostí neobyčejně významné. Přitom industriální památky vytvářejí i v současnosti určitou duchovní kostru urbanizované krajiny a vyvolávají v lidech sounáležitost s místy takovým způsobem, jako kostel ve venkovské krajině.

Na tuto skutečnost upozorňuje zajímavou formou Miller¹³, který současně zdůrazňuje především nutnost udržovat technické památky v dobrém stavu a přístupné veřejnosti nejen jako monumentální díla minulosti, ale i jako zdroje poznání a znalostí. Tato aktivita je však podle Ferrise¹⁴ spojena se značnými finančními náklady a tudíž je zapotřebí hledat možnosti trvalé spolupráce jak s podnikatelskými subjekty, tak se státem a regionálními institucemi. Nákladnost na údržbu těchto průmyslových objektů je vyvolána často velkou rozsáhlostí průmyslových komplexů což v podmínkách České republiky dokumentují názorně Matěj, Klát, Korbelářová¹⁵ z oblasti těžby uhlí. Zároveň nelze zapomenout i na nezastupitelnou úlohu těchto průmyslových objektů jako nedílnou součásti nového typu krajiny, kterou Orsillo¹⁶ označuje jako postindustriální krajina. Podle téhož autora tento typ krajiny zasluhuje zvýšenou ochranu i pozornost, neboť je dokladem nejen průmyslové, ale i kulturní, sociální a environmentální historie daného průmyslového oboru. Součástí takto chápané krajiny se stávají i obytná uskupení, která mají často charakter dělnických kolonií, jak zdůrazňuje nejen Pokluda¹⁷, ale i jedinečnými dobovými fotografiemi také Bardoň, Dombrovský¹⁸. Vzájemnou závislost mezi budováním těchto obytných objektů v návaznosti na rozvoj průmyslových aktivit ukazuje velmi jasně Pyka¹⁹ na příkladu malého města Chelmku v Polské republice.

¹² FRÁGNER, B., *Industriál v jiné situaci*. Technický magazín, r. 40, 1997, č. 10, 32-39 s.

¹³ MILLER, S., *Independence and Partnership*. In: Sborník mezinárodní konference „Industriální stopy“, Praha: ČVUT, 2010, 186-189 s. ISBN 978-80-01-04521-3.

¹⁴ FERRIS, B., *Preservation and Re-use/Chatham Historic Dockyard Trust*. In: Sborník mezinárodní konference „Industriální stopy“, Praha: ČVUT, 2010, 186-189 s. ISBN 978-80-01-04521-3.

¹⁵ MATĚJ, M., KLÁT, J., KORBELÁŘOVÁ I., *Cultural Monuments of the Ostrava-Karvina Coalfield*. 1. vyd. Ostrava: NPÚ, 2008, 195 s. ISBN 978-80-85034-41-7.

¹⁶ ORSILLO, N., *On the Concept of Cultural Landscape and Methods for Protectings Ostrava's Post-industrial Mining Cultural Landscape*. In: Sborník příspěvků z mezinárodního kolokvia a odborných seminářů TECHNÉ OSTRAVA 2007, Ostrava: Dům kultury Poklad, 2007, 36-40 s. ISSN 1214-8807.

¹⁷ POKLUDA, Z., *Sedm století zlínských dějin*. 1. vyd. Zlín: ESPIRINT, 2006, 174 s. ISBN 80-239-7200-6.

¹⁸ BARDOŇ, L., DOMBROVSKÝ, Z., *Hornické kolonie Ostravy ve fotografiích*. 1. vyd. Ostrava: KPHMO, 2010, 155 s. ISBN 978-80-87468-00-5.

¹⁹ PYKA, J. *Działalność firmy Bat'a w Chelmku jako inwestora zagranicznego w warunkach społeczno – gospodarczych Polski w latach 1929 – 1939*. 1. vyd. Katowice: GWSH, 2012, 107 s. ISBN 978-83-60953-68-6.

2 Industriální dědictví

Globalizace, která představuje novou vývojovou etapu lidstva, přináší nový pohled na průmyslové objekty, které již neslouží svému účelu. Opuštěné výrobní průmyslové objekty a na ně navazující účelová infrastruktura se staly často předmětem zájmu nejen pracovníků památkové péče, ale svou tajuplností začaly přitahovat i jiné zájemce. V důsledku toho vzniká velmi zajímavá a specifická oblast cestovního ruchu často označována jako průmyslová (industriální) turistika. Tato nová podoba turistiky nabízí poznání průmyslových památek nejrozumnějšího druhu a umožňuje tak seznámení zájemců s typickým průmyslovým prostředím a vývojem průmyslu. Tím se jasně prokázalo, že i když nějaká průmyslová výroba skončila, není zapotřebí příslušné výrobní prostory a výrobní zařízení likvidovat. V době, kdy lidé postupně ztrácejí kontakt s výrobou, stávají se tato technická zařízení nejen zdrojem poučení, ale i významným dokladem vývoje lidského pokroku techniky a významné tvůrčí činnosti našich předků. Proto nelze považovat záchranu těchto objektů pouze za aktivitu odborných památkářských institucí, ale za významný úkol celé současné lidské společnosti. Přitom tato záchrana představuje pouze první etapu, po které musí následovat druhá etapa, kdy dochází cestou konzervace a renovace k uchování těchto památek průmyslového charakteru. Poté nastupuje třetí etapa, vyznačující se aktivitou zpřístupnění těchto památkových objektů veřejnosti.

