VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Turistická přitažlivost Baťova kanálu

Analysis of Tourist Attractiveness of the Bata Canal

Student: Tamara Petrová

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Václav Lednický, CSc.

Ostrava 2015

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra managementu

Zadání bakalářské práce

Student: **Tamara Petrová**

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: 6501R006 Ekonomika cestovního ruchu

Téma: Analýza turistické atraktivity Baťova kanálu
Analysis of Tourist Attractiveness of the Bata Canal

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Metodika zpracování a cíl práce
3. Význam a charakteristika cestovního ruchu
4. Technické památky Slovácka
5. Atraktivita Baťova kanálu
6. Výsledky průzkumu a doporučení
7. Závěr

Seznam použité literatury
Seznam zkratek
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

GOELDNER, R. Charles a J. R. Brent RITCHIE. *Cestovní ruch: Principy, příklady, trendy*. Brno: BizBooks, 2014. ISBN 978-80-251-2595-3.
PLCH, Milan a Jan POHUNEK. *Kam za technickými památkami: Morava*. Brno: CPress, 2012. ISBN 978-80-264-0104-9.
ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doly a další*. Olomouc: Rubico, 2012. ISBN 978-80-7346-141-6.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Václav Lednický, CSc.**

Datum zadání: 21.11.2014
Datum odevzdání: 07.05.2015

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ-TECHNICKÁ UNIVERZITA * Ekonomická fakulta * OSTRAVA 1

doc. Ing. Petra Horváthová, Ph.D.
vedoucí katedry

prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně.

V Ostravě dne 15. 7. 2015

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu doc. Ing. Václavovi Lednickému, CSc. za pomoc, odborné rady a drahocenné připomínky, které mi poskytl k vypracování této bakalářské práce.

Obsah

1. ÚVOD 5
2. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A CÍLE 6
3. VÝZNAM A CHARAKTERISTIKA CESTOVNÍHO RUCHU 7
3.1. Co je to cestovní ruch 7
3.1.1. Definice podle Světové turistické organizace OSN 7
3.2. Co cestovní ruch představuje 8
3.3. Formy cestovního ruchu 9
3.3.1. Druhy cestovního ruchu 9
3.4. Památky a památková péče 11
3.4.1. Technické památky 11
3.4.2. Cestovní ruch a technické památky 12
3.4.3. Úloha a postavení technické památky v krajině 12
3.4.4. Příklady využití technických památek v cestovním ruchu 13
4. TECHNICKÉ PAMÁTKY SLOVÁCKA 15
4.1. Region Slovácko 15
4.2. Technické památky 17
5. ATRAKTIVITA BAŤOVA KANÁLU 24
5.1. Historie Baťova kanálu 24
5.2. Současnost Baťova kanálu 26
5.2.1. Přístavy a přístaviště 26
5.2.2. Cyklostezky podél Baťova kanálu 29
5.2.3. Zapůjčení lodí na Baťově kanále 31
5.2.4. Pravidelné plavby po Baťově kanále 33
5.2.5. Kulinární plavby po Baťově kanále 34
6. VÝSLEDKY VÝZKUMU A DOPORUČENÍ 40
6.1. Vlastní výzkum 40
6.2. Výsledky výzkumu 41
6.3. Doporučení 48
6.3.1. Zlevnění a zatraktivnění vodní turistické dopravy na Baťově kanále 48
6.3.2. Modernizace přístavišť 50
6.3.3. Splavení Baťova kanálu z Otrokovic do Kroměříže a z Rohatce do Hodonína 50
6.3.4. Rekonstrukce Muzea ve vagónu 51
7. ZÁVĚR 52
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 53
SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ 55
SEZNAM OSTATNÍCH ZDROJŮ 57
SEZNAM OBRÁZKŮ 58
SEZNAM GRAFŮ 60
SEZNAM ZKRATEK 61
SEZNAM PŘÍLOH
PŘÍLOHA Č. 1 - DOTAZNÍK

1. ÚVOD

Technické a industriální dědictví v České republice hraje významnou roli pro rozvoj cestovního ruchu. Památky tohoto typu nás obklopují na každém kroku a můžeme se s nimi setkat víceméně v každém městě. Připomínají nám určité technické pokroky a výrobní funkce z industriální doby, které měly za cíl přizpůsobovat přírodu potřebám člověka.

O technické památky je potřeba se starat a udržovat je k zachování historie a také pro cestovní ruch. Pro turisty jsou takové památky velmi zajímavé, a proto také musíme zvyšovat jejich atraktivnost.

Tato bakalářská práce je věnována jedné z nevýznamnějších technických památek na Slovácku, kterou je Baťův kanál. Tato vodní cesta, která vede z Otrokovic do Skalice s délkou přibližně 60km má za sebou pozoruhodnou minulost a v současnosti je turisty velmi vyhledávána.
Část práce je věnována významné historii Baťova kanálu, tedy výstavbě a popisu této dříve dopravní vodní cesty, po které se převážel lignit z Ratíškovických dolů do Baťova závodu v Otrokovicích.

Další částí této práce je současnost vodní cesty, která v dnešní době slouží jako plavební kanál. Součástí práce je také popis atraktivit této památky, které lákají turisty ze všech koutů České republiky.

2. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A CÍLE

Cílem této bakalářské práce je zjistit turistickou atraktivitu technické památky Baťův kanál a najít možné nedostatky, které by se měly v budoucnu odstranit pro zvýšení atraktivnosti a přilákání nových návštěvníků.

Cílem je také nalezení nových příležitostí ke zvýšení atraktivity a rozvoji této technické památky a tyto příležitosti popsat jako návrh a doporučení pro Baťův kanál.

Pro získání informací od návštěvníků, ať již od těch, kteří už navštívili Baťův kanál či od potenciálních návštěvníků, jsem vytvořila dotazník. Záměrem tohoto dotazníku bylo zjistit, zda je tato vodní cesta pro návštěvníky zajímavá nebo zda by se měla více zatraktivnit pro rozvoj cestovního ruchu na Baťově kanále. Výsledky dotazníku jsou detailně a přehledně vypracovány na konci této bakalářské práce.

Pro sběr dalších informací jsem využila vlastní průzkum, kdy jsem navštívila všechny přístaviště Baťova kanálu od Otrokovic až po Skalici, Ratíškovickou železnici a Muzeum ve vagónu. Všechny nedostatky a návrhy na zlepšení a zatraktivnění, které jsem při tomto výzkumu shledala, jsem shrnula v závěru této práce.

Práce se sestává z jednotlivých částí, jejichž přehled je uvedený v obsahu. Ke zpracování tohoto tématu jsem studovala odbornou literaturu a seznam těchto literárních zdrojů je uvedený na konci práce.

3. VÝZNAM A CHARAKTERISTIKA CESTOVNÍHO RUCHU

3.1. Co je to cestovní ruch

Cestovní ruch je významný společensko – ekonomický jev jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidí za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Je prvkem spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třetímu největšímu exportnímu odvětví (Hesková, 2011).

3.1.1. Definice podle Světové turistické organizace OSN

„Cestovní ruch zahrnuje aktivity osob cestujících do míst či přebývajících v místech, která se nacházejí mimo jejich obvyklé prostředí, a to ne déle než jeden rok, za účelem dovolené, pracovních závazků či z jiných důvodů.“ Goldner (2014, s. 6)

3.2. Co cestovní ruch představuje

Cestovní ruch tvoří souhrn aktivit, služeb, hospodářských a společenských odvětví, která poskytují a zajišťují cestovní zážitky. Mezi ně patří doprava, ubytování, stravování, nakupování, zábava, nabídky zájmových aktivit a další hostitelské služby. Tyto služby jsou k dispozici pro cestující jednotlivce i skupiny. Zahrnuje všechny poskytovatele služeb pro turisty a služeb s cestovním ruchem spojených. Cestovní ruch je celosvětovým průmyslem zahrnujícím přepravu, ubytování a všechny další složky (včetně propagace), které slouží požadavkům a přáním turistů (Goldner, 2014).

Předpoklady rozvoje CR

Pro příznivý rozvoj CR je potřebné splnit celou řadu podmínek. Jedná se zejména o faktor volného času na straně hosta, turisty či návštěvníka a určitou výši disponibilních finančních prostředků. V daném regionu, kam má CR směřovat, je nutné vytvořit elementární zázemí, které spočívá nejen v ubytovacích a stravovacích službách, dopravní dostupnosti, ale i ve značení turistických cest k atraktivním místům nebo pamětihodnostem (Kotíková, 2013).

3.3. Formy cestovního ruchu

Formy CR odpovídají potřebám svých frekventantů. Základní formy CR odpovídají nejširším požadavkům, zatímco specifické formy uspokojují pouze specifické požadavky účastníků. Mezi základní formy CR patří:

- **rekreační CR** – přispívá k reprodukci a regeneraci fyzických i duševních sil člověka; realizuje se ve vyhovujícím rekreačním prostředí (vody, lesy, hory); pro české prostředí je specifickou zvláštností chataření a chalupaření;
- **kulturně poznávací CR** – je zaměřený na poznávání historie, kultury, tradic, zvyků apod.;
- **sportovně – turistický** – zaměřuje se na turisty, kteří mají zájem o aktivní odpočinek a aktivní podíl na sportovních činnostech; obsahem této formy CR je i organizování pasivní účasti na sportovních akcích;
- **léčebný a lázeňský CR** – je orientován na léčbu, prevenci, relaxaci, celkovou obnovu fyzických a duševních sil jednotlivce (Ryglová, 2011).

3.3.1. Druhy cestovního ruchu

Druhy CR jsou stanoveny místem čerpání služeb CR, tedy podle vztahu k platební bilanci (export, import, domácí spotřeba), a dalšími charakteristikami:

- **domácí CR** – osoby trvale sídlící v zemi cestují v rámci země a nepřekračují její hranice; podle postoje k platební bilanci jde o domácí spotřebu;
- **zahraniční CR** – jedná se o překračování hranic jednoho či více států; patří sem:
  - **aktivní CR (incoming),** tedy příjezdy cizinců do určité destinace; jde ve skutečnosti o export služeb, které využívají turisté za cizí měnu na území destinace (devizové příjmy);
  - **pasivní CR (outcoming, outgoing),** tedy výjezdy domácích turistů do zahraničních zemí; z hlediska platební bilance jde o dovoz, resp. import zahraničních služeb, za něž domácí turisté utrácejí vlastní prostředky v zahraničí (devizové výdaje);

- **tranzitní CR** – jde o průjezd cestujícího přes území projížděného státu do jiného cílového státu, obvykle bez přenocování, tedy v rámci lhůty určené projížděným státem, nebo se jedná o pohyb cestujících v letištním prostoru při mezipřistání letadla (Ryglová, 2011).

Podle místa převažující uskutečnění služeb CR se dělí CR také na:

- **vnitřní CR** – zahrnuje domácí CR, resp. cesty obyvatel po vlastní zemi a aktivní (příjezdový) CR, tzn. cesty a pobyt cizinců v dané zemi;
- **národní CR (national tourism)** – zahrnuje domácí CR a pasivní (výjezdový) CR, resp. výjezdové cesty obyvatel dané země do cizích destinací;
- **mezinárodní CR (international tourism)** – zahrnuje veškerý CR, při němž dochází k překročení hranice státu, ať už se jedná o aktivní (příjezdový), nebo pasivní (výjezdový) CR (Ryglová, 2011).

3.4. Památky a památková péče

Pojem památka je data docela mladého a trvalo dlouho, než se vytvořil a obecně zakořenil, než se podařilo podnítit pochopení pro význam a hodnotu kulturního dědictví po předchozích generacích. Tento pojem procházel také svým vývojem v různých dobách a jeho vývoj se v různých dobách měnil, postupně rozšiřoval a specifikoval (Lednický, 2004).

Památka v dnešním slova smyslu je významný předmět připomínající nám minulost bez ohledu na to, zda vzdálenou či blízkou, zda minulost člověka nebo přírody, jednotlivce nebo národa a bez ohledu na to, je-li to nebo umělý výtvor člověka nebo produkt přírody. Každá věc, movitá i nemovitá, neživá i živá, stará i nová, může tedy být památkou. Jenom pokud v nás vyvolává vzpomínku na minulou událost, má-li ráz významného dokladu minulosti, činnost lidskou či přírodní, prostředí přírodní nebo historické atd. (Herout, 1986).

3.4.1. Technické památky

Technickou památkou se rozumí jedinečné nebo charakteristické hmotné pozůstatky, které dokládají vývoj techniky a její úroveň v jistých historických podmínkách (Lednický, 2004).

Podle charakteru dělíme technické památky na nemovité a movité, přičemž další členění je podle jednotlivých druhů výrobních odvětví (Lednický, 2004).

Typickým poznávacím znakem, který odlišuje technické památky od ostatních kulturních památek, je jejich technická a výrobní funkce, která má za cíl přizpůsobit přírodu potřebám člověka a vyrobit materiální statky. Technické památky v sobě ukrývají zejména uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstruktivních řešení, což tvoří technickou hodnotu těchto památek. Současné technické památky mají i další společenské hodnoty jako je hodnota historická a hodnota dokumentární. Tyto hodnoty se zakládají v tom, že dokládají určité vývojové stádium náležitého výrobního i technického oboru a technologie v závislosti na ostatních lokálních vazbách technických objektů k ekonomickému a společenskému vývoji. Zároveň mají technické památky značné estetické, emocionální, biologické a ekologické hodnoty (Lednický, 2004) a (Mazáč, 2003) a (Vondra, 1980).

