

SoLiLL

Project Group „Bread and Housing“ in České Budějovice

Renovation of an ancient area of city

Renovace historických objektů Koněspřežní železnice v Českých Budějovicích

Renovation of historical objects of Horses drawn railway in České Budějovice

Miloslav Kohout

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta
Projektová skupina „Chléb a bydlení“ : **SoLiLL 2002**

Koněspřežní železnice – vznik a provoz, zánik ***Horse drawn railway***

Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden vystavěná v letech 1825 – 1832 je nejstarší železnicí na evropské pevnině. Její význam tkví především v tom, že se díky způsobu výstavby, novými konstrukčními principy, organizací práce a intenzitou provozu stala přímou předchůdkyní moderních železnic.

Města České Budějovice a Linec nebyla vybírána za výchozí stanice náhodou. Již v pravěku vedla tímto směrem jedna z obchodních cest spojující jih se severem. Nejdůležitějším zbožím po ní přepravovaným byla *hornorakouská sůl*. V poslední třetině 18. století spojila obě města dálková silnice. Ani snaha urychlit a především zlevnit přepravu zboží nevedla k úspěšným pokusům propojit obě města vodním kanálem.



František Josef Gerstner (1756 – 1832) na konci roku 1807 předložil návrh na vybudování „*železné silnice*“. Zrealizoval ho až o 14 let později jeho syn František Antonín Gerstner (1796 – 1840). Stavební práce byly zahájeny 28. července 1825. Pravidelný provoz po celé délce železnice začal 1. srpna 1832.

Vybudování koněspřežní železnice znamenalo prudký vpád do poklidného vývoje provinčního města. Koněspřežka nepřinášela jen



dokonalejší a rychlejší dopravu, ale také levnější. Ve spojení se zemědělským charakterem zdejšího regionu a relativním dostatkem některých surovin (dřevo, kaolín) se České Budějovice staly ideálním městem pro rozvoj podnikání. Ve městě začaly poměrně rychle vznikat nové, na svou dobu moderní podniky v bezprostřední blízkosti železnice.

Velký příliv venkovského obyvatelstva zaznamenaly České Budějovice ve 20. a 30. letech 19. století. V roce 1830 zde žilo 8 500 obyvatel, v roce 1869 již 18 400 obyvatel. Koněspřežní železnice „České Budějovice – Gmunden“ změnila město ve skutečnou metropoli jihočeského regionu s vyspělým průmyslem.

Soumrak železnice

Decay of the railway

Na počátku 60. let 19. století bylo již zcela zřejmé, že koněspřežka v konkurenci s parními lokomotivami neobstojí. Její přestavba na parní provoz byla zahájena 18. srpna 1868. Nová železnice nevedla centrem města, a tak původní objekty koňské dráhy pozbývaly svého významu. Na počátku roku 1873 byla dokonce vypsána veřejná dražba staničních budov, strážních domků a pozemků podél celé trasy.

První vlak tažený lokomotivou vyjel slavnostně 23. srpna 1870 z Českých Budějovic do zastávky Rybník. Pravidelná doprava na tomto úseku byla zahájena 20. dubna 1871. Lokomotivní provoz na celém úseku trati začal 20. prosince 1873.

Památky koněspřežní železnice ve městě

Monuments of horse drawn railway in the town

1. **Strážní domek č.1** v Mánesově ulici byl dříve součástí nákladového nádraží. V domku se nalézaly dvě místnosti s kuchyní a byl určen pro hlídače dráhy a areálu nádraží. V současné době je zde umístěna expozice věnovaná koněspřežní železnici ve městě.

Jihočeské muzeum – Strážní domek, Mánesova ulice 44/10 je od května do listopadu otevřen pro veřejnost.



2. **Solní sklad v České ulici**, dříve Solní ulici, byl jedním z nejvýznamnějších objektů v Českých Budějovicích. Sloužil jako překladiště soli mezi koněspřežní železnici a vorovým přístavištěm na řece Vltavě.

Solní sklad, Conduco a.s., Česká ulice 141/66 je již delší dobu prázdný, vyžaduje celkovou rekonstrukci.