Industriální dědictví vytváří tak řada jedinečných technických památek, které se vyznačují především unikátností a originalitou, přičemž určitým způsobem reprezentují významná historická období. Zároveň reprezentují často určitý ekonomický a sociální rozvoj lokality a oblasti. Je však nutno říci, že obsah obecného pojmu památka byl stanoven a upřesněn poměrně nedávno, neboť bylo potřebné nalézt pochopení nejen pro význam, ale i pro hodnotu těchto památek, které zanechaly potomkům předchozí generace. V důsledku tohoto vývoje můžeme konstatovat, že za památku lze považovat takové dílo lidských rukou, které bylo provedenou za tím účelem, aby ve vědomí potomků udrželo živou paměť nějakého lidského činu. Památka se tak stává dokladem, který lze charakterizovat nejen historicky, ale i umělecky a esteticky. Specifickou charakteristikou se však vyznačuje technická památka, která podle Dvořákové²⁰ představuje jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách. Touto definicí se dostávají do těsného kontaktu dva pojmy a to pojem „kultura“ a pojem „technika“, čímž je vytvořena nová kategorie atraktivit cestovního ruchu – technická památka. Touto definicí je rozvinuta původní myšlenka Vondry²¹, který považuje za specifický a originální poznávací znak, který odlišuje technické památky od ostatních kulturních pamětihodností, jejich technickou a výrobní funkci, která má za cíl přizpůsobit přírodu potřebám člověka a zajistit výrobu materiálních statků. Tento argument charakterizující osobitost technických památek potrhují i Jaroš²², který zdůrazňuje u nich v první řadě technickou a technologickou hodnotu pro dějiny konkrétního průmyslového oboru nebo výroby a teprve na druhé místo klade hodnotu této památky z hlediska společenského významu, i když toto hledisko nikterak nepodceňuje. Přitom nelze zapomínat, že podle Holmana²³ může být technickou památkou nejen jednotlivá věc, ale i celý soubor věcí movitých a nemovitých. Z těchto názorů vycházel a pro praktickou potřebu upravil a stanovil definici technických památek Lednický²⁴. Podle něj lze za technickou památku považovat každý předmět nebo objekt, který vznikl následkem lidské činnosti a jehož účelem je přizpůsobení přírody potřebám člověka a vyznačující se určitou historickou hodnotou dokumentující tuto činnost v takové míře, že to rozhoduje o potřebě trvalého zachování dané památky jako kulturního statku.

²⁰ DVOŘÁKOVÁ, E. *Ochrana technických památek*. In: Sborník příspěvků konference. Ostrava: Státní památkový ústav, 2001, 33-35 s. bez ISBN.

²¹ VONDRA, J. *Životní prostředí a technické a industriální objekty*. In: Symposium technické památky, díl I., 1. vyd. Praha: SNTL, 1980, 122-135 s. bez ISBN.

²² JAROŠ, J. *Slovník technických památek Blanenska*. 1. vyd. Blansko: Muzeum Blansko, 2000, 92 s. bez ISBN.

²³ HOLMAN, P. *Muzea a technické památky*. In: Památková péče na Moravě č.14/2008, ISBN 978-80-86752-72-3.

²⁴ LEDNICKÝ, V. *Využití technických památek v cestovním ruchu*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2004, 126 s. ISBN 80-248-0611-8.