3.4.2. Cestovní ruch a technické památky

Jednou z důležitých složek památkového potenciálu České republiky je technické a industriální dědictví. Jedná se zejména o dochované areály z industriálního období, z nichž některé spadají dokonce k evropským unikátům. [8]

S technickým a průmyslovým dědictvím se na našem území setkáme na každém kroku – ať ve formě dochovaných areálů a objektů, či unikátních technologických zařízení. Téměř v každé obci ČR přetrvaly alespoň stopy po pivovarech, mlýnech, cukrovarech nebo textilkách. Tento osobitý stavební fond je především dokladem naší vyspělé technické a průmyslové minulosti, který dnes vnímáme jako neodmyslitelný prvek měst i krajiny. [8]

Pro člověka 21. století představují dochované technické památky určitou sebereflexi. Jsou připomínkou neklidného vývoje vědy, výroby i techniky – odvětví, která vyvolala výstavbu mnoha unikátních průmyslových komplexů se značnou škálou průkopnických technologií, a ovlivnila tak rozvoj společnosti nejen v českých zemích, ale i v západní a východní Evropě. [8]

O technických památkách lze říci, že jsou nejzranitelnějším oborem památkové péče a jsou velmi specifické. Stále totiž nejsou zcela doceněny a živoří bez povšimnutí a zájmu na okrajích měst, zvláště pozůstatky industriální éry – mnohdy unikátní tovární komplexy. [8]

Záchrana tohoto bohatství není jen v prohlášení za kulturní památku. Prostřednictvím kultivované obnovy a nového využití i nechráněných lokalit lze začlenit průmyslové objekty do současného života, což lze demonstrovat na spousty příkladech. [8]

3.4.3. Úloha a postavení technické památky v krajině

Moderní průmysl, který vznikl přibližně před třemi sty léty, poskytl nejen bohatství zemím, kde se rozvíjel, ale i velké množství objektů, které doprovázely jeho vývoj. Takto vznikla industriální architektura, která vytvořila stavby rozmanitého zaměření – doly, hutě, tovární objekty, přístavby, skladiště i stavby technické vybavenosti území, do kterého patří i silniční a železniční infrastruktura, objekty vodního hospodářství a energetických sítí. S touto stavební změnou výrobních vybavení a objektů technické infrastruktury došlo i k obměnám ve výstavbě obytných budov a ve stavebních úpravách vojenských opevnění. S průmyslovými stavbami a technickými

památkami se setkáváme nejen ve městech, ale i menších lokalitách, provázejí nás tedy prakticky na každém kroku (Lednický, 2004).

3.4.4. Příklady využití technických památek v cestovním ruchu

Využití movitých památek

Technické památky jsou důležitým prvkem a podstatnou složkou historické krajiny, jenž je spjat s životem a hospodářským rozvojem obcí. Pročež je nutno o ně nejen pečovat a chránit je jako doklad minulosti, ale naleznout v nich i hodnototvornou složku lidské vzdělanosti. Proto je pochopitelné, že jedním z nejdůležitějších úkolů v této oblasti je vrátit je do života. To znamená hledat jak využít jejich přednosti a hledat možnosti jak přiblížit technické památky lidem. V první řadě je nutno říci, že není problém v oblasti využití některých z mnoha movitých památek. Jedná se zejména o dopravní prostředky, kde nejčastější a nejznámější využití historických vlakových souprav je formou nostalgických jízd (Lednický, 2004).

Druhou, v poslední době hodně komerčně využívanou a velmi rozšířenou movitou technickou památkou jsou automobily – veteráni. Vedle tradičních setkání a srazů majitelů určitých automobilových značek jsou to závody a setkání jako doprovodné jevy nejrůznějších atraktivit a nejrůznější propagační jízdy při různých výročích. Často se uplatňují i motocykly – veteráni, kteří lákají především v provedení s přívěsem. Ve velkých městech se prosazují i různé typy tramvajových souprav (Lednický, 2004).

Poněkud omezenější možnosti přináší využití starých letadel. Sehrávají úlohu jako exponáty, ale také aktivně zajišťují program různých leteckých dnů a přehlídek letecké techniky, zejména vojenské (Lednický, 2004).

Využití movitých technických památek se dá zajímavě pojmout. Jedním ze způsobů je využít technickou památku jako restauračního zařízení. Jedná se zejména o vyřazená velká dopravní letadla nebo dokonce o jídelní zahraniční vozy, eventuálně o staré tramvajové vozy (Lednický, 2004).

Využití nemovitých památek

a) Objekt po vnitřní rekonstrukci či-li změna technického a technologického vybavení na potřebné současné úrovni, čímž je možno pokračovat v prvotní výrobní aktivitě. Původní vzhled

i dispozice jsou zachovány a pouze podrobeny náležité údržbě a opravám pod dozorem památkové péče, jsou to např. budovy textilních továren v Chrástavě či Benešově nad Ploučnicí (Lednický-Kudela, 2002), (Pavlovský, 2000) a (Dvořáková, 1995).

b) Přestavby průmyslových objektů na objekty atraktivní pro lidi jako jsou muzea, hotely, restaurace, tržnice či zábavní střediska, např. Babylon Liberec – komplex zábavy vzniklý z bývalých výrobních prostor textilní továrny Hedva nebo muzeum a kongresové centrum vytvořené z rekonstruované části starého závodu podniku Škoda Auto a.s. v Mladé Boleslavi (Lednický-Kudela, 2002).

c) Výstavby průmyslových skanzenů a tvorba vhodně zaměřených průmyslových muzeí a podnikových muzeálních expozic, např. oblast hornictví (Lednický-Kudela, 2002).

d) Prohlídka historických provozů, kde se uchovala původní výroba, která je pro návštěvníky velmi atraktivní, např. sklářská výroba v původních výrobních prostorách v Tasicích nebo také ruční výroba papíru ve Velkých Losinách (Lednický-Kudela, 2002).

4. TECHNICKÉ PAMÁTKY SLOVÁCKA

4.1. Region Slovácko

Nejrozlehlejší oblastí je Dolňácko, které leží podél toku řeky Moravy (a z velké části souběžného Baťova Kanálu) mezi Napajedly a Hodonínem. Vzdálenost mezi Napajedly a Hodonínem je 45 kilometrů vzdušnou čarou. Dolňácko se dále rozděluje na další dílčí národopisné oblasti. Jsou to uherskobrodské Dolňácko (Uherskobrodsko, dříve také Záhoří), uherskohradišťské Dolňácko (Uherskohradišťsko), strážnické Dolňácko (Strážnicko) a v poslední řadě kyjovské Dolňácko (Kyjovsko) (Dudák, 2011).

Další rozsáhlou oblastí je Horňácko, ležící na úpatí Bílých Karpat na moravsko-slovenském pomezí. Oblast Horňácka tvoří pouze devět obcí (Hrubá Vrbka, Malá Vrbka, Javorník, Kuželov, Louka, Lipov, Suchov, Nová Lhota a Velká nad Veličkou) a několik samot. Centrem Horňácka je obec Velká nad Veličkou. O něco severněji se na moravsko - slovenském pomezí rozprostírá oblast zvaná Moravská Kopanice s osobitým nářečím, které je velmi blízké slovenštině (Dudák, 2011).

Nejjižnější oblastí Slovácka je Podluží. Rozkládá podél řeky Moravy a Kyjovky od Starého Poddvorova a Lužice až po Lanžhot. Malebná lužní krajina s okouzlujícími dědinami a folklorem s cimbálovou muzikou je turisticky velmi atraktivní (Dudák, 2011).

Etnografická oblast Slovácko zasahuje i do jižní poloviny vedlejší Velkopavlovické vinařské podoblasti a trochu také i do Mikulovské vinařské podoblasti - část území nad Novomlýnskými nádržemi (Dudák, 2011).

Obr. 4. 1. 1. Mapa regionu Slovácko

4.2. Technické památky

Slovácko se může pochlubit řadou zajímavých technických památek.

Lednice – zámecký skleník

Zámecký skleník se začal budovat v roce 1843 podle projektu Jiřího Wingelmüllera a dokončil se v roce 1851. V tehdejší době byl se svou moderní železnou konstrukcí a zvláštní půlkruhovou formou mimořádnou stavbou. V dnešní době patří mezi unikátní historické technické památky. Skleník je 10 metrů vysoký, 92 metrů dlouhý a 13 metrů široký. Dvě řady litinových štíhlých sloupů ve tvaru bambusových stvolů nesou střešní konstrukci. Skleněná střecha obloukovitého tvaru objekt kryje a je složená z malých skleněných šindelů, které lomí světlo. Zpočátku skleník sloužil k zimování teplomilných rostlin, ale kolem roku 1880 se začal využívat celoročně jako zimní zahrada, poskytující představu tropické krajiny (Plch, 2012).

Obr. 4. 2. 1. Lednice - zámecký skleník

Ratíškovická železnice – Muzeum ve vagonu

Od první poloviny 19. století až do roku 1990 byly v jihovýchodním cípu Moravy otevřeny lignitové doly, které si vyžádaly i výstavbu nových železničních tratí. Na jejich rozvoj měl velký

vliv především Tomáš Jan Baťa, který potřeboval zásobovat své podniky elektrickou energií, a to pokud možno levně a nezávisle na jiných firmách v rámci možností. Za tím účelem vybudoval elektrárnu v Otrokovicích. V ní se topilo právě jihomoravským lignitem, resp. geologicky nejmladším a nepříliš kvalitním mladým hnědým uhlím. Roku 1933 dal u Ratíškovic vybudovat nový důl Tomáš a o deset let později v Dubňanech důl Tomáš II. Z větší části se vlečka, která k dolům vedla z Rohatce, dochovala, i když původnímu účelu již neslouží. Nachází se tedy muzeum, které je věnováno dějinám vlečky i lignitových dolů a je stylově umístěné v odstaveném železničním vagonu v Ratíškovicích. Možnost projížďky po trati na šlapacích drezínách je zdejší oblíbenou atrakcí (Plch, 2012).

Baťův mrakodrap – Zlín

Baťův mrakodrap neboli správní budova č. 21 vztyčený na okraji baťových závodů byl postaven v letech 1936 - 1939 jako ústředí obuvnické firmy Baťa. [4]

Sedmnácti etážová budova má železobetonovou konstrukci představující spirálově armované kruhové sloupy, příčné průvlaky a podélné stropní trámy. Konstrukční výška podlaží měří 4,5 metru. Skelet budovy byl vybudován pomocí standartního ocelového bednění a čtyř věžových jeřábů za pouhých 160 dní. Náklady činili 12 milionů korun v tehdejší měně. Na tehdejší dobu byla budova vybavena na vysoké úrovni zónovou klimatizací se samočinnou regulací, výtahy s odstupňovanou rychlostí, telefonními ústřednami Siemenes, potrubní poštou a rozhlasem. [4]

V budově se nacházely čtyři rychlovýtahy (3,5 m/s), Baťův výtah (1,75 m/s) doplněné páternosterem, výtahem pro hosty a nákladním výtahem. Hlavní schodiště se 439 schody vede celou budovou. V osmé etáži se nacházely ředitelské prostory. Dispozice ostatních prostých etáží byla střídmá, účelová, zdůrazňující efektivitu. Byly zde i velkoprostorově uspořádané kanceláře pro cca 200 lidí. Nevšední a velkou raritou byl Baťův výtah tvořící pojízdnou kancelář o rozměru 5x5 metrů vybavenou klimatizací, telefonní ústřednou, tekoucí teplou a studenou vodou. [4]

Na počátku 21. století po zřízení samosprávních krajů byla budova v letech 2003-2004 velmi dobře zrekonstruována pro potřeby úřadu Zlínského kraje. Bylo zachováno a obnoveno vše co pocházelo z původní stavby, pokud to šlo. V šestnácté etáži byla částečně zrenovována střešní zahrada. Střední část je zastavěna přilehlou kavárnou a zasedacím sálem krajského zastupitelstva. Z průchozí šatny se lze podívat do garáže tzv. kočky, což je pojízdný mycí koš na mytí oken celé budovy. Po renovaci je všechno zařízení opět funkční. Veřejnosti nepřístupná je pouze poslední

sedmnáctá etáž. Nachází se zde technologické prostory včetně zrenovované strojovny Baťova výtahu s prvotním a funkčním strojem Otis New York. [4]

Obr. 4. 2. 2. Baťův mrakodrap

Zámecký most v Miloticích

Nedaleko Kyjova v nevelké jihomoravské obci vévodí nádherný barokní zámek přístupný po překrásně zdobeném mostě. Zámek byl vybudován v renesančním slohu na místě bývalé tvrze koncem 16. století. Poté co byl dvakrát vypálen – nejprve Tatary, potom kuruckým vojskem - rozhodl hrabě Serenyi o jeho přestavbě v barokním stylu. Zámecký most přemosťuje menší vodní tok na západní straně zámku, je dlouhý asi 20 metrů a tvoří jej 5 stlačených oblouků (Šírová-Motyčková, 2012).

Větrný mlýn v Kuželově

Nejznámějším a nejfotografovanějším větrným mlýnem v ČR je patrně Kuželovský větřák. Nachází se nedaleko česko – slovenské hranice v mělkém sedle Bílých Karpat nad obcí Kuželov. Je holandského typu, ale jeho zvláštností je kuželovitý tvar, který nemá obdoby. Údaj vytesaný

u hlavního vchodu do mlýna připomíná, že byl vystavěn roku 1842. Při jeho stavbě bylo spotřebováno 300 koňských fůr kamene. Stavbu financovala Kuželovská obec a zpočátku se v něm zhruba v pětiletých intervalech střídali nájemci. Ti do mlýna buď přicházeli, nebo bydleli ve stísněných podmínkách přízemí (Šírová-Motyčková, 2012).