3. **U Zelené ratolesti** (Zum grünen Ast) byl vystavěn v roce 1821 Tadeášem Lanou jako zájezdní hostinec, v roce 1831 přestavěn do dnešní podoby na podnět A. Lanny podle návrhů budějovického stavitele J. Sandnera. V roce 1838 sem byla přivedena manipulační kolej koněspřežky z České ulice. Zboží zde bylo překládáno na formanské vozy nebo na lodě a distribuováno dále do vnitrozemí. Budova je nejsevernějším bodem celé koněspřežní železnice.



„U Zelené ratolesti“, Zelená ratolest a.s., Husova ulice, č.5

Horse drawn railway České Budějovice – Linz that was built between years 1825 – 1832 is the oldest railway in European continent. However its primary isn't in using railroad track for transport. There is an evidence of using primitive wooden railroad tracks in some mines, in Germany and in England during 17th century. The importance of this railway comes from its new way of construction, work organization and traffic intensity. It has become the direct predecessor of modern railways.

Both towns České Budějovice and Linz haven't been chosen as starting points by chance. One of the trade paths led along this direction in primeval age already and connected “civilized” south with “barbarian” north. During the time the upperaustralian salt came most important goods transported on this path. In the last third of 18th century main road connected both the towns. The effort to speed up and mainly to reduce the price of the goods transport led to unsuccessful attempts at linking both the towns by water canal.



It was František Josef Gerstner (1756-1832) who introduced a proposal of constructing iron road in the end of year 1807. However, as late as 14 years later František Antonín Gerstner (1796-1840) was put in charge of realization of his father's project. The construction started on 28 July 1827 near the village of Netřebice. The regular connection along the whole railway started on 1st August 1832.

Establishing of the Horse Drawn Railway caused sudden invasion into peaceful development of provincial town. Railway , it wasn't only better and quicker transport but mainly cheaper transport. Due to the agricultural character of this region and pretty good supplies of some raw materials as wood and clay the town of České Budějovice became an ideal place for business. It was the reason for establishing new modern factories often close to the railway.

New factories brought new jobs and make better living not only for people from this town but from the whole surroundings as well. It was the reason why many villagers moved to České Budějovice between the twenties and sixties of the last century. In 1830 about 8,500 people lived in České Budějovice but twenty years later there were 11,444 inhabitants already. Horse Drawn Railway České Budějovice – Linz stood at the beginning of this town transformation into industrial centre and real South Bohemian metropolis.

Historie snah o revitalizaci koněspřežné dráhy *History of Revitalization of the Horse Drawn Railway*

- 1950** - předložen návrh na záchranu a revitalizaci reliktní koněspřežní železnice
Proposal for presentation and revitalization of the Horse Drawn Railway

- 1977** - Strážní domek č. 1 v Mánesově ulici byl v důsledku rozšíření ulice přemístěn cca o 10 metrů jižním směrem a následně zrekonstruován
Watch house No. 1 in Mánes Street was replaced for about 10 metres and reconstructed because of the extension of the street
- 1977** - Mostek v Holkově byl zrekonstruován spolu s částí původního železničního svršku.
Bridge in Holkov was reconstructed with the original railway top
- 1994** - Firma BRISAMM, s. r. o. zpracovala „Projekt rekonstrukce koněspřežní železnice v Českých Budějovicích“
BRISAMM Company, Ltd. Treated “Project of Reconstruction of the Horse Drawn Railway in České Budějovice”.
- 2000** - V Českých Budějovicích se uskutečnila výstava „Koněspřežka dnes České Budějovice – Linec – Gmunden“.
Exposition “The Horse Drawn Railway today – České Budějovice – Linz - Gmunden” took place in České Budějovice
- 2001** - Firma LISINFO CZ, a. s. zpracovala projekt „Revitalizace objektů koněspřežní dráhy České Budějovice – Gmunden.“
LESINFO CZ Joint-Stock Company treated project “Revitalization of the Horse Drawn Railway in České Budějovice – Gmunden Objects”.