Technická památka je tak významným dokladem uplatnění techniky v procesu, který vytváří hmotné statky sloužící k uspokojení materiálních potřeb lidí a umožňujících ovládnutí přírodních sil. Oprávněně proto o technických památkách lze hovořit jako o památkách lidského poznání, vědy, výroby a rozvoje, které dokumentují nejen tvůrčí schopnosti člověka, ale i civilizační pokrok. Tímto způsobem se vytváří předpoklady nejen pro pochopení principů technologických změn a pro objasnění technického myšlení našich předchůdců, ale vytváří se i prostor pro formování národní i regionální svébytnosti, pro hrdost na danou lokalitu. Zde je na místě potřebné připomenout, že z památkového hlediska jsou na tom nejhůře právě objekty výrobního charakteru, neboť k docenění jejich kulturních hodnot dochází vlastně až v poslední třetině dvacátého století. Paradoxně až v době nástupu environmentalismu se začínají jako objekty hodný pozornosti a ochrany chápat stavby industriální architektury. Přitom to byly především průmyslové objekty, které vtiskly většině měst urbanistický ráz, uplatnily se ve vývoji posledních dvou až třech stoletích jako přirozené těžiště území, rozvojová centra měst nebo jako významná krajinná dominanta. Staré výrobní haly a jejich vybudovaná infrastruktura díky svému odlišnému architektonickému projevu připomínají neopakovatelným způsobem charakteristickou atmosféru průmyslové revoluce a vytváří určitou nostalgii. Proto se nelze divit, že technické památky lze považovat za současný celosvětový fenomén, jak vyplývá z vyjádření Holmana²⁵.

Neméně zajímavé a přitažlivé jsou však i původní výrobní linky, stroje i zařízení, které budovy, vyznačující se industriální architekturou, ukrývají. Není proto správné protlačovat názor, že když nějaká výrobní aktivita skončila, je nutno vysloužilou techniku likvidovat, neboť její existence je zbytečná. Naopak v době, kdy většina lidí se výrobní procesy vzdalují, jsou právě technická zařízení minulé doby nejen zajímavá, ale především poučná. Navíc staré průmyslové objekty a jejich vybavení dovedou velmi intenzivně evokovat hodnotu zaniklých výrobních postupů, povolání a řemesel, připomínající tradiční vazby a historický vývoj nezvyklým plastickým způsobem. A tak technické památky nabízejí příležitost znovu prožívat dobu jejich aktivit a pochopit atmosféru objektů, jejichž činnost přehlušil či zastínil a nechal případně zapomenout pozdější vývoj. Paměť původního technického se tak stává nečekaným a velmi překvapivým dobrodružstvím pro člověka dvacátého prvního století, jehož život je stále více a výrazněji ovlivňován nynější technikou. Proto záchrana těchto objektů včetně vnitřního vybavení je prvořadým úkolem nejen odborných památkových institucí, ale celé společnosti. V druhé etapě musí následovat vhodná a úspěšná konzervace a renovace, aby tyto objekty mohly být zpřístupněny veřejnosti. A právě zde se setkává úsilí památkové péče s cestovním ruchem, neboť technické památky se stávají významným obohacením nabízených atraktivit přitahující návštěvníky.

Nutno však přiznat, že průmyslová zařízení a tovární objekty, kde před několika málo týdny nebo naopak před více lety skončila výroba, nepůsobí vždy přívětivě. Často totiž tyto památky průmyslu tvoří polorozpadlé budovy, rezavějící konstrukce, objekty s letitými nánosy špíny, nečistot i s různým množstvím výrobních odpadů. Navíc během doby bylo k původním budovám přistavěno množství různých přístavků a byly provedeny nejrůznější stavební dostavby. V důsledku toho mnohdy obtížné můžeme tušit, jak původně průmyslový areál vypadal a jakou má historickou hodnotu i významnost. Současně se ukazuje, že takto vypadající průmyslové objekty nepřitahují pochopitelně obvyklý zájem účastníků cestovního ruchu a jejich obdiv. Navíc je ke starým technickým a průmyslovým objektům velmi často velmi obtížný přístup, neboť se nejedná o honosná reprezentační zařízení typu zámku, kláštera či kostela, ale o místa lidské usilovné práce, dřiny, potu a prostředí, kde byly vytvářeny nové hodnoty v podobě hmotného výrobku. Proto plány na jejich zachování a případné nové využití vyžadují přesvědčivé argumenty, značnou dávku fantazie i nadšení průkopníků, zachování této památné minulosti a především mnohdy značné finanční prostředky. Proto je nutno při uchování a využívání technických památek hledat vedle profesionální odbornosti i mnoho lásky a obdivu k technice a historii. Proto se nelze divit, že záliba a snaha uchovat technické památky minulosti do budoucna mění postupně lidi, kteří kouzlu průmyslového odkazu propadnou z amatérských nadšenců na znalce a odborníky. V důsledku tohoto přerodu člověka se objevitelská i příležitostná aktivita může postupně změnit v podnikatelskou nebo i v zaměstnaneckou podobu a původní koníček zájmů se stává

²⁵ HOLMAN, P. *Muzea a technické památky*. In: *Památková péče na Moravě č.14/2008*, ISBN 978-80-86752-72-3.