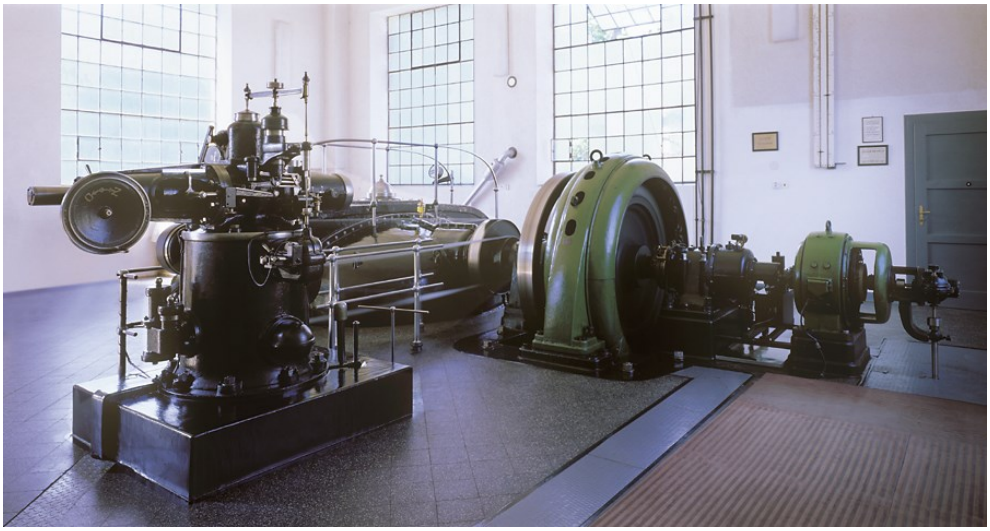
Bedřich Kašík, který koupil mlýn roku 1904, byl zřejmě prvním majitelem. Za peníze, které mu z Ameriky posílal syn Bedřich, postavil první dvě obytné budovy u mlýna. Syn se roku 1920 vrátil a k mlýnu přistavěl ještě návratí, chlév a ve čtyřicátých letech potom osamoceně stojící stodolu. Ve mlýně se od konce první světové války pouze šrotovalo a roku 1941 byl mlýn protektorátními úřady zapečetěn. Bedřich Kašík po válce začal opět šrotovat. Pět let uzavřený interiér byl nicméně napaden plísněmi a červotočem, takže vyžadoval důkladnou opravu. V červnu roku 1948 ji provedl mlynář se dvěma pomocníky nákladem 15 008,- korun, přičemž stát mu přispěl 7000,- korunami. Členové turistického kroužku Lesnické školy ve Strážnici uskutečnili další opravy pod vedením mlynáře roku 1964. Finančně jim přitom napomáhal Okresní národní výbor v Hodoníně (Šírová-Motyčková, 2012).

Roku 1971, po smrti posledního mlynáře, odkoupil celý objekt Místní národní výbor v Kuželově. O dva roky později byl mlýn převeden Technickému muzeu v Brně, které se o objekt stará doposud. Do provozuschopného stavu muzeum uvedlo objekt v roce 1977. Od té doby se občas semele pár pytlů meliva, ale vzhledem k několikadennímu následnému čištění vybavení to nebývá příliš často (Šírová-Motyčková, 2012).

Obr. 4. 2. 3. Větrný mlýn v Kuželově

Vodní elektrárna ve Veselí nad Moravou

Vodní elektrárna ve Veselí nad Moravou je funkční technickou památkou s prvotním zařízením z počátku minulého století. J. Janiš, tehdejší mlynář, se zasloužil o to, že právě zde situovaný zdroj napájel první čtyři žárovky, které se 30. prosince 1901 rozzářily na náměstí. Hraběte Bedřicha Chorinského zaujala tato pokroková myšlenka. V roce 1913 mlýn koupil a nechal jej přebudovat na vodní elektrárnu. Dvě plně funkční vodní turbíny typu Francis zde můžeme do dneška obdivovat. První byla vyrobena rakouskou firmou Voith, pochází z roku 1914 a má výkon 120 kW. Druhá turbína byla vyrobena Českomoravskou Kolben a.s. v roce 1927 a má výkon 150 kW. Pro přenos síly na pastorek a velkou řemenici je zajišťován rozváděcím palečným kolem s dřevěnými zuby (celkem 720 zubů z habrového dřeva). Prvotní řemen pohánějící malou řemenici u generátoru je vyroben z velbloudí srsti. [17], [16]



Obr. 4. 2. 4. Turbína typu Francis ve Veselské vodní elektrárně

Muzeum naftového dobývání a geologie Hodonín

Muzeum naftového dobývání a geologie se nachází nedaleko hodonínského nádraží. Je věnováno ropě a její těžbě na dolním toku Moravy, která má už více než stoletou tradici a bylo založeno skupinou nadšenců. [7]

Již z dálky jsou viditelné první exponáty. Jedná se o ropné věže a čerpadla, která leží v těsné blízkosti muzea situovaného v budově bývalých kasáren. Návštěvníci mají možnost seznámit se

s metodami těžby i jejími dopady na životní prostředí nebo také s procesem vzniku nafty. K vidění jsou menší stroje a nástroje nezbytné při dobývání a zpracování ropy nebo vzorky surové nafty. Pozoruhodné jsou i zdařilé modely těžebních věží a soustav. [7]

Výklopník Sudoměřice - Baťův kanál

Technická památka Výklopník Sudoměřice - Baťův kanál byla vybudována v roce 1939. Dnes je jednou z poučných atraktivit na trase Baťova kanálu, kterou obdivují návštěvníci pěších výletů, cyklisté a zejména vyznavači vodní turistiky z paluby motorových lodí či jiných plavidel. [15]

Výklopník sloužil k překládání lignitového uhlí, které se dováželo z nedalekého dolu Tomáš v Ratíškovicích po železniční trati. Plně naložený vagon s lignitovým uhlím se prostřednictvím lanového navijáku vtáhnul do místnosti výklopníku, ve které se nachází důmyslná kolébka s výsypkou. Celá kolébka i s kolejí, plným vagonem a násypkou, byla pomocí lanového kladkostroje zdvižena. Vagon poté čelními dveřmi vysypal prašný lignit do připravené lodi. Tyto lodě se plavily po Baťově kanále až do Otrokovické elektrárny. Nyní slouží výklopník jako vyhlídková věž a pro zájemce je možná prohlídka interiérů s odborným výkladem. [15]

Obr. 4. 2. 5. Výklopník na Baťově kanále

Baťův kanál

Baťův kanál je na Slovácku nejnavštěvovanější technickou památkou. Stavba Baťova kanálu začala 16. října 1934 na popud Tomáše Bati a dokončena byla na podzim roku 1938. Tato vodní cesta sloužila zejména k přepravě lignitu (hnědého uhlí) z Rohatce u Hodonína do Baťových závodů ve Zlíně a Otrokovicích. Také se ale využívala pro zavlažování přilehlých luk a polí. Nákladní lodní doprava oficiálně skončila na Baťově kanále roku 1960. [1], [2]

Nyní je délka Baťova kanálu přibližně 60km (Otrokovice - Skalice). Některé úseky vedou řekou Moravou, ale někde jsou také vedeny uměle vyhloubenými kanálovými úseky (přibližná hloubka uměle vytvořených koryt je v současnosti přibližně jeden metr). Po celé trase je v provozu 13 plavebních komor pro bezproblémovou plavbu, pomocí nichž lze snadno překonat výškový rozdíl hladiny. Plavba je také pozoruhodná pro velké množství mostů (56), ze kterých se mnoho stalo unikátní technickou památkou. Kromě projížďky na člunu nebo několikadenního plavení na hausbótu, se staly velmi oblíbené i velké výletní lodě, které nabízejí atraktivní a příjemnou projížďku po Baťově kanále i řece Moravě. [1], [2]

Obr. 4. 2. 6. Baťův kanál

5. ATRAKTIVITA BAŤOVA KANÁLU

5.1. Historie Baťova kanálu

Řeka Morava byla již v pravěku bezpochyby využívána jako významná komunikační spojnice pro dálkový obchod. První pokus o propojení Dunaje, resp. Středomoří, s povodím Severního moře na našem území podnikl již král a císař Karel IV., který tak chtěl převážet zboží z Benátska do belgických Brugg. Přestože se tento pokus nepodařil, řeka Morava zůstávala významnou spojnicí pro menší lodě, které po ní mohly doplout až k ústí řeky Bečvy dle dobových svědectví, a sloužila také samozřejmě k plavení dřeva. Moravský zemský sněm již v 16. století se staral ve svých usnesení o to, aby vorům a lodím na řece Moravě nepřekážely jezy, budované pro využití vodní síly. Usnesení Moravského zemského sněmu, které pochází z roku 1653, je prvním významným podnětem k vytvoření průplavu Dunaj – Odra. Přestože se v následujících desetiletích mnozí tímto projektem zaobírali a některé související stavby byly dokonce i realizovány – tak jako například z roku 1722 první plavební komora na našem území v Rohatci - zůstal projekt průplavu Dunaj – Odra – Labe v celé šíři nerealizovaný až do dnešní doby (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

Podnikatel Tomáš Baťa byl přesvědčeným zastáncem urychlené výstavby vodní cesty Dunaj – Odra. Po jeho tragické smrti o pět let později se tohoto odvážného plánu ujal jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa. Firma Baťa proto podnítila vznik plavebního kanálu z Rohatce do Otrokovic (dnes Baťův kanál) a na jeho stavbu, která probíhala v letech 1934 – 1938, uhradila celou polovinu nákladů (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

Pro firmu Baťa měla regulace toku Moravy a výstavba kanálu několik významů. Kromě realizace starého snu o spojení evropských veletoků se jednalo o převezení lignitu z dolu v Ratíškovicích do továren a tepláren v Otrokovicích, což bylo po železnici finančně nevýhodné. A také se jednalo o vybudování melioračního systému v okolí řeky Moravy. 2. prosince 1938 byla na ní zahájena plavba. Využívat kanál mohly nákladní čluny o výtlaku 150 tun, plavební hloubka byla 1,5 metru. Tato vodní cesta o celkové vodní délce 51,8 kilometrů byla opatřena 14 plavebními komorami, které pomáhaly zdolat výškové rozdíly hladiny. U každé z komor byl vystavěn malý domek pro obsluhu, ke kterému patřilo i malé hospodářství. Kromě komor však musela být vystavěna i řada dalších technicky náročných zařízení, např. jezy s automatickou regulací výšky

hladiny ve zdrži nebo zvedací železniční mosty. Za války byla část těchto konstrukcí zničena a část dosloužila a již nebyla renovována, nicméně některé se dochovaly dodnes (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

Přeprava lignitu na kanálu probíhala následovně: prázdný nákladní člun byl z Otrokovic odvlečen remorkérem (loď s výkonným motorem a malou vlastní tonáží) do Spytihněvi, odtud byl tažen traktorem (v začátcích koňských potahem) jedoucím po břehu dál do Starého Města. Odtud ho opět táhl remorkér, který ve Veselí nad Moravou znovu vystřídal traktor. Ten dotáhl člun do Sudoměřic, odkud se po naplnění nákladem vydal na stejnou cestu zpět. Přístavy nebo tzv. výhybny sloužily k vyhýbání. Za ideálního stavu vody trvala cesta 10 hodin jedním směrem, často však déle (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

Od roku 1939 se kromě lodí s lignitem po kanálu plavila výletní loď Mojena, která tak předznamenala současné turistické využití vodní cesty. Kanál byl však za druhé světové války značně poškozen německými vojsky a těsně po válce došlo ke znárodnění Baťových závodů. Na počátku 60. let byla nákladní přeprava pro nerentabilnost ukončena. V polovině 90. let 20. století se prvně objevily snahy o znovuzprovoznění kanálu pro turistické využití a roku 1996 vznikla z iniciativy zdejších obcí Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, jejíž aktivity směřovaly ke zpřístupnění k této přírodní a technické památky (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

V kontextu se stavbou Baťova kanálu vzniklo i Otrokovické přístaviště, což je jednou ze zajímavostí z historie, protože se však nenacházelo v místech, ve kterých je nyní, ale v jižní části Baťových pomocných závodů. Kromě přístaviště, které pojalo až osm 38 metrových dlouhých lodí, tam vznikla i plavební komora umožňující spojení s řekou Dřevnicí, 760 metrů dlouhý kanál a vykládkové přístaviště pro lodi dovážející lignit z Baťova dolu v Ratíškovicích. V areálu bývalých Baťových pomocných závodů je možno vidět zbytky starého přístaviště do současnosti (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

5.2. Současnost Baťova kanálu

V současnosti je délka Baťova kanálu (od Otrokovic do Skalice) přibližně 60km dlouhá. Některé úseky vedou řekou Moravou, jinde vede kanál uměle vyhloubenými kanálovými částmi. 13 zdymadel (plavebních komor) o rozměrech 5,3 x 38 (nebo 50)m vyrovnává rozdíl výšek na této vodní cestě (18,6m). 11 plavebních komor je z toho plně automatizováno s možností ovládání prostřednictvím dálkového ovladače. Plavební hladina je udržována třinácti jezy. Průměrná hloubka Baťova kanálu je 1,5m. Ponor lodi by neměl přesahovat 80cm. Průměrná šířka plavebního kanálu je 12m. Mnohé z 56 mostů, které jsou na vodní cestě vybudovány, jsou unikátní technickou památkou. Podjezdná výška na říčních úsecích mostů kolísá podle aktuálních průtoků, výjimečně 2,1m, zpravidla 2,4m. Na vodní cestě je umístěno 10 pevných sjezdů do vody s odlišnými parametry (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

V současnosti je Baťův kanál využíván pouze jako turistická vodní cesta. Nákladní doprava zde již není v provozu. Lidé zde tráví víkendové pobyty, dovolenou, nebo přijíždí ve svém volném čase, aby se projeli na lodi a poznali tak další atraktivity přírody z paluby lodi. Tu si mohou zapůjčit z některé z půjčoven lodí, které jsou na této vodní cestě v provozu. Velmi populární je pobyt na hausbótu či pravidelné plavby na velkých výletních lodí. Na Baťově kanálu začíná provoz obvykle v dubnu (resp. hned jak to počasí dovolí) a oficiální Odemykání plavební sezóny bývá vždy 1. května. Zamykáním plavební sezóny se vodní cesta ukládá k zimnímu spánku vždy 28. října. Půjčovny lodí však mnohdy fungují i po tomto termínu pokud je příznivé počasí. Provoz na Baťově kanálu je omezen jenom plavebními komorami, které mají svůj provozní řád (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