Specifické a kvantitativní cíle projektu :

- zasazení projektu do širšího rámce rozvoje zaměstnanosti v regionu i ve městě
- obnova a uzpůsobení první tří objektů: U **Zelené ratolesti**, **Solní sklad**, **Strážní domek**
- podtržení přeshraničního charakteru projektu
- podpora a doplnění muzejních expozic „Koněspřežní dráha Č. Budějovice – Gmunden“
- zvýšení počtu návštěvníků v regionu minimálně o 10 % a prodloužení pobytu o jeden den.

Specific and quantitative perspectives of the project :

- *expansion of employment in the region and town*
- *redevelopment of the first three objects : **The Green Twig, The Salt Store, The Watch House***
- *underscoring of over-the-border character of the project*
- *support and completion of the exhibition "The Horse Drawn Railway České Budějovice – Gmunden"*
- *increase in the number of visitors in our region by 10% and extension of their stay here for one day.*

Lokalizace projektu je určena trasou bývalé koněspřežní dráhy středem města Č. Budějovice po dochovaných budovách z období jejího rozkvětu:

Zelená ratolest, Městské sady, Česká ulice, Solní sklad, Náměstí Přemysla Otakara II., Strážní domek č.1 v Máněsově ul. č. 10.

Localization of the project is determined by the ex-railway route: The Green Twig, Municipal Park, Czech Street, Salt Store, Přemysl Otakar II Square, Watch House No. 1 in Mánes Street No. 10.

Technické řešení projektu

Technical conception of the project

Varianta 1 – minimalistická

Variant 1 – minimization



Propojit objekty „Strážní domek“, „Solní sklad“, „U Zelené ratolesti“ informačním systémem navádějícím návštěvníky po trase koněspřežní dráhy od objektu k objektu.

1. Strážní domek - rozšířit expozici na venkovní prostor, zřídit zde pobočku Městského informačního centra. Celkové rozpočtové náklady činí 2. 271.000,- Kč, tj. cca 71.495 EUR.
2. Solní sklad - zrekonstruovat. Objekt je prázdný, vyžaduje celkovou rekonstrukci. Vytvořit polyfunkční objekt s výraznou atmosférou a charakterem. Skrze hradby je možný přímý vstup ke slepému rameni řeky Malše. Zřídit zahradní restauraci. Celkové rozpočtové náklady činí 5. 278. 000,- Kč, tj. cca 165.974 EUR. Vlastníkem objektu je firma Development Ostrava, s. r. o.
3. U Zelené ratolesti: objekt byl v restituci vrácen rodině Zátků. Ta založila akciovou společnost Zelená ratolest. Návrh na rekonstrukci obsahuje 8 bodů. Rozpočtové náklady činí 5. 001.000,- Kč, tj. cca 157.264 EUR.

Celkové náklady varianty 1 činí 13 374 800,- Kč, tj. cca 420.591 EUR.

Variant 1 : New information system for the visitors along the route of the Horse Drawn Railway.

1. *The Watch House: To extend the outer exposition and establish here the branch of the Town Information Centre. Budget expenses come to 71. 415 EUR. The South Bohemian Museum is the owner of the object.*

2. *The Salt Store: The object is empty and needs reconstruction. The aim is to create a polyfunctional and distinctive local colour. The entrance to the Malše blind branch would be possible through the town wall and as well as the establishment of the open-air restaurant. Budget expenses come to about 165.974 EUR and the owner of this object is "Development Ostrava Company, Ltd."*
3. *The Green Twig: The object will be reconstructed by the owner – "The Green Twig Company, Ltd." Budget expenses come to 157.264 EUR.*

Varianta 2 – rozšířená minimalistická, optimální

Variant 2 - extended minimization, optimization

Kromě využití objektů varianty 1 se počítá navíc s realizací kolejového tělesa v celkové délce 805 m. Konstrukce železničního svršku je přizpůsobena parametrům komunikací využívaných zároveň automobilovou dopravou, cyklisty i chodci. Počítá se s nasazením 3 vozů pro 16 cestujících. Doprovodný program umožní návštěvníkům přiblížit atmosféru doby 19. století (překládka soli, dobová kuchyně, ukázky řemesel atd.) Celkové náklady této varianty činí 29 756 900, -- Kč, tj. cca 935.751 EUR.