prostředkem obživy či přivýdělku. Současně v padesátých letech vzniká v Anglii nový vědní obor označovaný jako průmyslová archeologie, který představuje interdisciplinární metodu poznávání a studia hmotných i nehmotných dokladů, které podmínily vznik urbanizovaných krajín jako prostředku pro realizaci industriálních procesů. Tato vědní disciplína zvyšuje pochopení, postavení, smysl i úlohu technických památek a zdůrazňuje vliv techniky na vývoj lidské společnosti. Zároveň průmyslová archeologie umožňuje podle Cossonse²⁶ zrealizovat žádoucí povinnost naší doby zachovat dochované technické pozůstatky výroby minulosti pro budoucnost. Třebaže řada těchto průmyslových objektů se zbytky technologie neplní svůj původní úkol a mnohdy tvoří překážku novým záměrům, přesto nesou často důležité, i když někdy zastřené a zkreslené informace o hodnotách, které položily základ současnosti. Přestože často mají průmyslové stavby v důsledku nevěnované péče o jejich stav charakter ruin, jsou to mnohdy významné relikty průmyslu, které by měly být zachovány pro potomstvo jako doklad technického vývoje. Proto považujeme za důležité, rozvíjet průmyslovou archeologii právě v závislosti na cestovním ruchu, neboť může přinést řadu zajímavých informací a vytvořit tak jedinečné atraktivity umožňující poznat minulost.

Přitom jak uvádí Mazáč²⁷, v komplexním pojetí technikou rozumíme vše, co člověk vkládá mezi sebe a předmět práce, tedy nejen výrobní prostředek, ale též souhrn zkušeností, znalostí, postupů i dovedností sloužících k výrobě hmotných statků, s cílem nejen uspokojit materiální potřeby lidí, ale vytvořit i prostředky, které umožní ovládnutí přírody a zajistí styk mezi lidmi. Prostřednictvím techniky se člověk postupně vymaňoval ze závislosti na přírodě a nyní se snaží postupně přírodu ovládat, což se mu ne vždy úspěšně daří. Proto se stávají technické památky autentickým svědectvím postupného utváření podmínek materiálního i duchovního života v lidské historii. Z toho jasně vyplývá, že technické památky oprávněně a zákonitě patří mezi kulturní památky a jsou nedílnou součástí kulturního dědictví lidstva, které je nutno nejen ochraňovat, ale také účelně využívat.

Stále se vyskytující překážkou využití technických památek v cestovním ruchu je skutečnost, že ne všechny zajímavé objekty jsou běžně přístupné veřejnosti. Důvodem nepřístupnosti může být nejen probíhající výroba, nebo obtížný vstup do objektů, ale i neutěšený stav budov či nevyřešené majetkové poměry. Důležité je potřeba také si uvědomit, že údržba kovových částí technologických linek a jejich konzervace je mnohem obtížnější nežli udržování stavebních památek, jelikož mnohem snadněji podléhají zkáze v důsledku působení klimatických vlivů. Navíc na jejich trvanlivosti se výrazným způsobem podepsala i jejich předchozí výrobní minulost. Naopak velkou předností technických památek je jejich druhová pestrost a různorodost. Což konkrétně dokazují práce Kurowské, Ciechańskie²⁸, Januszewskie²⁹, případně i Mazáče³⁰.

Důležitou složkou technických památek se stávají i vojenské památky, jak movitého tak nemovitého charakteru. Tento fakt je vyvolán skutečností, že řada geniálních technických řešení byla zprvu využívána v armádách a jejich výzbroji a teprve později byla uvolněna k využití v civilním sektoru. Jestliže movité vojenské památky byly součástí muzeálních expozic a zbrojnic různých hradů a zámků již od začátku dvacátého století, pak možnost prohlédnout novodobé pevnosti přinesla až druhá polovina uplynulého století. Vedle známých pevnostních tvrzí Maginotovy linie pozornost zájemců o tyto památky upoutávají i pevnostní stavby jiných států. Zde se podle Filipa³¹ jedná především o německé fortové

²⁶ COSSONS, N. *Průmysl včerejška, odkaz zítřku?* In: Sborník průmyslové dědictví, Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, 2008, 14-31 s. ISBN 978-80-01-04067-6.

²⁷ MAZÁČ, J. *Technické kulturní památky*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU, 2003, 166 s. ISBN 80-248-0242-2.

²⁸ KUROWSKA, J.; CIECHAŃSKI, A. *Koleje*. 1. vyd. Warszawa: PWN, 207, CARTA BLANCA, 400 s. ISBN 978-83-60887-05-9.

²⁹ JANUSZEWSKI, S. (red.) *Technika w dziejach cywilizacji – z myśla o przyszłości*. 1. vyd. Wrocław: WPW, 2004, 314 s. ISBN 83-904357-7-2.

³⁰ MAZÁČ, J. *Technické kulturní památky*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU, 2003, 166 s. ISBN 80-248-0242-2.