5.2.1. Přístavy a přístaviště

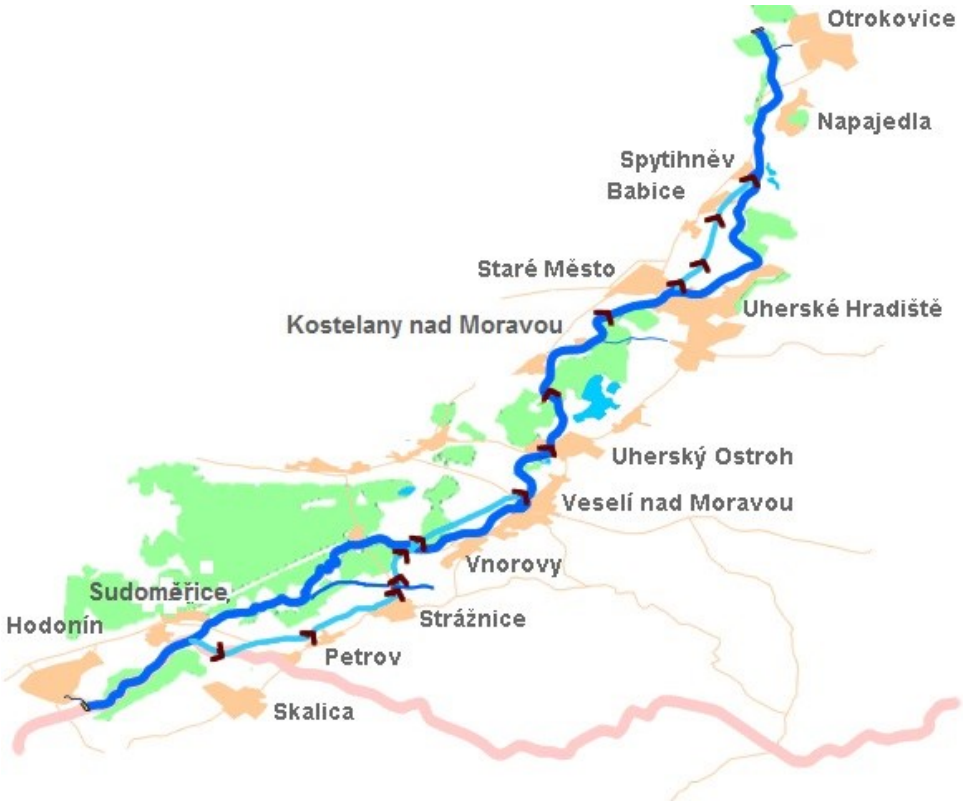
- Otrokovice (Bahňák)
  - nabízí zakotvení, plavbu výletní lodí, občerstvení.
- Napajedla (Emila spiro)
  - nabízí zakotvení, plavbu výletní lodí, půjčovnu lodí, půjčovnu kol a in-linových bruslí, občerstvení.
- Napajedla (Pahrbek)

- nabízí zakotvení, půjčovnu lodí, šlapadel a kánoí, autocamp, ubytování v chatkách, minigolf, občerstvení, sociální zařízení, plavbu výletní lodí.

- Spytihněv (Na rejdě)
  - nabízí zakotvení, půjčovnu lodí, plavbu výletní lodí, pronájem hausbótů, občerstvení, sociální zařízení.
- Babice (U rybičky)
  - nabízí zakotvení, občerstvení, pronájem hausbótů, plavbu výletní lodí.
- Staré Město u Uherského Hradiště
  - nabízí zakotvení, plavbu výletní lodí, půjčovnu lodí a jízdních kol, pronájem hausbótů, občerstvení, sociální zařízení, informační centrum.
- Uherské Hradiště
  - nabízí zakotvení, pronájem hausbótů a půjčovnu lodí, plavbu výletní lodí.
- Kostelany nad Moravou
  - nabízí zakotvení, občerstvení nedaleko přístaviště, sociální zařízení.
- Uherský Ostroh
  - nabízí zakotvení, pronájem hausbótů.
- Veselí n. Moravou (Ranč)
  - nabízí zakotvení, pronájem hausbótů, občerstvení, sociální zařízení.
- Veselí n. Moravou (Laguna)
  - nabízí pouze pronájem hausbótů.
- Veselí n. Moravou (Hvězdárna)
  - nabízí zakotvení, ubytování v penzionu, stavu či karavanu, občerstvení, sociální zařízení, plavbu výletní lodí, půjčovnu lodí, pronájem hausbótů, lanové centrum, servis lodí a lodních motorů, informační centrum.
- Vnorovy
  - nabízí zakotvení, občerstvení, půjčovnu lodí, kánoí a raftů, pronájem hausbótů.
- Strážnice

- nabízí zakotvení, občerstvení, vodní taxi, půjčovnu kánoí, bikeboatů a lodí, vyhlídkové plavby, sociální zařízení, autokemp v blízkosti přístavu.

- Petrov
  - nabízí zakotvení, občerstvení, půjčovnu lodí a jízdních kol.
- Sudoměřice
  - nabízí zakotvení, občerstvení, sociální zařízení, možnost stanování, půjčovna lodí, člunů a kánoí, pronájem hausbótů, technická památka Výklopník (s trvalou expozicí).
- Skalica
  - nabízí zakotvení, občerstvení, půjčovnu lodí a člunů, pronájem hausbótů, plavba výletní lodí, sociální zařízení.
- Hodonín
  - nabízí zakotvení, občerstvení, kemp (ubytování v teepee, chatkách či stanech), sociální zařízení, půjčovna lodí, veslicí, kánoí a paddleboardu, plavba výletní lodí (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014). [10], [11]



Obr. 5. 2. 1. 1. Mapa přístavišť

5.2.2. Cyklostezky podél Baťova kanálu

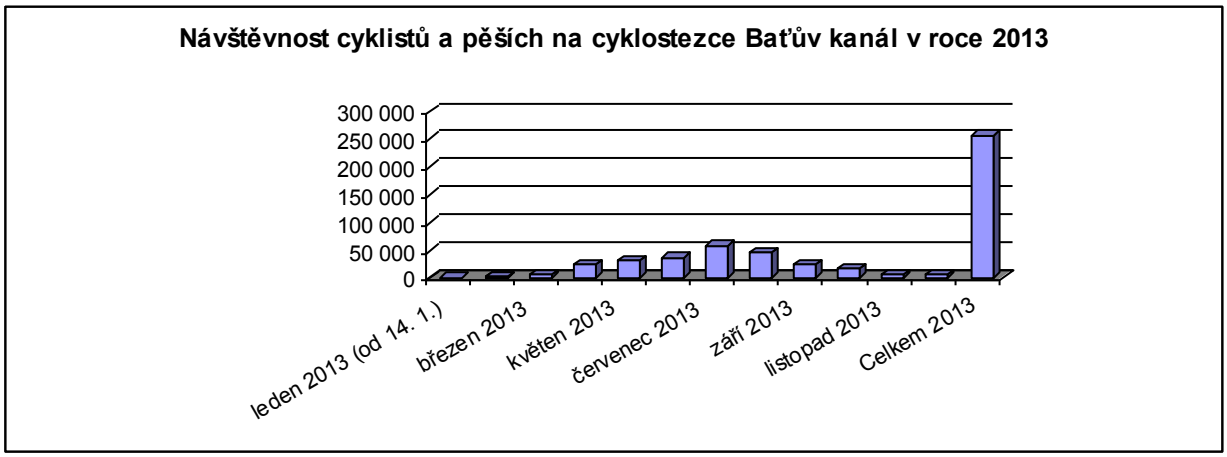
Baťův kanál je lemován cyklostezkou dlouhou více než 80km. Na tuto cyklostezku dále navazují stezky a trasy v okolí, včetně Moravských vinařských stezek. Povrch cyklostezky je převážně asfaltový a proto si jej oblíbili jak dálkoví cyklisté, tak i in-line bruslaři. Takřka absolutní rovinu a přehledný terén ocení rodiny s dětmi, senioři i tělesně postižení. Bezpečnost cyklostezky výrazně zvyšuje ten fakt, že křížení všech železničních tratí a silnic je řešeno mimoúrovňově. Maximální bezpečí zaručí také skutečnost, že cyklostezka je umístěna zcela mimo motorovou dopravu. Cyklisté musí překonat kratší úsek po málo frekventované silnici pouze u Kvasic, Bělova, Pahrbku a Napajedel. Tyto úseky budou nicméně převedeny na cyklostezku v nejbližší době. [5]

Na území Jihomoravského kraje, které nastává mezi Uherským Ostrohem a Veselím nad Moravou, je zatím stezka více vedena po místních komunikacích, jenž však díky menšímu provozu cyklisty většinou neomezují a bez problémů se dostanou např. do Strážnice, Sudoměřic, Hodonína nebo i do nedaleké slovenské Skalice. [5]

Díky připojení stezky na další cykloturistické trasy se dá vyjíždět i do Hostýnských vrchů, Bílých Karpat či Chřibů, které poskytují i náročnější terény a atraktivní cíle - například Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži, Velehrad, zámek Buchlovice, hrad Buchlov, Archeoskanzen Modrá, sklepy v Petrově, Mařaticích, Polešovicích, skanzen a zámek ve Strážnici nebo technickou památku Výklopník v Sudoměřicích. [5]

Trasa nabízí ideální sjednocení plavby s cykloturistikou. Návštěvníci tak mohou např. vyjet na kole na delší výlet jedním směrem a zpátky se dopravit výletní lodí, která je uzpůsobena pro přepravu kol. Nabízí se také eventualita nalodit se i s jízdním kolem na hausbót a kombinovat plavbu s vyjížďkami. [5]

V roce 2013 využilo cyklostezky podél Baťova kanálu 256 266 cyklistů a pěších
(viz. Graf 5. 2. 2. 1.), přičemž nejvíce návštěvníků bylo v měsíci červenec, a to 58 331. [5]



Graf 5. 2. 2. 1. Návštěvnost cyklistů a pěších na cyklostezce Baťův kanál v roce 2013

Úseky cyklostezky lemující Baťův kanál

- *Kroměříž – Kvasice,*
  cyklostezka,
  délka 8,3km.
- *Kvasice – Otrokovice,*
  silnice III. třídy,
  délka 6,3km.
- *Otrokovice – Napajedla,*
  cyklostezka,
  délka 4,9km.
- *Napajedla – Napajedla Pahrbek,*
  místní komunikace,
  délka 2,3km.
- *Napajedla Pahrbek – Spytihněv,*
  cyklostezka,
  délka 2,7km.
- *Spytihněv – Babice,*
  cyklostezka,

délka 2,5km.

- *Babice – Staré město,*
  cyklostezka,
  délka 5,4km.
- *Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Nová Ves,*
  cyklostezka,
  délka 9,3km.
- *Staré Město – Kostelany nad Moravou,*
  cyklostezka,
  délka 5,6km.
- *Kostelany nad Moravou – Ostrožská Nová Ves,*
  lesní cesta,
  délka 6,3km.
- *Ostrožská Nová Ves – Uherský Ostroh,*
  cyklostezka/místní komunikace,
  délka 5km.
- *Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou,*
  cyklostezka/místní komunikace,
  4,9km. (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014)

5.2.3. Zapůjčení lodí na Baťově kanále

V současné době je kanál pro rekreační užití splavný od Otrokovic po Skalici. K dispozici pro turisty mají půjčovny lodí malé motorové čluny, velké motorové čluny a hausbóty. Motorové čluny jsou obvykle pro čtyři osoby a jsou určené pouze k několikahodinové plavbě. Přední část člunu už není většinou krytá skládací střechou, což je u člunů nevýhodou. Některé půjčovny zapůjčují motorové čluny až pro 12 osob. K zapůjčení jsou pak také dražší typy menších lodí s kajutou, které se převážně půjčují na víkend. Cena těchto lodí se pohybuje okolo 5000,- Kč. Také tento druh lodí si mohou turisté zapůjčit ve všech půjčovnách, které lemují Baťův kanál. [3], [14]

Cena za zapůjčení motorového člunu se odvíjí od počtu půjčených hodin, a čím vyšší počet, tím obvykle nižší cena za hodinu. V průměru však stojí okolo 400,- Kč, ale jsou i půjčovny, kde půjčují loď za cenu pod 300,- Kč/hod. Půldenní zapůjčení pak stojí v průměru 1000,- Kč. [3], [14]

Pro turisty je nejzajímavější možnost půjčení hausbótů. Je to tzv. „dům na vodě“. Turisté tak můžou strávit svoji dovolenou na vodě i s přenocováním. Mohou také využít velikosti hausbótů a vzít si s sebou jízdní kola a výlety na kole si zpestří svoji dovolenou. Některé půjčovny hausbótů poskytují náročnějším zákazníkům program all-inclusive, kdy i jídlo, pití a návštěvy okolních památek jsou v ceně. [3], [14]

Zpravidla se hausbót půjčuje nejméně na 3 dny, tzn. víkend, a na pracovní týden, případně i na celý týden. Cena hausbótů se odvíjí za půjčené dny a velmi se liší podle sezóny. Půjčovny mají připraveny také menší hausbóty, které jsou vlastně spíše loděmi s větší kajutou, pro méně náročné klienty. U těchto menších hausbótů se cena nájmu pohybuje okolo 5000,- Kč za víkend. Jsou určeny pro ty, kteří chtějí spíše cestovat a nechtějí na lodi trávit příliš volného času. [3], [14]

Mnohem výrazněji už projevují cenovou náchylnost klasické hausbóty. Cena se odlišuje podle jejich sezónnosti a měsíců. Ceny se velmi liší mezi jednotlivými poskytovateli, a to i s ohledem na to, jakou loď půjčují. V letních měsících se cena pohybuje okolo 9 000,- Kč za víkend a okolo 14 000,- Kč za celý týden. Za hausbót se poskytuje kauce ve výši 20 000,- Kč. [3], [14]

Obr. 5. 2. 3. 1. Hausbót na Baťově kanále

5.2.4. Pravidelné plavby po Baťově kanále

Výletní loď Morava

Výletní loď Morava má celkovou kapacitou 60 míst s vyhlídkovou i krytou palubou, barem a WC. Využít se může pravidelných plaveb s příležitostí přepravy jízdních kol. Loď Morava pluje v červenci a srpnu každou středu a neděli ze Spytihněvi do Otrokovic a zpět, a každou sobotu ze Spytihněvi do Starého Města a zpět. [6]

Ceník lodních lístků:

- jednosměrný 140,- Kč;
- zpáteční 200,- Kč;
- rodinný jednosměrný 220,- Kč;
- rodinný zpáteční 440,- Kč;
- přeprava kol 20,- Kč.