Variant 1 will be employed and new 805 metres long rails will be built. The railway top will be adapted for motor traffic, cyclists and pedestrians. The 19th century atmosphere en route will bewitch the visitors travelling in 3 wagons for 16 people. Budget expenses come to 935,751 EUR.

Varianta 3 – maximalistická

Variant 3 – maximization

Aktivity jsou totožné s variantou 2, délka trasy je 1 824 m. Je protažena k Zimnímu stadionu a zakomponována je expozice závodu Koh-i-noor. Celkové náklady této varianty jsou 47.152.775,- Kč, tj. 1.482. 791 EUR.



Variant 3 : The same as variant 2 but length of the route is 1,824 metres and it is prolonged to Winter Stadium with the exposition of Kooh-i-noor factory. Budget expenses come to 1.482.791 EUR.

Vyhodnocení jednotlivých variant

Assessment of individual variants

Varianta 1 - je soustředěna jen na využití objektů s pěší trasou. Neposkytuje přímé výnosy, které by zajistily návratnost projektu. Na provoz by bylo zapotřebí dotací.

Varianta 2 - má všechny aktivity úspěšného projektu. Optimálně je nastavena i návštěvnost. Náklady jsou v souladu s výnosy, záruka návratnosti vynaložených prostředků se očekává.

Varianta 3 - má vysoké investiční a provozní náklady, výnosy ze vstupného neodpovídají nákladům.

Variant 1- is a footpath and there will be no anticipated profit.

Variant 2 - relies on optimal attendance and the profit will be adequate to overhead costs.

Variant 3 - has high maintenance and operating expenses.

Organizace a instituce zapojené do řešení programu revitalizace

Organizations and institutions participating in the project of revitalization

1966 – založen při Jihočeském muzeu byl Památník dopravnictví

Memorial of Carrying Trade was established at the South Bohemian Museum

1969 – zřízena komise pro konzervaci a obnovu „Koněspřežní železnice Č. Budějovice - Linč“.

Commission for Preservation and Reconstruction of the Horse Drawn Railway České Budějovice – Linz was established

1996 – ustanovena nadace Hereditas a její program „Ostrovy“ na obnovu tradice „koněspřežky“. Ve spolupráci s Památkovým ústavem v Českých Budějovicích byl proveden kompletní soupis všech existujících objektů, podány byly návrhy na zápis do státního programu památek dosud nezapsaných objektů.

Foundation Hereditas and its program Islands for the Horse Drawn Railway reconstruction were established, all the historic buildings were completely registered,

and proposals for their enrolling into the state cultural heritage program of still

unregistered objects were submitted.

2000 – založeno „Občanské sdružení Koněspřežka“ jako nezisková organizace

Non-profit civic association the Horse Drawn Railway was founded.



Investorem projektu na revitalizaci je Úřad města České Budějovice. Podporovatelem je Regionální a rozvojová agentura (RERA a. s.) České Budějovice.

Předpokládaná realizace projektu je závislá na jeho finanční náročnosti. Vzhledem k tomu, že projekt nedosahuje objemu velkých projektů PHARE, uvažuje se o jeho provedení po etapách, s realizací v roce 2003. Jako první se uvažuje o obnově a revitalizaci Strážního domku.