³¹ FILIP, O. *Fest Wagner muzeum. Novodobé fortifikace*, 2000, č. 3, 45-47 s. bez ISSN.

skupiny zvané „festy“ a o řadu pevností i pevnůstek bývalého československého opevnění ze třicátých let, jejichž důvod výstavby, průběh výstavby i typy opevnění přináší zpracování Arona a kol³².

3 Technické památky v cestovním ruchu

Rozvoj cestovního ruchu a potřeba neustále inovovat podnikatelské aktivity vyvolal překvapivý a nečekaný zájem podnikatelů v této oblasti. Zde je však na místě připomenout, že již v dřívějších dobách se staly středem zájmu turistické veřejnosti movité technické památky, které však v současnosti prochází hlubokou změnou svého postavení. Tyto movité technické památky jsou prezentovány nejen jako sbírkové předměty v muzejních expozicích, ale stávají se i aktivními složkami funkčních expozic, kde lze předvádět staré výrobní postupy. Jak uvádí Holman³³ v těchto expozicích má návštěvník možnost přímo vidět, jak fungovaly stroje či jak se používaly ukazované nástroje, případně si některé postupy i vyzkoušet. Z vystavených a pasivních exponátů sbírek se tyto památky stávají často silnými magnety přitahujícími zájem účastníků cestovního ruchu. Naopak v běžném provozu jsou využívány velmi často k dopravě turistů jak historické automobily, tak autobusy a autokary, kdy je využíváno nejen originálů, ale hlavně zdařilých replik. Tímto způsobem byl podnícen nebývalý zájem nejen o přepravu historickými silničními vozidly i závody automobilů zařazených do skupiny veteránů, ale i nostalgické srazy a jízdy těchto automobilů v rámci jiných akcí. Velmi často jsou využívány historické dopravní prostředky i k reklamním účelům, kde vedle automobilů stále větší význam sehrávají letadla a to nejen dopravní, ale i bojová, vystupující často jako důležité a diváky přitahující složky leteckých dnů a přehlídek. Trvalou složkou nejrůznějších oslav, vzpomínkových akcí a výročí se stává přeprava účastníků těchto aktivit nostalgickými vlaky sestavenými z historických vagonů a tažených parními lokomotivami. Mimo to nastupuje velmi agresivně stále častěji doprava replikami slavných historických vlaků, které mají charakter přepychových vlaků spojujících techniku a luxus minulosti s nejnovějšími vynálezy dopravy současnosti a představují ukázkou pokrokovosti a pohodlnosti kolejové dopravy. Zde je namístě vhodné připomenout, že takto železnice nejen vhodným, ale i velmi vtipným způsobem připomíná nápaditě svou dlouhou historii, tradici, činitele ovlivňujícího rozvoj průmyslu, řady lokalit i regionů a významnost společenského fenoménu první kategorie. Vedle motorových historických vozidel se v turistických centrech stávají zajímavou součástí koloritu, sloužící k dopravě turistů i nemotorové dopravní prostředky v podobě kočárů, bryček a v zimě také saní.

Neméně důležitou se stále větším významem sehrávají i v turistickém ruchu i nemovité technické památky, kde se objevuje velká řada možností jak využívat tyto objekty. K těmto možnostem patří:

- Nezměněná podoba objektu a vzhled krajiny příslušného místa, přestože byla provedena vnitřní rekonstrukce objektu, i změna technického technologického vybavení na potřebnou současnou úroveň, aby bylo dosaženo potřebné rentability podnikání. Tím je umožněno pokračování výroby, přičemž původní vzhled i dispozice objektu jsou zachovány a pouze podrobeny pečlivé údržbě a řádným opravám za dohledu orgánů památkové péče a s možným finančním příspěvkem ze státních prostředků, případně ze sponzorských zdrojů. Tímto zásahem nedochází k narušení původního vzhledu lokality a případná přitažlivost místa se udrží.
- Citlivá přestavba průmyslových objektů po ukončení provozu na objekty pro veřejnost a tudíž i pro účastníky cestovního ruchu je přitažlivá. Jedná se o zřizování muzeí, galerií, kongresových prostor, zábavních center, hotelů, restaurací i tržnic v podobě výrobně – technických objektů, přičemž přestavba by měla zachovat původní jedinečnost celého objektu nebo jeho části a současně vhodným způsobem připomínat i původní zaměření. Zde je namístě zapotřebí

³² ARON, L. a kol. Československé opevnění 1935-1938. 1. vyd., Náchod: Okresní muzeum Náchod, 1998, 194 s. ISBN 80-86011-05-4.