Děti / ZTP – 50%.

Jednotlivé úseky – 25% (Oficiální informační tabule na Baťově kanále, 2014).

Výletní loď Danaj

Plavbu i za nepříznivého počasí umožňují pevná okna ve spodní palubě. Kapacita lodi je 105 osob, je plně bezbariérová a je vybavena chemickým WC. Možnost rychlého občerstvení (vaření kávy, čaje) zajišťují rozvody slabo i silnoproudu. Posádku výletní lodi Danaj představuje vždy kapitán, lodník a průvodce. Loď je vhodná na skupinové vyjížďky, prezentace, výlety, exkurze, soukromé či pracovní oslavy a může plout i v noci. Pravidelné plavby se plují z Veselí nad Moravou do Strážnice a zpět nebo z Veselí nad Moravou do Uherského Ostrohu a zpět při minimálním obsazení 20 osob. [18], [13]

Ceník lodních lístků Veselí nad Moravou – Strážnice:

	Jednosměrná	Zpáteční
Dospělí	180,- Kč	240,- Kč;
Děti (3 – 15 let)	100,- Kč	120,- Kč;
Jízdní kolo	30,- Kč	50,- Kč. [18], [13]

Ceník lodních lístků Veselí nad Moravou – Uherský Ostroh:

	Jednosměrná	Zpáteční
Dospělí	100,- Kč	180,- Kč;
Děti (3 – 15 let)	50,- Kč	90,- Kč;
Jízdní kolo	30,- Kč	50,- Kč. [18], [13]

Výletní prám Kordulka

Kapacita výletního prámu Kordulka je 11 osob a nabízí svezení pro malé skupiny při plavbách na objednávku, ale také na pravidelné lince v Uherském Hradišti. Na palubu je možno vzít i jízdní kola a sjednotit projížďku na lodi s cyklistikou nebo s in-line bruslemi. Pravidelné linky prámu mají dvě trasy, a to z Uherského Hradiště do Kunovského lesa a ze Spytihněv do Uherského Hradiště. [12]

Ceník lodních lístků Uherské Hradiště – Kunovský les:

	Jednosměrná	Zpáteční
Dospělí	50,- Kč	100,- Kč;
Děti (do 15 let)	25,- Kč	50,- Kč;
ZTP	25,- Kč	50,- Kč;
Jízdní kolo	20,- Kč.	- [12]

Ceník lodních lístků Spytihněv – Uherské Hradiště (pouze jednosměrná plavba):

Dospělí	140,- Kč;
Děti	80,- Kč. [12]

5.2.5. Kulinární plavby po Baťově kanále

„Piknik na hausbótu“

Plavba na hausbótu s kapitánem a jednodenní výpůjčka pro 11 osob na Baťově kanálu a řece Moravě z Veselí nad Moravou přes Strážnici do Petrova spojená s návštěvou historického města a vesnice a ochutnávkou vyhlášených kulinárních specialit. Doporučená doba trvání programu je 9 hodin (9.00 - cca 18.00). [9]

V 9:00 je nástup v Přístavu Veselí nad Moravou. Začíná se zaučením na loď a předáním lodi, dále je plavba po řece Moravě nad Veselím, plavba kanálem do Strážnice, prohlídka křížení kanálu s řekou a přírodní naučné stezky. Pokračuje se procházkou po Strážnici a obědem, plavbou směrem na Petrov a pak zpět do Veselí. Jinou možností je plavba po řece směrem do Uherského Hradiště. [9]

Cena programu je individuální od 7 900,- Kč (max. 11 osob) a je závislá na termínu pronájmu. [9]

„Okolo Veselí“

Plavba hausbótu po Baťově kanále a řece Moravě v obvyklé délce tří dnů, která vede z Veselí nad Moravou přes Uherský Ostroh a Strážnici. Je spojená s návštěvou historických center měst, blízkých vesniček s ochutnáním vyhlášených kulinárních specialit a vinných sklepů. Doporučená doba trvání programu je minimálně 3 dny. [9]

1. den – nástup v 9.00 v Přístavu Veselí nad Moravou, zaškolení na loď a převzetí lodi, zahájení plavby, plavba po řece do Uherského Ostrohu, obědová přestávka, plavba po řece k Nedakonicím – koupání ve štěrcích, noční prohlídka historického centra Uherského Ostrohu, nocleh; 2. den – ranní nákupy, plavba po kanále do Strážnice, prohlídka města, návštěva Skanzenu, výlet na kolech na rozhlednu Travičná (nad Tvarožnou Lhotou) nebo jen na Žerotín (nad Radějovem), večer plavba do Petrova, večerní návštěva Petrovských vinných sklepů a ochutnávka vín; 3. den – ranní nákup v obchodě, cyklistická vyjížďka do Skalice a ochutnávka trdelníků, plavba zpět přes Strážnici do Veselí nad Moravou. [9]

Cena programu je individuální od 16 900,- Kč (max. 12 osob) a je závislá na termínu pronájmu. [9]

„Slováckem na lodi“

Týdenní plavba hausbótem po Baťově kanále a řece Moravě z Veselí nad Moravou. Proplouvá se nejvýznamnějšími slováckými metropolemi a plavba je spojená s prohlídkou památek a ochutnávkou vyhlášených kulinárních specialit. [9]

1. den – nástup v 9.00 v Přístavu Veselí nad Moravou, zaškolení na loď a následné převzetí lodi, plavba do Uherského Ostrohu, procházka městem, obědová přestávka, plavba do Starého Města, a večerní prohlídka Uherského Hradiště;
2. den – cyklistická vyjížďka na Velehrad, prohlídka Archeoskanzenu, Baziliky, obědová přestávka, plavba do Spytihněvi a posezení na Rejdě;
3. den – plavba do Napajedel, návštěva historického centra, plavba do Otrokovic, cyklistická projížďka do Baťova Zlína, návštěva centra a obchodů, plavba do Spytihněvi;
4. den – plavba kanálem do Uherského Hradiště a dále po řece do Uherského Ostrohu, cyklistická vyjížďka na Svatý Antonínek a do cukrárny v Ostrožské Lhotě;
5. den – plavba do Strážnice, obědová přestávka, návštěva města a Skanzenu, plavba do Petrova, a prohlídka místních vinných sklepů;
6. den – cyklistická vyjížďka do Skalice a k Výklopníku v Sudoměřicích, návštěva města, plavba do Strážnice a ochutnávka vín v místním sklepě;
7. den – cyklistická vyjížďka na Radějov, plavba zpátky do Veselí nad Moravou, vrácení lodi (cca 18.00 hod). [9]

Cena programu je individuální od 32 900,- Kč (max. 12 osob) a je závislá na termínu pronájmu. [9]

„Piknik u Uherského Ostrohu“

Výpůjčka motorového člunu Karolina, plavba z Veselí nad Moravou přes plavební komoru a po řece Moravě s piknikem a kulinárním občerstvením u Ostrožského jezu. Doba trvání programu je 3 hodiny, z toho dvě hodiny plavby a jedna hodina piknik. V průběhu plavby se dvakrát projíždí plavební komorou (rozdíl hladin až 2m). Cena za program je pro skupiny do max. 12 osob a je individuální. [9]

„Lodí za historií“

Plavba lodí Danaj pro větší skupiny lidí nebo lodí Carolina pro menší skupiny po Baťově kanálu a přes křížení s řekou Moravou z Přístavu Veselí nad Moravou do Přístavu Strážnice. Plavba je včetně průjezdu dvou zdymadel a je spojená s prohlídkou Skanzenu Strážnice. Doporučená doba trvání programu je 3 hodiny, z toho plavba trvá 2 hodiny. [9]

Prohlídka rozsáhlým muzeem vesnice Jihovýchodní Moravy včetně odborného výkladu je v ceně. Doba návštěvy Skanzenu je 45 min. [9]

Cena pro plavbu lodí Danaj:
skupina 50 – 60 osob 360,- Kč/osoba;
skupina 40 – 49 osob 380,- Kč/osoba;
skupina 30 – 39 osob 460,- Kč/osoba. [9]

Cena pro plavbu lodí Karolina:
pro skupiny do max. 12 osob – individuální. [9]

„Plavba do Petrovských plžů“

Plavba lodí Danaj pro větší skupiny lidí nebo lodí Carolina pro menší skupiny z Přístavu Veselí nad Moravou po Baťově kanálu přes křížení s řekou Moravou a Strážnici. Plavba je včetně průjezdu dvou zdymadel do Petrova a je spojená s ochutnávkou vína na lodi, s návštěvou a výkladem v Památkové rezervaci Plže a s degustací ve vinném sklepě pana Kláska v Plžích (přechod pěšky 1200m od přístavu, případně autobusem až ke sklípkům). Doporučená doba trvání programu je 4,5 hodin, z toho plavba trvá 3 hodiny. [9]

Cena pro plavbu lodí Danaj:
skupina 50 – 60 osob 420,- Kč/osoba;
skupina 40 – 49 osob 460,- Kč/osoba;
skupina 30 – 39 osob 550,- Kč/osoba. [9]

Cena pro plavbu lodí Karolina:
pro skupiny do max. 12 osob – individuální. [9]

„Lodí do vinného sklepa“

Plavba pro skupiny lodí Danaj (nebo lodí Carolina pro menší skupiny) po Baťově kanálu a přes křížení s řekou Moravou z Přístavu Veselí nad Moravou do Přístavu Strážnice. Plavba je včetně průjezdu dvou zdymadel a je spojená s ochutnávkou vína na lodi a s degustací ve vinném sklepě ve Strážnici (přechod pěšky od přístavu, délka 600m). Doporučená doba trvání programu jsou 3 hodiny, z toho plavba trvá 2 hodiny. [9]

Cena pro plavbu lodí Danaj:
skupina 50 – 60 osob 420,- Kč/osoba;
skupina 40 – 49 osob 460,- Kč/osoba;
skupina 30 – 39 osob 550,- Kč/osoba. [9]

Cena pro plavbu lodí Karolina:
pro skupiny do max. 12 osob – individuální. [9]

„Vinná plavba“

Plavba lodí Danaj pro větší skupiny lidí nebo lodí Carolina pro menší skupiny z Přístavu Veselí nad Moravou po řece Moravě přes plavební komoru do místní vinotéky v Uherském Ostrohu. Zde probíhá řízená degustace vín a krátká prohlídka některých zámeckých prostor (přechod pěšky, 800m od přístavu). Doporučená doba trvání programu je 3,5 hodiny, z toho je plavba v trvání 2,5 hodiny. [9]

Cena pro plavbu lodí Danaj:
skupina 50 – 60 osob 300,- Kč/osoba;
skupina 40 – 49 osob 320,- Kč/osoba;
skupina 30 – 39 osob 360,- Kč/osoba. [9]

Cena pro plavbu lodí Karolina:
pro skupiny do max. 12 osob – individuální. [9]

„Z vody ke hvězdám“

Plavba lodí Danaj pro větší skupiny lidí nebo lodí Carolina pro menší skupiny z Přístavu Veselí nad Moravou po Baťově kanálu k Naučné stezce u odstaveného ramene Včelíny. Dále program pokračuje pozorováním (denním či nočním) nebo naučným videoprogramem v přístavu Hvězdárna Veselí nad Moravou (hvězdárna je cca 800m od přístavu Veselí nad Moravou). Doporučená doba trvání programu je 3 hodiny, z toho trvá plavba 1,5 hodiny. [9]

Cena pro plavbu lodí Danaj:
skupina 50 – 60 osob 210,- Kč/osoba;
skupina 40 – 49 osob 220,- Kč/osoba;
skupina 30 – 39 osob 230,- Kč/osoba. [9]

Cena pro plavbu lodí Karolina:

pro skupiny do max. 12 osob – individuální. [9]

6. VÝSLEDKY VÝZKUMU A DOPORUČENÍ

6.1. Vlastní výzkum

Pro získání dat byl použit nejrozšířenější výzkum – dotazník. Část dotazníků byla v elektronické podobě a respondentům byla rozeslána v elektronické podobě a část byla v tištěné podobě. Výzkum probíhal od ledna do května 2015 a celkem bylo rozdáno a rozesláno 200 dotazníků. Dotazník vyplnilo 177 dotazovaných, což je 88% ze všech oslovených.

Cílem dotazníkového šetření u respondentů bylo zjistit odpovědi na otázkami týkající se Baťova kanálu. První skupina otázek se týkala věku, pohlaví a sociální aktivity respondentů.

Další skupina otázek se zaměřovala na atraktivitu Baťova kanálu. Zda jej respondenti již navštívili, popřípadě které z přístavišť. Také odpovídali na otázku, jestli využili cyklostezek podél Baťova kanálu a jak byli spokojeni s označením cyklotras.

Poslední skupinou otázek bylo zjišťování, zda se respondenti chystají navštívit v tomto roce Baťův kanál, popřípadě při jaké příležitosti, a jestli by doporučili Baťův kanál k návštěvě svým známým.