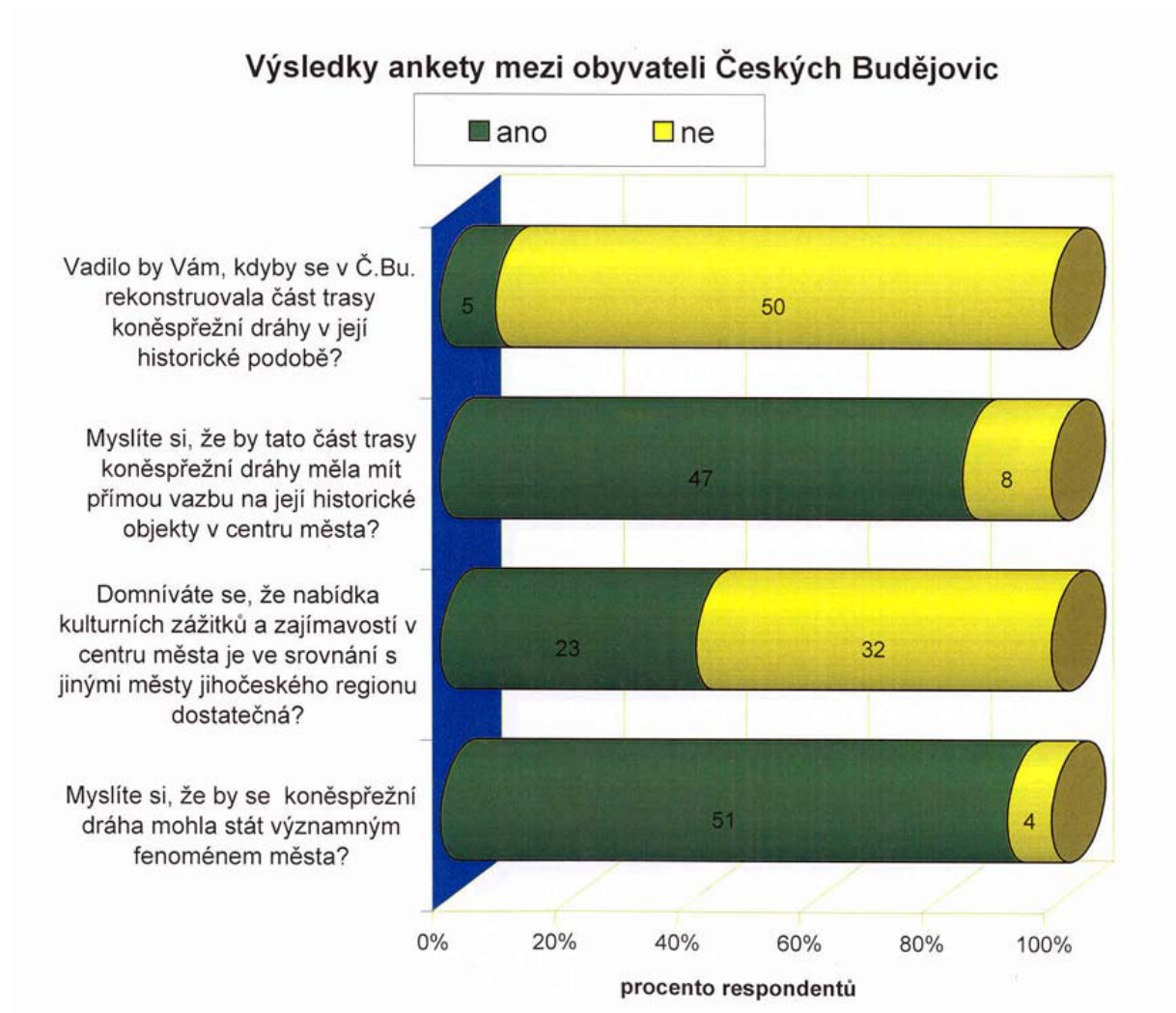
Municipal Office České Budějovice is a property developer and Regional and Developmental Agency České Budějovice (RERA, Ltd.) is a supporter. Implementation of the

project will be financially challenging and that is why it will be completed in single phases till 2003.