³³ HOLMAN, P. *Muzea a technické památky*. In: Památková péče na Moravě č.14/2008, ISBN 978-80-86752-72-3.

ocenit nápad Tejkla a Šatavy³⁴, kteří vidí jedinečnou příležitost v nalezení nového využití nepoužívaných budov železnice a tak nalézt nový smysl provozních drážních staveb sloužících potřebám cestovního ruchu. Jmenovitě doporučují jejich využití jako atraktivní informační centra, penziony, stravovací zařízení, půjčovny kol, lyží i jako muzea obcí nebo regionů. Mimo obec by původní provozní objekty železnice mohly být proměněny na rekreační soukromé chalupy, případně jako tzv. „železniční chalupy“ k pronájmu jak je tomu na Jindřichohradeckých drahách. Tím by se vdechl opuštěným provozním budovám i nádražím nový život a zároveň by se využilo i jedinečného „Genia loci“, který má železnice.

- Výstavba průmyslových skanzenů a tvorba účelově zaměřených muzeí a podnikových expozic jako připomínka nejen tradice, ale i historie realizované průmyslové aktivity.
- Umožnění prohlídky historických provozů, kde se pro návštěvníky uchovala přitažlivá původní technologie. Zde nejvíce jsou přitažlivé potravinářské provozy nebo výroba skla apod. V případě potravinářských provozů je velmi výhodné uplatnit daný produkt v navazujícím restauračním zařízení a tak představit místní gastronomické speciality.
- Přebudování dříve průmyslových objektů na stavby sloužící k trvalému bydlení, na kanceláře nebo prodejní objekty a jiné provozy. Určitou podmínkou je však zachování původního vzhledu budov i dispozičního uspořádání, čímž se udrží žádoucí historický vzhled. Zde je velmi důležité připomenout, že přebudování průmyslových objektů nebo objektů technické infrastruktury na tzv. ateliérové bydlení (lofty), vzešlo koncem šedesátých let uplynulého století z newyorských uměleckých kruhů, kdy bylo hledáno levné a dostupné bydlení pro umělce stěhováním se do opuštěných továrních hal i skladů při zachování řady prvků, které připomínaly výrobu nebo použité technologie. Tato obytná přestavba byla doplňována výstavbou potřebné infrastruktury, takže vzniká zajímavý a přitažlivý komplex spojující současné vymoženosti s prvky starobylosti v originálním vizuálním projevu.

Udržením vnějšího vzhledu bývalého průmyslového objektu a jeho spojením s novou funkcí vytvořením určité přestavby vnitřní části umožňuje udržet historizující vzhled industriálních regionů a tím i zachování požadované jedinečnosti dané lokality. Tím se vytváří základní podmínka svébytnosti vybraných oblastí a zároveň potřebná rozmanitost a přitažlivost pro návštěvníka. Současně tento přístup umožňuje uchovat konkrétní hmotnou vzpomínku na dobu, kdy průmysl byl nejen významnou ekonomickou silou dané lokality, ale i vlivnou součástí každodenního života obyvatel a důležitým činitelem ovlivňující jak chování lidí, tak jejich kulturní projev.

Při využití průmyslových objektů a technických památek v cestovním ruchu se zde objevuje řada problémů, které mohou omezit jejich uplatnění. Jedná se podle zjištění Lednického a Vaňka³⁵ o tyto záležitosti:

- Ne všechny památkově chráněné objekty průmyslového charakteru jsou přitažlivé pro účastníky cestovního ruchu i přes svůj unikátní charakter nebo originální technologické postupy či jedinečné strojní vybavení.
- Je nutno často provést takové úpravy objektů, aby návštěvníka přitahovaly a umožnily jim bezpečnou prohlídku typických znaků, pro které byla tato technická památka vybraná

³⁴ TEJKL, P., ŠATAVA, J. *Nebojte se lokálek*. / 6. Moderní obec, r. 19, 2013, č. 3, 3 s. ISSN 1211-0507.

³⁵ LEDNICKÝ, V.; VANĚK, J. *Strategie malého a středního podnikání v marginálních příhraničních oblastech České republiky*. 1. vyd. Karviná: OPF SU, 2006, 153 s. ISBN 80-7248-397-8.

k prohlídce a zachování. Tato opatření se mnohdy dostávají do rozporu s požadavky a zásadami památkové péče.