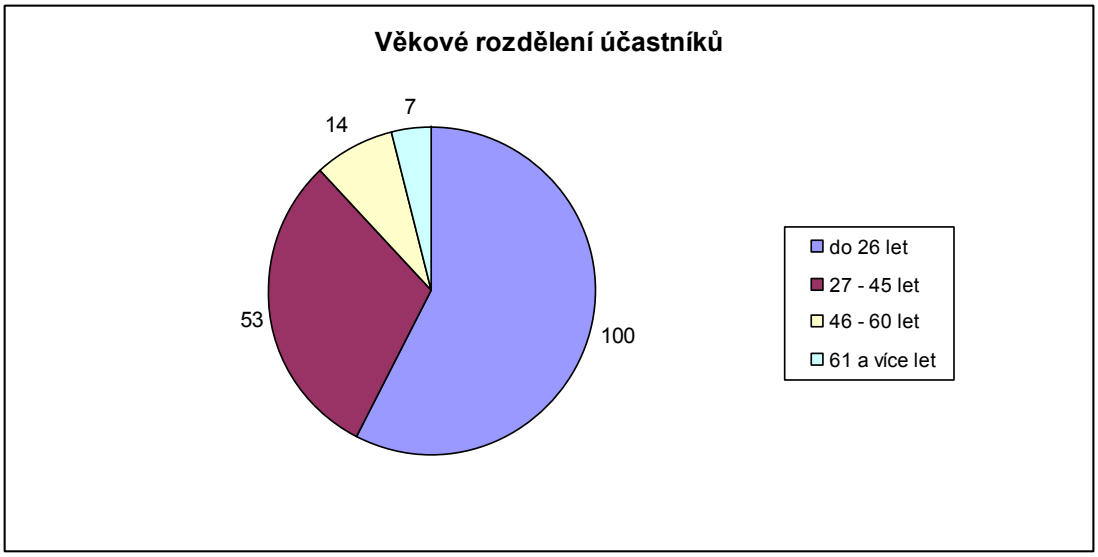
6.2. Výsledky výzkumu

Otázka č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?

Dotazníku se zúčastnilo 177 respondentů. Z toho 95 žen (55%) a 79 mužů (45%).

Otázka č. 2: Kolik je Vám let?

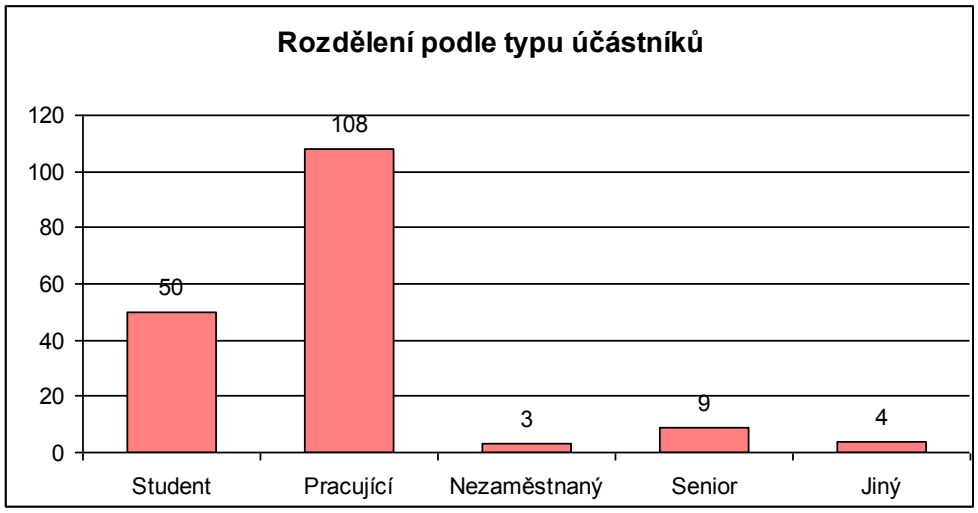
Z grafu 6. 2. 1. vyplývá, že dotazník vyplnilo nejvíce lidí ve věku do 26 let, a to 100. Druhou největší věkovou skupinou, která odpovídala na otázky je skupina respondentů od 27 do 45 let. Dotazník vyplnilo 53 lidí z této věkové kategorie.



Graf 6. 2. 1. Věkové rozdělení účastníků

Otázka č. 3: Jste .. ?

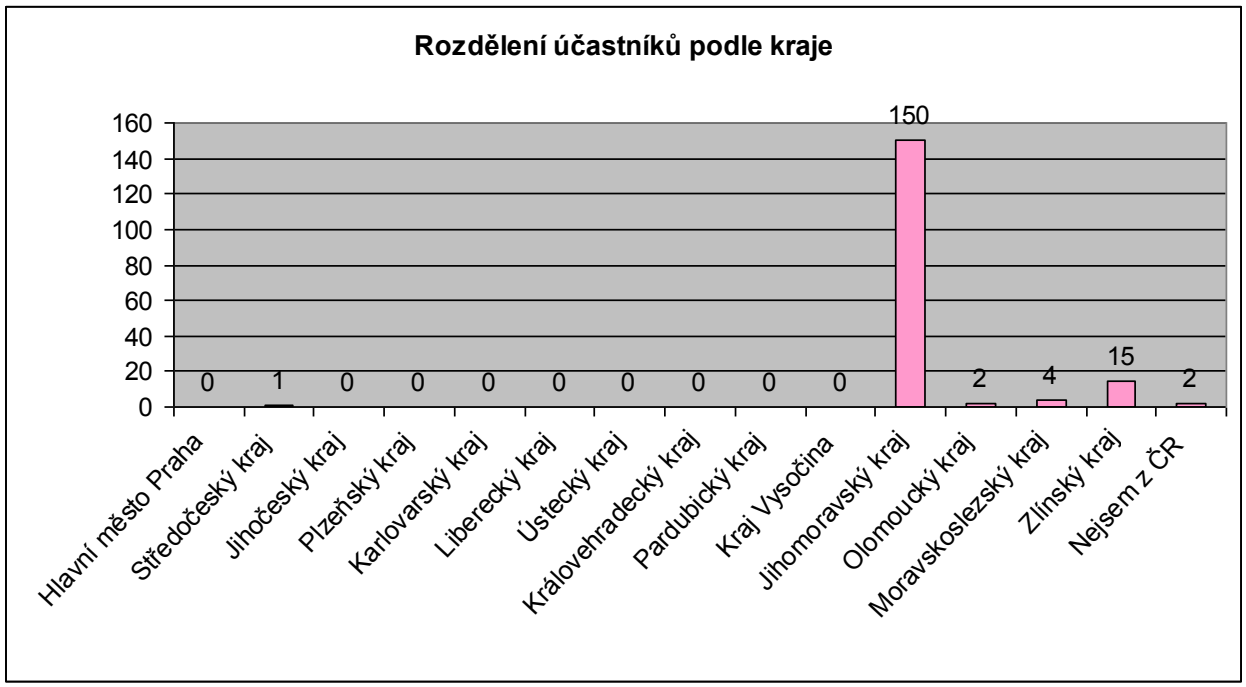
Z grafu 6. 2. 2. můžeme vyčíst, že ze všech 177 dotazovaných bylo nejméně nezaměstnaných. Nejvíce odpovědí bylo obdrženo od pracujících.



Graf 6. 2. 2. Rozdělení podle typu účastníků.

Otázka č. 4: Z kterého kraje pocházíte?

Nejvíce odpovídajících respondentů pochází z Jihomoravského kraje, jak můžeme vidět na grafu 6. 2. 3. Na dotazník neodpověděl nikdo z kraje Jihočeského, Plzeňského, Karlovarského, Libereckého, Ústeckého, Královehradeckého, Pardubického, Vysočina ani z Hlavního města Prahy. Dva z dotazovaných nebyly z České Republiky.



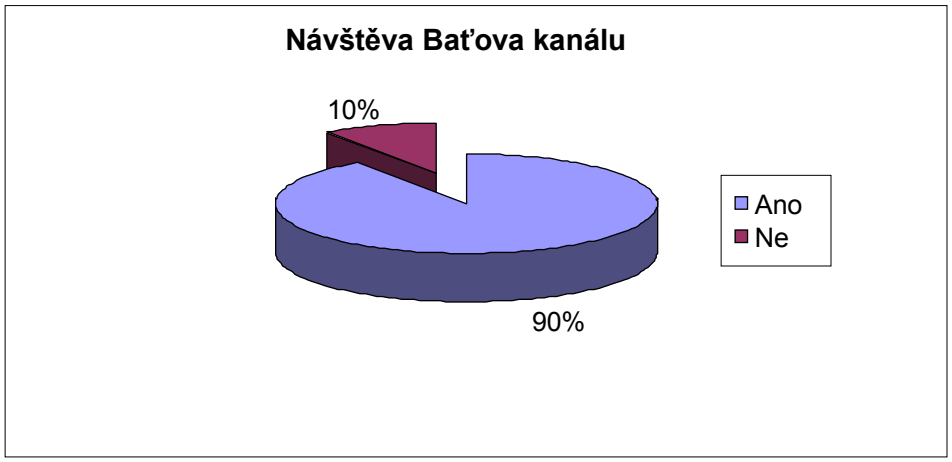
Graf 6. 2. 3. Rozdělení účastníků podle kraje

Otázka č. 5: Věděli jste, že Baťův kanál je technická památka?

Z otázky č. 5 vyplývá, že 59 % respondentů, tedy 103, vědělo, že Baťův kanál je technická památka. Zbývajících 41 %, tedy 71 lidí, tuto informaci nevěděli.

Otázka č. 6: Navštívili jste již někdy Baťův kanál?

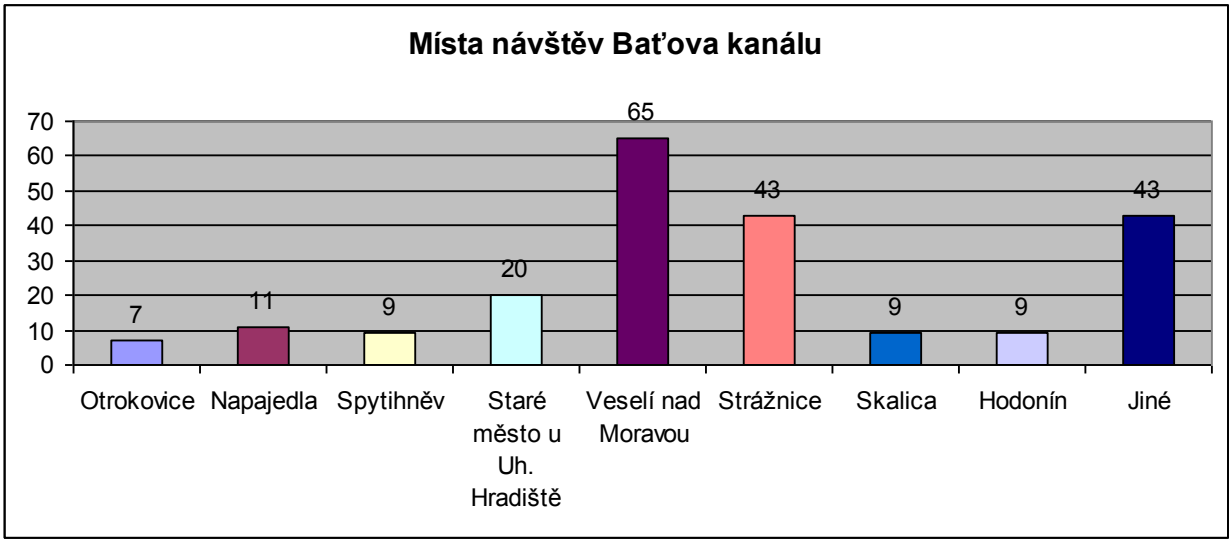
Z grafu 6. 2. 4. vyplývá, že z celkového počtu 177 dotazovaných navštívilo Baťův kanál 90% respondentů, tedy 157.



Graf 6. 2. 4 Návštěva Baťova kanálu

Otázka č. 7: Pokud jste v předchozí otázce odpověděli ANO, ve kterém městě jste Baťův kanál navštívili?

Z grafu 6. 2. 5. můžeme vyčíst, že největší návštěvnost je v přístavišti Veselí nad Moravou a Strážnice. 43 respondentů uvedlo, že navštívilo Baťův kanál v jiných přístavištích, které nebyly v dotazníku uvedeny. Především zmiňovali přístaviště Petrov, Vnorovy, Sudoměřice a Babice.



Graf 6. 2. 5. Místa návštěv Baťova kanálu

Otázka č. 8: Využili jste někdy plavbu po Baťově kanále na výletní lodi?

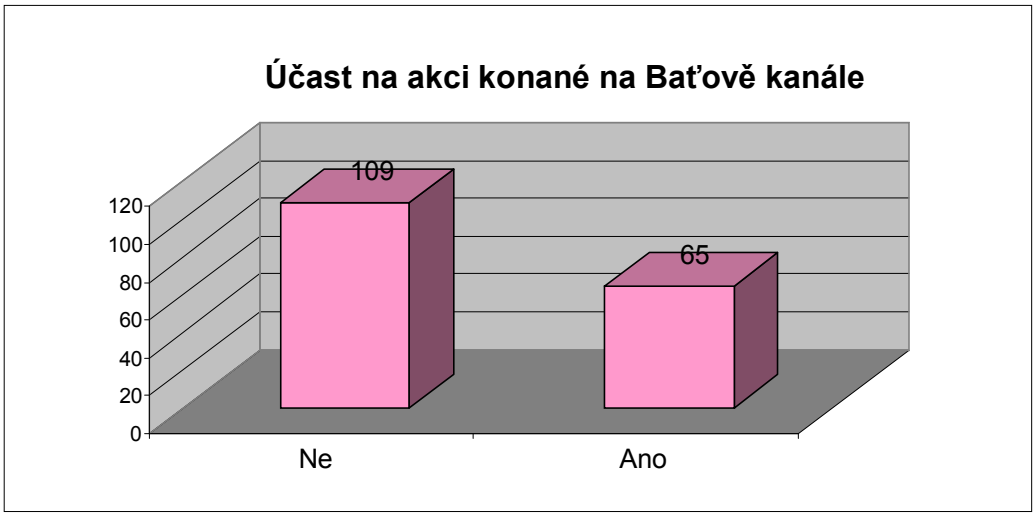
U otázky č. 8 uvedlo 100 respondentů, tedy 57%, že v minulosti již využili plavbu výletní lodí po Baťově kanále.