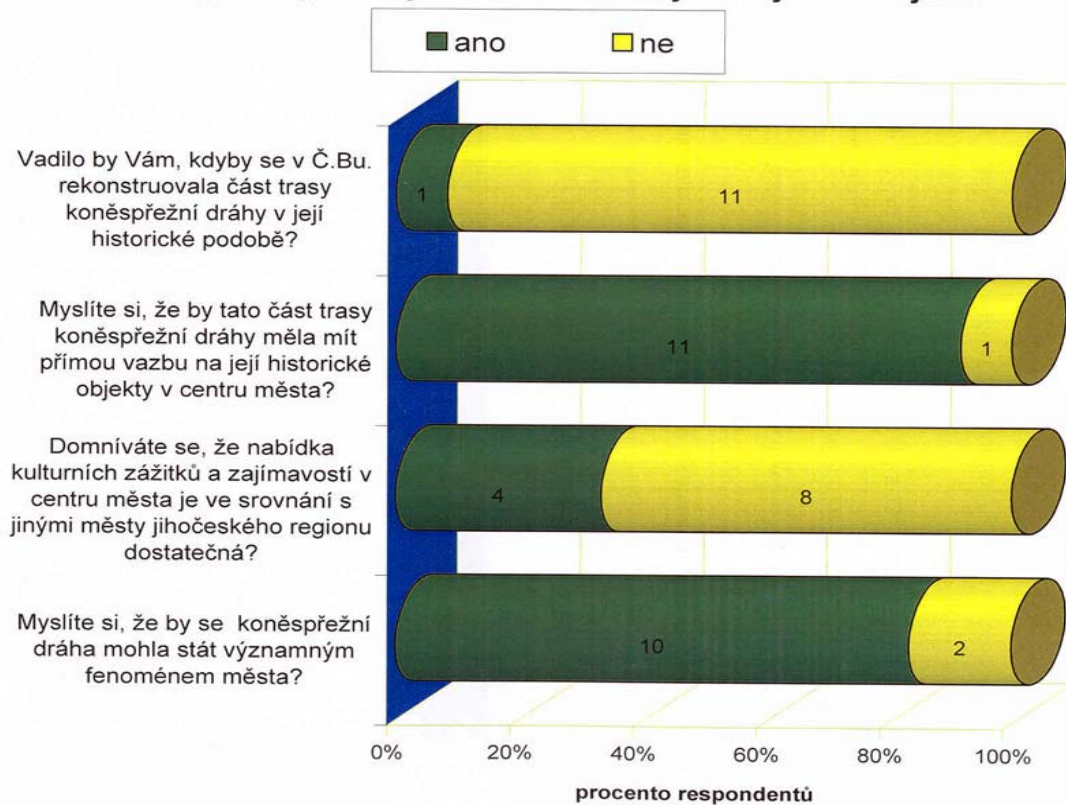
Veřejné mínění občanů a jejich postoje k realizaci „koněspřežky“

Public opinion concerning the Horse Drawn Railway revitalization

V září 2001 bylo osloveno 67 návštěvníků a obyvatel města. Pro revitalizaci koněspřežné železnice se vyslovalo 90 % dotázaných. O tom, že koněspřežka by se mohla stát významným fenoménem města se vyjádřilo 93 % obyvatel a 83 % návštěvníků.