- Zvýšená návštěvnost může způsobit poškozování objektů průmyslových areálů a to může vést k omezení a případně i zákazu prohlídek.
- Průmyslové objekty jsou velmi často obětí vandalismu a zejména kovové části vybavení jsou zcizovány, neboť slouží po prodeji do sběren odpadních surovin jako finanční zdroj určité části našich občanů. Tímto způsobem vznikají často nenahraditelné ztráty.
- Kovové části průmyslových památek jsou velmi často zkorodované působením původního výrobního prostředí a je zde velké nebezpečí v pokračování procesu koroze. Proto je zapotřebí realizovat řadu asanačních zásahů, které nemusí být v souladu se zásadami a představami památkové péče.
- V průmyslových památkových areálech chybí potřebná infrastruktura cestovního ruchu, kam patří například informační centrum, prodejna suvenýrů a účelových publikací i prospektů, pohodlně přístupné parkoviště s dostatečnou kapacitou parkování i pro zájezdové autobusy, snadná dostupnost pro návštěvníky využívající hromadnou místní dopravu, kavárna nebo restaurace s možností občerstvení, veřejně přístupné sociální zařízení odpovídající současné hygienické úrovni s potřebnou odpovídající kapacitou, označení objektu, přístupových cest i návštěvnických tras pomocí mezinárodně používaných piktogramů.
- S ohledem na často se vyskytující horší a špatný technický stav některých objektů a zařízení je potřebné vytvořit řadu bezpečnostních opatření a zásad, které musí návštěvníci dodržovat a které mohou jejich touhu po poznání omezovat.
- U řady objektů, zařízení a přístupu nejsou potřebným způsobem vyřešeny vlastnické vztahy, které umožňují využívání těchto průmyslových areálů cestovním ruchem.
- Chybí zkušební průvodci, kteří ovládají odbornou tematiku spojenou s příslušnou technickou památkou a dovedou ji poutavým i zábavným způsobem předat i nezasvěcenému návštěvníkovi (laikovi v daném oboru).
- Obnova, úpravy a zejména údržba průmyslových objektů a movitých technických památek si vyžadují značné finanční prostředky, které není možno ve většině případů uhradit ze vstupného.
- Velmi často je k památkovým technickým objektům obtížný, málo přehledný přístup.
- Určitou brzdou může být i menší pochopení vlastníků průmyslových areálů pro potřeby cestovního ruchu a jeho nižší ziskovost.
- Pro vytvoření vhodného prostředí a navození odpovídající pracovní atmosféry minulosti je důležité nabídnout návštěvníkům strojní zařízení v chodu. V případě, že nelze vytvořit pracovní hluk odpovídající danému zařízení, je vhodné vytvořit alespoň iluzi pracujících strojů a technologických dopravních systémů odpovídající zvukovou stimulací.
- Pokud v části průmyslového areálu probíhá ještě výrobní proces, je nutno vytvořit bezpečnost návštěvníků i bezproblémovost výroby systémem zábran, které zamezí možnou nehodovost.

4 Závěr

Jak se ukazuje, technické památky představují nejen významný prvek ve vytváření kulturní krajiny, ale mohou se stát i důležitou a přitažlivou atraktivitou turistické destinace. Vedle řady problémů, na které bylo poukázáno, jsou zde nečekané možnosti, které mohou podpořit rozvoj cestovního ruchu

v oblastech, které dosud turistu nepřitahovaly. Je to především aktivita a zájem sídelních lokalit, kde původní průmysl se dostal do útlumu a velká koncentrace často unikátních technických památek může vytvořit jak podnikatelské příležitosti, tak nové možnosti zaměstnání. Současně se zjevuje i nečekaná možnost využívat technické památky pro výukový, nenásilný program určený mladé generaci a vedoucí k zájmu o techniku. I když bylo velmi mnoho průmyslových objektů během uplynulých let nenávratně zlikvidováno, jak vyplývá ze zpracování Fragnera a Zikmunda³⁶ máme dosud poměrně dost průmyslových objektů, které lze nejen zachovat, ale i úspěšně využít v rozvoji cestovního ruchu.

S ohledem na přiblížení techniky lidem je možno využívat i nových zařízení, které mohou ukázat nejen její nezastupitelnost v moderní společnosti, ale i její principy fungování a uplatnění. Typickými objekty, které mohou posloužit jako prostředí výukového charakteru, jsou informační střediska u atomových elektráren nebo realizace tzv. průmyslového safari, kdy lze projížděním určitou průmyslovou oblastí pozorovat chod strojů, dopravníků i práci lidí.

Současná technika zároveň zvyšuje přitažlivost muzeálních expozic a prostřednictvím interaktivních prvků umožňuje návštěvníkovi lépe pochopit funkci daného technického zařízení nebo chemického či fyzikálního jevu. Módním trendem se staly různé technické herny, což postupně vedlo koncem šedesátých let ke vzniku nového typu muzea, muzea vědy a techniky, kdy se prostor muzea stal místem her zájemců o techniku a názornou školou základních technických principů. Tím se vedle technických památek stala i moderní technická díla přitažlivými cíli cestovního ruchu a zájmu jejich účastníků.

Poznámka:

Tato drobná studie je věnována památce doc. Ing. Josefa Mazáče, CSc., který byl významným průkopníkem výuky vztahující se k problematice technických památek na Vysoké škole báňské – Technické univerzitě Ostrava.