Otázka č. 9: Zapůjčili jste si někdy loď nebo hausbót na Baťově kanále?

U této otázky uvedlo 127 respondentů, tedy 73%, že si ještě nikdy nezapůjčili loď nebo hausbót.

Otázka č. 10: Zúčastnili jste se nějaké akce konané na Baťově kanále? Pokud ANO, tak jaké?

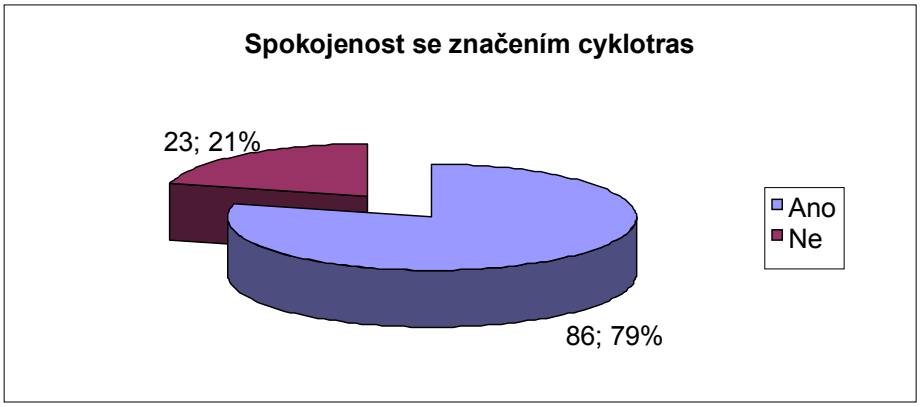
Z grafu 6. 2. 6. plyne, že z celkového počtu 177 dotazujících se 109 respondentů nikdy neúčastnilo nějaké akce konané v přístavištích Baťova kanálu. 65 respondentů uvedlo, že se účastnilo např. otevírání plavební sezóny, zavírání plavební sezóny, závodů v kanoistice, dnu dětí, různých koncertů, pálení čarodějnic, neckyády apod.



Graf 6. 2. 6. Účast na akci konané na Baťově kanále

Otázka č. 11: Využili jste někdy cyklostezky podél Baťova kanálu? A otázka č. 12: Pokud jste v předchozí otázce odpověděli ANO, byli jste spokojeni se značením cyklotras?

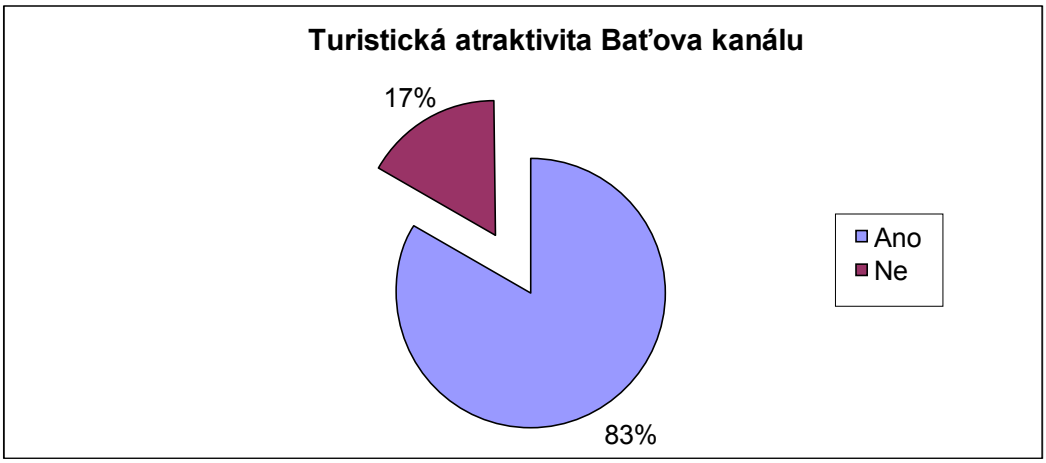
U otázky č. 11 uvedlo 101 lidí, tedy 58%, že již využili cyklostezky podél Baťova kanálu. Z toho bylo 86 lidí, tedy 79%, spokojeno se značením cyklotras, jak můžeme vidět na grafu 6. 2. 7.



Graf 6. 2. 7. Spokojenost se značením cyklotras

Otázka č. 13: Zdá se Vám Baťův kanál turisticky atraktivní?

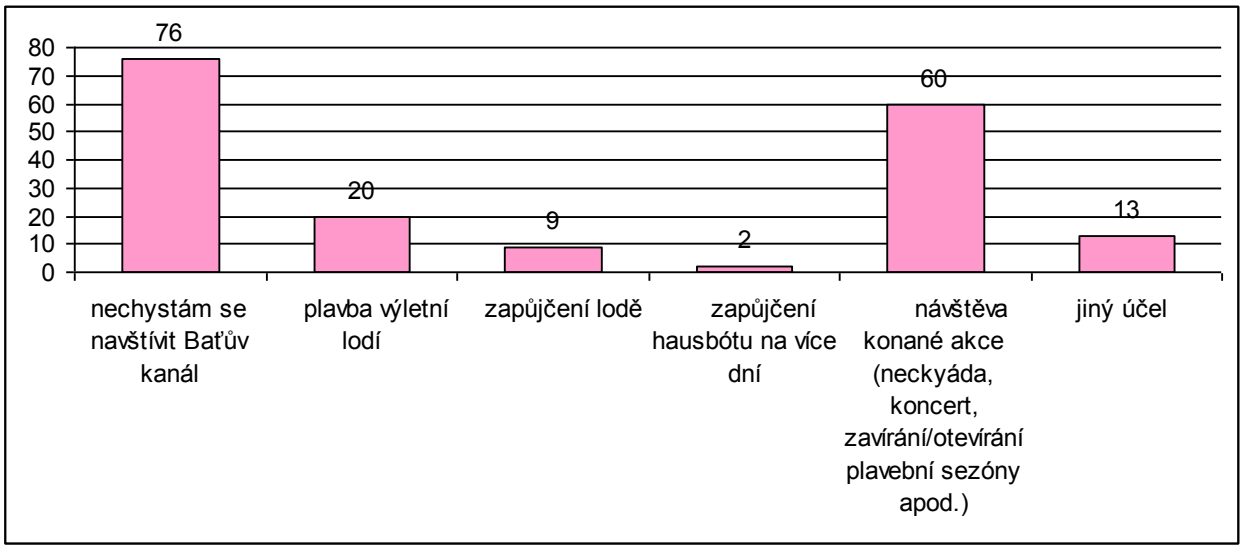
U této otázky respondenti odpovídali na to, zda se jim zdá Baťův kanál turisticky atraktivní. Přičemž jak vidíme v grafu 6. 2. 8., 83%, tedy 145 lidí, uvedlo, že ano.



Graf 6. 2. 8. Turistická atraktivita Baťova kanálu

Otázka č. 14: Chystáte se Baťův kanál navštívit tento rok? Pokud ANO, za jakým účelem?

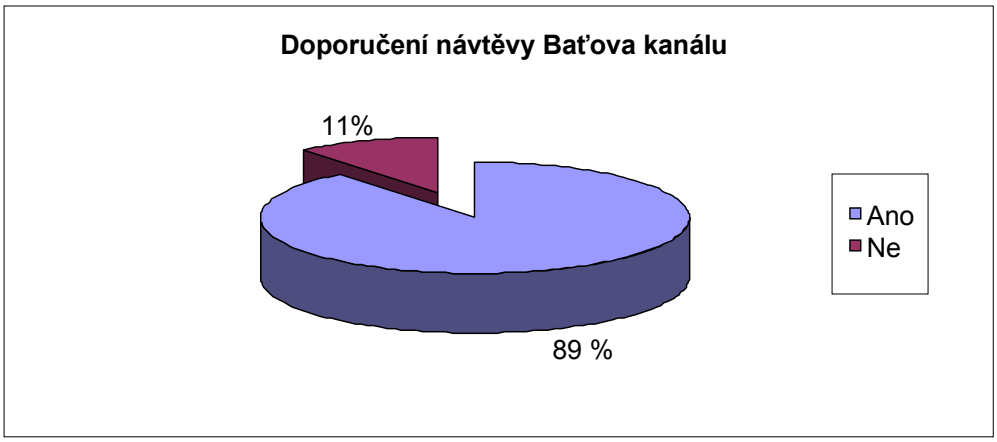
V tomto roce se chystá navštívit Baťův kanál 101 respondentů z celkových 177 dotázaných. Jak vidíme v grafu 6. 2. 9., nejvíce respondentů uvedlo, že navštíví Baťův kanál za účelem návštěvy akce v některém z přístavišť. Dále se respondenti chystají na plavbu výletní lodí.



Graf 6. 2. 9. Návštěva Baťova kanálu v tomto roce

Otázka č. 15: Doporučili byste Baťův kanál k návštěvě svým známým?

U poslední otázky uvedlo skoro 90% dotazovaných, tedy 155lidí, že by doporučilo Baťův kanál k návštěvě svým známým.



Graf 6. 2. 10. Doporučení návštěvy Baťova kanálu

6.3. Doporučení

6.3.1. Zlevnění a zatraktivnění vodní turistické dopravy na Baťově kanále

Z výsledků výzkumu vyplývá, že 90% ze všech dotazovaných již navštívilo Baťův kanál (viz Graf 6. 2. 4.)., ale pouhých 26% respondentů v otázce č. 9 uvedlo, že si v minulosti zapůjčili loď nebo hausbót. Navrhla bych proto zlevnění a zatraktivnění vodní turistické dopravy po Baťově kanále.

Kdyby zapůjčení motorového člunu stálo méně peněz, bylo by pro turisty na Baťově kanále více atraktivní. Také bych doporučila půjčovnám lodí, aby měli pro zákazníky připraveny prospekty s informacemi, co mohou cestou po Baťově kanále shlédnout, popřípadě jaké památky mohou navštívit při zakotvení v různých přístavištích. Pro turisty, kteří by si chtěli s sebou vzít na loď i jízdní kolo, by měli mít i mapu cyklostezek podél Baťova kanálu. Vodní turistická doprava by tak byla pro turisty více atraktivní.

Všechny tyto informace a prospekty by měli být dostupné také na všech přístavištích. Například na Výklopníku v Rohatci, kde můžeme zakotvit svou loď, není žádná zmínka o tom, že v blízkých Ratíškovicích se nachází Muzeum ve vagonu a železnice, která úzce souvisí s Baťovým kanálem. Po této železnici, po které se v minulosti přepravoval lignit, se můžete projet šlapací drezínou - stejně jako já při vlastním průzkumu (viz. Obr. 6. 3. 1. 1. a Obr. 6. 3. 1. 2.) - a prohlédnout si tak zdejší okolí. Dle mého názoru by takové informace byli pro turisty velmi zajímavé a ocenili by to.

Obr. 6. 3. 1. 1. Šlapací drezína na Ratíškovické železnici

Obr. 6. 3. 1. 2. Šlapací drezína na Ratíškovické železnici

6.3.2. Modernizace přístavišť

Při vlastním průzkumu Baťova kanálu, kdy jsem projížděla všechny přístaviště, jsem došla k názoru, že pokud chce být Baťův kanál více atraktivní pro turisty a chce přilákat více turistů k zapůjčení lodí a převážně hausbótů, měl by zmodernizovat svá přístaviště. Všechny přístaviště umožňují zakotvení minimálně na 24 hodin. Více než polovina z přístavišť ale nemá sociální zařízení, tedy ani WC ani sprchu.

Města, ve kterých se přístaviště nacházejí, by měli více dbát na udržování a modernizování přístavišť. Nejenže budou tyto přístaviště pro turisty více atraktivní a navštěvované, ale zvýší se tím i turistická návštěvnost ve městě.

6.3.3. Splavení Baťova kanálu z Otrokovic do Kroměříže a z Rohatce do Hodonína

Kanál je v současné době pro rekreační užití splavný od Otrokovic po Skalici. Mohl by ale být splavný o pár kilometrů více jak na začátku, tak i na konci. V Otrokovicích začíná Baťův kanál v přístavišti Bahňák, kde se také nachází Bělovský jez, díky kterému není kanál splavný dále. Navrhuji vybudovat plavební komoru na tomto jezu a splavení Baťova kanálu až do Kroměříže. Nejenže by se kanál prodloužil a zatraktivnil, ale také by jeho prodloužení splavnosti přispělo k rozvoji cestovního ruchu nebo oživení turismu. Pro turisty by se tato vodní cesta stala více atraktivní, jelikož v Kroměříži by mohli zakotvit svoji loď a navštiv jednu z památek UNESCO, a to arcibiskupský zámek s květnou a podzámeckou zahradou. Samotné město Kroměříž je městskou památkovou rezervací.

Na opačné straně končí Baťův kanál přístavištěm v Rohatci. Zde opět navrhuji vystavění plavební komory, která by umožnila splavení do pár kilometrů vzdáleného Hodonína. V Hodoníně by mohli turisté zakotvit a navštívit například Muzeum naftového dobývání a geologie, které je stejně jako Baťův kanál technickou památkou. Také si turisté mohou zpestřit vodní plavbu do Hodonína návštěvou hodonínské zoologické zahrady.