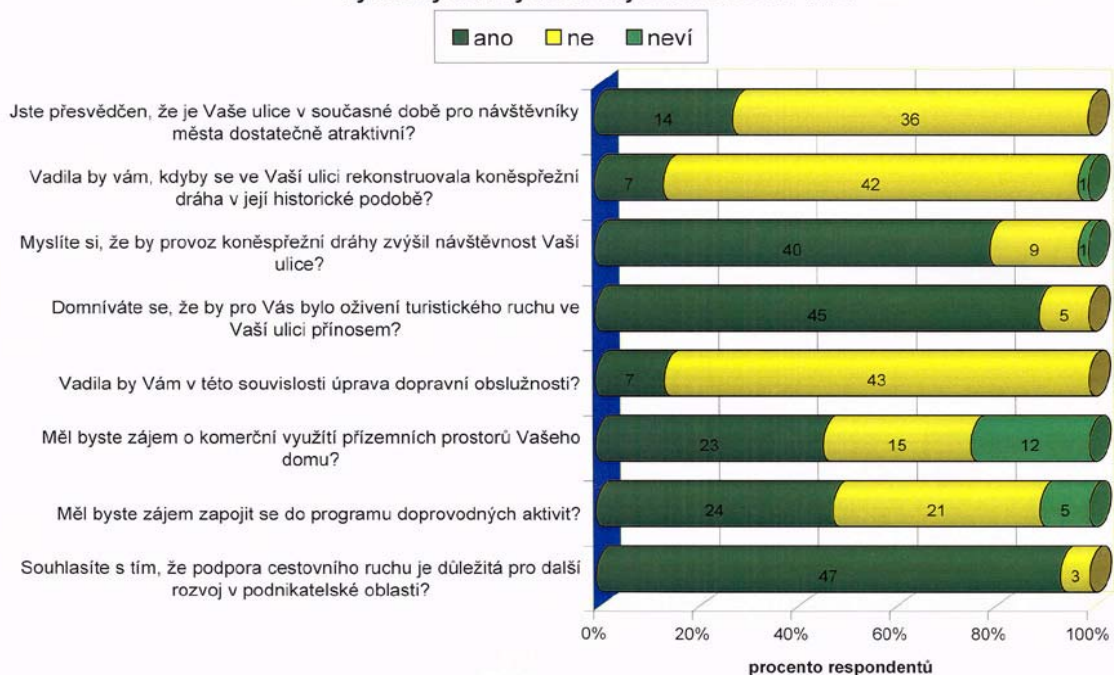


Výsledky ankety mezi návštěvníky Českých Budějovic



V říjnu 2001 odpovědělo v anketě 17 majitelů a 33 uživatelů a nájemníků objektů v České ulici. V obou skupinách vyjádřilo 80 % respondentů, že by jim revitalizace koněspřežky v historické podobě nevadila. 75 % z nich se domnívá, že by její provoz dokonce návštěvnost ulice zvýšil. A 92 % respondentů uvedlo, že by jim nevadily ani stavební úpravy České ulice.

Výsledky ankety mezi obyvateli v České ulici



V současné době (květen 2002) je sestavována finanční studie. Konečné slovo o rozsahu revitalizace a zrealizování projektu bude mít rada a zastupitelé města Českých Budějovic.

Sept. 2001 – 67 citizens and town visitors were asked and 90% of them agreed with the realization. 93% of citizens and 83% of visitors said it could be an outstanding phenomenon of the town.

Oct. 2002 – 17 owners and 33 users and tenants of the houses in Česká Street were asked. 80% of respondents said they would not mind the realization, 75% of them thought that the Horse Drawn Railway working could increase the street attendance and 92% said they would not mind the face-lift of their street.

May 2002 – The financial study is being compiled and the Municipal Council in České Budějovice will have their final say as for realization of the revitalization project.

Věřím, že dobrá myšlenka bude zrealizována a národní kulturní památka bude důstojně další staletí žít.

Děkuji současně všem, kteří mě i mé kolegy, studenty Univerzity třetího věku na Zdravotně sociální fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, přijali na svých pracovištích a pomohli určit našemu „bádání“ směr.

Donation

As a basic material to starting co-operation between the Faculty of Health and Social Studies at South Bohemian University (Doc. Dr. Jana Šemberová) and LesInfo CZ, a.s. (Ing Petr Nedvěd, manager) we got the study Revitalization of the objects of the Horse Drawn Railway, which we would like to thank for.

Literatura :

References :

Encyklopedie Českých Budějovic. České Budějovice : Nebe 2000.

Hajn, I.. Koňská dráha v Českých Budějovicích. České Budějovice : Jihočeské muzeum, Úřad města České Budějovice a nadace Heredita, 1997.

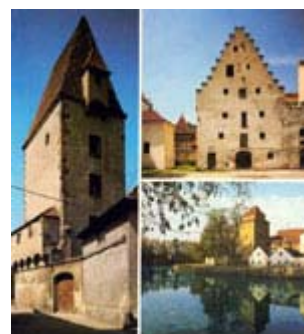
Kadrmas, P. Po stopách koněspřežky. České Budějovice, TJ Lokomotiva,1979.

LesInfo CZ, a.s. Revitalizace objektů koněspřežní dráhy Č. Budějovice – Gmunden, 2001.

Město České Budějovice-marketing cestovního ruchu. České Budějovice : VŠO 2001.

Profil cestovního ruchu v jižních čechách. České Budějovice : Jihočeská univerzita, 2001.

Svoboda, M.. Začalo to koněspřežkou. Praha : NADAS, 1968.



Přílohy :

Appendices :