Literatura

- [1] ARON, L. a kol. *Československé opevnění 1935-1938*. 1. vyd., Náchod: Okresní muzeum Náchod, 1998, 194 s. ISBN 80-86011-05-4.
- [2] BARDOŇ, L.; DOMBROVSKÝ, Z. *Hornické kolonie Ostravy ve fotografiích*. 1. vyd. Ostrava: KPHMO, 2010, 155 s. ISBN 978-80-87468-00-5.
- [3] COSSONS, N. *Průmysl včerejška, odkaz zítřku?* In: Sborník průmyslové dědictví, Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, 2008, 14-31 s. ISBN 978-80-01-04067-6.
- [4] DVOŘÁKOVÁ, E. *Ochrana technických památek*. In: Sborník příspěvků konference. Ostrava: Státní památkový ústav, 2001, 33-35 s. bez ISBN.
- [5] FERRIS, B. *Preservation and Re-use/Chatham Historic Dockyard Trust*. In: Sborník mezinárodní konference „Industriální stopy“, Praha: ČVUT, 2010, 189-193 s. ISBN 978-80-01-04521-3.
- [6] FILIP, O. *Fest Wagner muzeum*. Novodobé fortifikace, 2000, č. 3, 45-47 s. bez ISSN.
- [7] FRÁGNER, B. *Industriál v jiné situaci*. Technický magazín, r. 40, 1997, č. 10, 32-39 s.
- [8] FRAGNER, B.; ZIKMUND, J. *Co jsme zbořili*. Bilance mizející průmyslové éry / deset let. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2009, 142 s. ISBN 978-80-01-04387-5.
- [9] HOLMAN, P. *Muzea a technické památky*. In: Památková péče na Moravě č.14/2008, ISBN 978-80-86752-72-3.

³⁶ FRAGNER, B.; ZIKMUND, J. *Co jsme zbořili*. Bilance mizející průmyslové éry / deset let. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2009, 142 s. ISBN 978-80-01-04387-5.

- [10] CHORZEPA, J. *Fortyfikacje*. 1. vyd. Warszawa: PWN, 2007, CARTA BLANCA, 400 s. ISBN 978-83-60887-09-7.
- [11] JANUSZEWSKI, S. (red.) *Technika w dziejach cywilizacji – z myśla o przyszłości*. 1. vyd. Wrocław: WPW, 2004, 314 s. ISBN 83-904357-7-2.
- [12] JAROŠ, J. *Slovník technických památek Blanenska*. 1. vyd. Blansko: Muzeum Blansko, 2000, 92 s. bez ISBN.
- [13] KUROWSKA, J.; CIECHANSKI, A. *Koleje*. 1. vyd. Warszawa: PWN, 207, CARTA BLANCA, 400 s. ISBN 978-83-60887-05-9.
- [14] LEDNICKÝ, V. *Využití technických památek v cestovním ruchu*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2004, 126 s. ISBN 80-248-0611-8.
- [15] LEDNICKÝ, V.; VANĚK, J. *Strategie malého a středního podnikání v marginálních příhraničních oblastech České republiky*. 1. vyd. Karviná: OPF SU, 2006, 153 s. ISBN 80-7248-397-8.
- [16] MATĚJ, M.; KLÁT, J.; KORBELÁŘOVÁ, I. *Cultural Monuments of the Ostrava-Karvina Coalfield*. 1. vyd. Ostrava: NPÚ, 2008, 195 s. ISBN 978-80-85034-41-7.
- [17] MAZAČ, J. *Technické kulturní památky*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU, 2003, 166 s. ISBN 80-248-0242-2.
- [18] MILLER, S. *Independence and Partnership*. In: Sborník mezinárodní konference „Industriální stopy“, Praha: ČVUT, 2010, 186-189 s. ISBN 978-80-01-04521-3.
- [19] ORSILLO, N. *On the Concept of Cultural Landscape and Methods for Protectings Ostrava´s Post – Industrial Mining Cultural Landscape*. In: Sborník příspěvků z mezinárodního kolokvia a odborných seminářů TECHNÉ OSTRAVA 2007, Ostrava: Dům kultury Poklad, 2007, 36-40 s. ISSN 1214-8807.
- [20] POKLUDA, Z. *Sedm století zlínských dějin*. 1. vyd. Zlín: ESPRINT, 2006, 174 s. ISBN 80-239-7200-6.
- [21] PYKA, J. *Działalność firmy Bańa w Chelmku jako inwestora zagranicznego w warunkach społeczno – gospodarczych Polski w latach 1929 – 1939*. 1. vyd. Katowice: GWSH, 2012, 107 s. ISBN 978-83-60953-68-6.
- [22] TEJKL, P.; ŠATAVA, J. *Nebojte se lokálek*. / 6. Moderní obec, r. 19, 2013, č. 3, 3 s. ISSN 1211-0507.
- [23] VONDRA, J. *Životní prostředí a technické a industriální objekty*. In: Symposium technické památky, díl I., 1. vyd. Praha: SNTL, 1980, 122-135 s. bez ISBN.