6.3.4. Rekonstrukce Muzea ve vagónu

Při vlastním průzkumu Baťova kanálu a zajímavostí kolem něj, jsem navštívila i technickou památku Muzeum ve vagónu, které se nachází u Ratíškovické železnice. Toto stylově umístěné muzeum v odstaveném vagonu představuje návštěvníkům historii této železnice a těžbu lignitu v dole Tomáš I. a Tomáš II., které nechal vybudovat Tomáš Jan Baťa. Po železnici se dopravoval lignit k Výklopníku v Sudoměřicích a po Baťově kanále byl přepravován do Otrokovic.

Dle mého názoru toto muzeum velmi úzce souvisí s Baťovým kanálem a turisty je hojně navštěvováno. Po vlastní prohlídce muzea jsem došla k názoru, že je ve velmi zdevastovaném stavu (viz Obr. 6. 3. 4. 1.) a proto navrhuji rekonstrukci tohoto muzea. Obec Ratíškovice se těší ze spousty turistů navštěvující muzeum a železnici, proto si myslím, že investice do této technické památky by přinesla nejen Ratíškovicím, ale i Baťově kanálu větší návštěvnost a zvýšila by turistickou atraktivitu muzea a železnice.

Obr. 6. 3. 4. 1. Zpustošené Muzeum ve vagonu

7. ZÁVĚR

Cestovní ruch představuje dynamicky se rozvíjející odvětví a technické památky jsou pro cestovní ruch velmi významným segmentem, který by se neměl opomíjet.

Tato bakalářská práce má poukázat na to, jak atraktivní může být technická památka, resp. Baťův kanál. Ten má výhodu v tom, že se se svojí délkou cca 60km rozprostírá na velkém území Jihomoravského a Zlínského kraje. Může tak využít kanál po celé své délce a i okolní přírodu ke zatraktivnění a přilákání více turistů.

Ročně navštíví tuto vodní cestu okolo 70 000 turistů. Každým rokem tento počet stoupá. Je to převážně díky neustálému rozvíjení cestovního ruchu na Baťově kanále a také díky snaze většiny měst, která si svá přístaviště udržují a modernizují.

Když se řekne Baťův kanál, tak nejde jen o projížďku na lodi. Půjčovny, kterých se na této vodní cestě vyskytuje hned několik, poskytují zapůjčení hausbótů, na kterých mohou turisti trávit i své dovolené a smějí tak poznat krásu přírody kolem Baťova kanálu, ale také mohou navštívit spousty kulturních a technických památek, které se v blízkosti kanálu nacházejí.

Jednou z největších atraktivit a trendů posledních let na Baťově kanále je cykloturistika. Ročně se projede cyklostezkami lemující Baťův kanál statisíce návštěvníků. Tento roční součet bude podle všeho nadále stoupat.

Na tak velké technické památce lze najít spoustu nedostatků. Tyto nedostatky a návrhy na odstranění či zlepšení jsem podrobně popisovala v kapitole 6. 3. a věřím, že v nejbližších letech budou odstraněny. Baťův kanál si zaslouží větší pozornost, než jaké se mu dostává. Zvýšení turistické atraktivity lze docítit zejména údržbou a modernizací, kterou si tato doba žádá.

Seznam použité literatury

1. DUDÁK, Vladislav. *Putování vinařským krajem: průvodce Moravskou vinařskou oblastí*. Vyd. 1. Praha: Práh, 2011, 247 s. Genius loci (Práh). ISBN 978-80-7252-324-5.

2. DVOŘÁKOVÁ, E. Technické památky. Zprávy památkové péče, r. 55, 1995, č. 2, bez ISBN

3. GOELDNER, Charles R a J RITCHIE. *Cestovní ruch: principy, příklady, trendy*. 1. vyd. Brno: BizBooks, 2014, xviii, 545 s. ISBN 978-80-265-0298-2.

4. HEROUT, Jaroslav. *Jak poznávat kulturní památky*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1986, 335 s. Jak (Mladá fronta), bez ISBN

5. HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011, 216 s. ISBN 978-80-7373-107-6.

6. KOTÍKOVÁ, Halina. *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013, 207 s. ISBN 978-80-247-4603-6.

7. KUDELA, L.-LEDNICKÝ, V. Úloha technických památek v rozvoji českého cestovního ruchu. Ekonomická revue cestovního ruchu, r. 35, 2002, č. 3, bez ISBN

8. LEDNICKÝ, Václav. *Využití technických památek v českém cestovním ruchu*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2004, 126 s. ISBN 80-248-0611-8.

9. MAZÁČ, Josef. *Technické kulturní památky*. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2003, 144 s., [27] s. obr. příl. ISBN 80-248-0242-2.

10. PAVLOVSKÝ, P. Skvosty industriální architektury. TTG, 2000, č. 9, speciál, bez ISBN

11. PLCH, Milan a Jan POHUNEK. *Kam za technickými památkami: Morava*. 1. vyd. Brno: CPress, 2012, 103 s. ISBN 978-80-264-0104-9.

12. RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

13. ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doly a další*. 1. vyd. Olomouc: Rubico, 2012, 206 s. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6.

14. VONDRA, J.: Životní prostředí a technické a industriální objekty. Symposium technické památky, díl I., vyd. 1, Praha: SNTL, 1980, bez ISBN

Seznam internetových zdrojů

[1] Baťův kanál: 53km turistická vodní cesta spojující Otrokovice se Skalicí. *ITras* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://itras.cz/batuv-kanal/

[2] Baťův kanál: Historie Baťova kanálu. *Půjčovna lodí: Baťův kanál a řeka Morava* [online]. 2012. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.pujcovnalodi.cz/batuv-kanal

[3] Baťův kanál: Jak si užít charter v ČR. *Na palubu: Lodě, jachty a plachetnice, navigace, moře* [online]. 2013. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.napalubu.cz/plavba/lokality/batuv-kanal-jak-si-uzit-charter-v-cr.aspx

[4] Baťův mrakodrap - Zlín. *Atlas Česka* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.atlasceska.cz/zlinsky-kraj/batuv-mrakodrap-zlin/

[5] Cyklostezky. *Baťův kanál* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.batacanal.cz/cyklostezky.html

[6] Hamboot: Výletní loď Morava Vás vítá. *Výletní loď Morava* [online]. 2013. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.hamboat.cz/

[7] Hodonín - muzeum ropy: Technická památka, Slovácko. *Turistika.cz - pro větší zážitek z cesty i výletu* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.turistika.cz/mista/hodonin-muzeum-ropy

[8] Industriální dědictví – jeho ochrana a hodnoty. *Národní památkový ústav* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.npu.cz/industrialni-dedictvi/

[9] Kulinární plavby. *Baťův kanál: Přístav Veselí nad Moravou* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.batakanal.cz/programy/kulinarni-plavby/

[10] Mapa přístavů a přístavišť. *Baťův kanál* [online]. 2008. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.batuvkanal.info/Pristavy-a-pristaviste/Mapa-pristavu-a-pristavist/6U-6Y.article.aspx

[11] Plavba. *Baťův kanál* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.batacanal.cz/pristavy.html

[12] Prám Kordulka. *Městské informační centrum Uherské Hradiště* [online]. 2011. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.uherske-hradiste.cz/mesto/21821/

[13] Pravidelné plavby. *Baťův kanál: Přístav Veselí nad Moravou* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.batakanal.cz/danaj/pravidelne-plavby/

[14] Pronájem hausbótů. *Půjčovna hausbótů na Baťově kanále* [online]. 2014. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.pronajemhausbotu.cz/

[15] Technická památka Výklopník na Baťově kanále. *Kudy z nudy: CzechTourism* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Vyklopnik-v-Sudomericich.aspx

[16] Vodní elektrárna Veselí nad Moravou. *Astronomické cestování* [online]. 2013. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.astrocesty.eu/lokality/detail/vodni-elektrarna-veseli-nad-moravou.html

[17] Vodní elektrárna. *Veselí nad Moravou* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.veseli-nad-moravou.cz/vodni-elektrarna/d-581408

[18] Výletní loď Danaj. *Baťův kanál: Přístav Veselí nad Moravou* [online]. 2015. [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: http://www.batakanal.cz/danaj/

Seznam ostatních zdrojů

1. *Oficiální informační tabule na Baťově kanále*. Otrokovice: Baťův kanál, 2014, 9 s.

Seznam obrázků

Obr. 4. 1. 1. Mapa regionu Slovácko

Zdroj: *Slovácko: Úplný průvodce regionem* [online]. 2008. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://www.slovacko.cz/

Obr. 4. 2. 1. Lednice - zámecký skleník

Zdroj: Lednicko - valtický areál - Lednice - Lednický skleník. *Turistika.cz: Pro větší zážitek z cesty i výletu* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://www.turistika.cz/mista/lednicko-valticky-areal-lednice-lednicky-sklenik

Obr. 4. 2. 2. Baťův mrakodrap

Zdroj: Správní budova č. 21 - zlínský mrakodrap. *Východní MORAVA* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://www.vychodni-morava.cz/cil/225

Obr. 4. 2. 3. Větrný mlýn v Kuželově

Zdroj: Větrný mlýn Kuželov. *Itras* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://itras.cz/vetrny-mlyn-kuzelov/galerie/12769/

Obr. 4. 2. 4. Turbína typu Francis ve Veselské vodní elektrárně

Zdroj: Vodní elektrárna ve Veselí nad Moravou. *Robinia: Občanské sdružení pro ochranu přírody, krajiny a památek regionu Veselska* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://www.osrobinia.cz/?p=261

Obr. 4. 2. 5. Výklopník na Baťově kanále

Zdroj: Výklopník (vyhlídková věž). *Rozhledny v České republice* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://rozhledny-cr.wz.cz/rozhledny/vyklopnik/vyklopnik.html

Obr. 4. 2. 6. Baťův kanál

Zdroj: Závod Střední Morava. *Povodí MORAVY* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://www.pmo.cz/cz/o-podniku/zavod-stredni-morava/

Obr. 5. 2. 1. 1. Mapa přístavišť

Zdroj: Výlety po Baťáku. *LORIBUS: Plavby po Baťáku* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://loribus.jex.cz/

Obr. 5. 2. 3. 1. Hausbót na Baťově kanále

Zdroj: Hausbót (obytná loď) na Baťově kanále. *Itras* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://itras.cz/batuv-kanal/galerie/12923/

Obr. 6. 3. 1. 1. Šlapací drezína na Ratíškovické železnici

Zdroj: vlastní

Obr. 6. 3. 4. 1. Zpustošené Muzeum ve vagonu

Zdroj: vlastní

Obr. 6. 3. 1. 2. Šlapací drezína na Ratíškovické železnici

Zdroj: vlastní

Seznam grafů

Graf 5. 2. 2. 1. Návštěvnost cyklistů a pěších na cyklostezce Baťův kanál v roce 2013

Zdroj: Cyklostezky. *Baťův kanál* [online]. 2015. [cit. 2015-07-09]. Dostupné z: http://www.batacanal.cz/cyklostezky.html

Seznam zkratek

apod. – a podobně

atd. – a tak dále

cca – přibližně

cm – centimetr

CR – cestovní ruch

ČR – Česká republika

hod. – hodina

km – kilometr

m – metr

max. – maximálně

např. – například

resp. – respektive

tj. – to je

tzn. – to znamená

Prohlášení o využití výsledků diplomové (bakalářské) práce

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 15. 7. 2015

…….

Seznam příloh

1. Příloha č. 1 – *Dotazník*

Příloha č. 1 – Dotazník

1. Jaké je Vaše pohlaví?

- Žena
- Muž

2. Kolik je Vám let?

- do 26
- 27 – 45
- 46 – 60
- 61 a více

3. Jste .. ?

- Student
- Pracující
- Nezaměstnaný
- Senior
- Jiný

4. Z kterého kraje pocházíte?

- Hlavní město Praha
- Středočeský kraj
- Jihočeský kraj
- Plzeňský kraj
- Karlovarský kraj
- Liberecký kraj

- Ústecký kraj
- Královehradecký kraj
- Pardubický kraj
- Kraj Vysočina
- Jihomoravský kraj
- Olomoucký kraj
- Moravskoslezský kraj
- Zlínský kraj
- Nejsem z ČR

5. Věděli jste, že Baťův kanál je Technická památka?

- Ano
- Ne

6. Navštívili jste již někdy Baťův kanál?

- Ano
- Ne

7. Pokud jste v předchozí otázce odpověděli ANO, ve kterém městě jste Baťův kanál navštívili? Může být i více odpovědí. (NEPOVINNÁ)

- Otrokovice
- Napajedla
- Spytihněv
- Staré město u Uh. Hradiště
- Veselí nad Moravou
- Strážnice
- Skalica
- Hodonín

- Jiné

8. Využili jste někdy plavbu po Baťově kanále na výletní lodi?

- Ano
- Ne

9. Zapůjčili jste si někdy loď nebo hausbót na Baťově kanále?

- Ano
- Ne

10. Zúčastnili jste se nějaké akce konané na Baťově kanále? Pokud ANO, tak jaké?

- Ne
- Ano

11. Využili jste někdy cyklostezky podél Baťova kanálu?

- Ano
- Ne

12. Pokud jste v předchozí otázce odpověděli ANO, byli jste spokojeni se značením cyklotras? (NEPOVINNÁ)

- Ano
- Ne

13. Zdá se Vám Baťův kanál turisticky atraktivní?

- Ano
- Ne

14. Chystáte se Baťův kanál navštívit tento rok? Pokud ANO, za jakým účelem?

- nechystám se navštívit Baťův kanál
- plavba výletní lodí
- zapůjčení lodě
- zapůjčení hausbótu na více dní
- návštěva konané akce (neckyáda, koncert, zavírání/otevírání plavební sezóny apod.)
- jiný účel (napište prosím jaký)

15. Doporučili byste Baťův kanál k návštěvě svým známým?

- Ano
- Ne