

## Obsah

<b>1 ÚVOD</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1 Vymezení práce a její cíle</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2 Oblast Vimpersko – Strážný</b> .....	<b>5</b>
1.2.1 Geomorfologie.....	5
1.2.2 Geologie a pedologie.....	6
1.2.3 Klimatologické podmínky.....	6
1.2.4 Hydrologie .....	6
1.2.5 Geobotanika .....	7
1.2.6 Historické aspekty a archeologický výzkum – pravěk .....	7
1.2.7 Historické aspekty a archeologický výzkum – středověk.....	10
1.2.8 Sídlní struktura.....	17
1.2.9 Onomastický průzkum .....	19
<b>1.3 Zlatá stezka</b> .....	<b>23</b>
<b>1.4 Vývoj mapového zobrazení Šumavy</b> .....	<b>26</b>
<b>1.5 Rekonstrukce sídelního rámce na příkladech</b> .....	<b>30</b>
<b>1.6 Kulturně-historický kontext cestní sítě</b> .....	<b>32</b>
<b>1.7 Rekonstrukce cestní sítě</b> .....	<b>39</b>
<b>2 TERÉNNÍ PRŮZKUM</b> .....	<b>42</b>
<b>2.1 Metoda práce</b> .....	<b>42</b>
<b>2.2 Charakteristika cestní sítě</b> .....	<b>44</b>
<b>2.3 Prospekce cestní sítě</b> .....	<b>49</b>
<b>2.4 Charakteristika památkového rámce</b> .....	<b>51</b>

<b>3 MODELACE</b> .....	<b>54</b>
3.1 Vstupní informace.....	54
3.2 Postup modelace.....	56
3.3 Rekonstrukce cestní sítě v prostředí GIS.....	57
3.4 Sídelní kontext v GIS.....	60
3.5 Modelace v Idrisi 32.....	62
<b>4 INTERPRETACE</b> .....	<b>63</b>
4.1 Zhodnocení terénního průzkumu.....	63
4.2 Zhodnocení a interpretace památek.....	64
4.3 Interpretace výstupů z Idrisi 32.....	65
4.4 Interpretace teoretického průzkumu.....	67
<b>5 ZÁVĚR</b> .....	<b>68</b>
5.1 Souhrn.....	69
<b>6 POZNÁMKY</b> .....	<b>69</b>
<b>7 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ</b> .....	<b>75</b>
7.1.1 Prameny.....	86
7.1.2 Elektronické zdroje.....	86
<b>8 RESUMÉ</b> .....	<b>87</b>
<b>9 PŘÍLOHY</b> .....	<b>88</b>
9.1 Digitální příloha .....	88

<b>9.2</b>	<b>Obrazová příloha.....</b>	<b>89</b>
------------	------------------------------	-----------

# 1 ÚVOD

## 1.1 Vymezení práce a její cíle

Práce spojuje terénní a teoretickou část průzkumu cestní sítě regionu. Rozloha zkoumaného území byla dána možností získat omezený počet digitálních kartografických podkladů (rastrový výškopis Zabaged<sup>2</sup> v měřítku 1 : 10 000) a také ideálním postihem průběhu ústřední komunikace regionu, Zlaté stezky a jejích hlavních přípojů. Podkladem výběru byl i průběh cest, které spojovaly jednotlivé sklárny v oblasti Vimperska, jimiž se autorka zabývala ve své bakalářské práci [Košatková 2008]. Sklářství vedle dřevařství bylo jedním z hlavních odvětví, které iniciovalo kolonizaci a využití horských oblastí Šumavy primárně pro získání potaše, otopu a stavebního materiálu.

Výstup z terénní části obsahuje základní popis reliktních cest ve vybraných úsecích zájmového území, fotografickou dokumentaci, popis a zaměření souvisejících památek. Zaměření bylo provedeno pomocí Global Positioning System (dále jen GPS) s relevancí do 3–5 m. Tyto podklady byly zpracovány v prostředí geografického informačního systému (dále jen GIS), v němž jsou také generována data z historických kartografických podkladů středních měřítek (1 : 28 800). Jedná se o vojenská mapování, která zachycují území Rakousko-Uherské monarchie od pol. 18. stol.

Další součástí je teoretická modulace ideálního průchodu třech větví Zlaté stezky krajinným reliéfem ve směru od hranice s Německem k lokacím na české straně a z Vimperka k polohám skláren za pomoci rastrově orientovaného programu Idrisi 32 v prostředí ArcGIS 9.

Hlavním cílem bylo získat konfrontací dat podklad pro podání charakteristiky a obecné interpretace kulturně sídelního kontextu v rámci obslužnosti oblastí. Chronologicky se především interpretace sídelních jednotek opírá o historiografickou dataci. Celkový stav nejen

archeologického výzkumu širší oblasti Šumavy umožnil využití archeologicky ověřené chronologie jen v případě lokalit skláren a průběhu Zlaté stezky. Sklární v terénu identifikoval archeologickým průzkumem v letech 1986–1988 Jiří Fröhlich<sup>3</sup> [Fröhlich 1989: 6]. Dlouhodobý historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty provádí František Kubů<sup>4</sup> a Petr Zavřel<sup>5</sup>.

Přínosem práce je zdokumentování movitých památek, které bohužel z památného palimpsestu krajiny i nadále nepozorovaně mizí. Dále se také jedná o jeden z prvních lokálních pokusů zhodnocení interpretace konfrontace reálné trasy a ideálního průběhu cest za pomoci počítačové simulace v rastrové geomorfologii krajiny prostředím GIS.

Poděkování patří především Mgr. Janu Johnovi, Ph.D. (Katedra archeologie, Fakulta filozofická, Západočeská univerzita v Plzni) za uvedení do software Idrisi 32 a souvisejících aplikací v ArcMap GIS. Za cennou inspiraci a pomoc také patří poděkování Mgr. Romanu Hajníkovi, Mgr. Lucii Kolářové, Mgr. Danielu Sosnovi, Ph.D., PhDr. Stanislavu Starkovi, CSc., PhDr. Jiřímu Woitschovi, Ph.D.

## **1.2 Oblast Vimpersko – Strážný**

### **1.2.1 Geomorfologie**

Širší oblast Vimperk – Strážný patří k vyšší geomorfologické jednotce Šumavské subprovincie a v rámci fytogeografické jednotky spadá do Hercynské podprovincie. Tvoří ji staré horniny Českého masivu, zčásti překryté mladšími sedimenty [Neuhäuslová – Moravec 1998: 16, 26–27]. Český masiv je reliktem pásemného pohoří orogenu variského stáří (před 380 mil. let v době svrchního devonu) [Babůrek – Pertoldová – Verner et al. 2006: 36–37].

Zájmové území zasahují geomorfologické podcelky Vimperská vrchovina, Boubínská hornatina, Vltavická brázda a Šumavské pláně

[Chábera 1998: 62]. Hypsometricky se oblast nachází v rozmezí 600–1 500 m n. m. [Moravec 1968: M–33–XXVI]. Nejvyšší horou je Boubín 1 362 m n. m.

### **1.2.2 Geologie a pedologie**

Geologický podklad této oblasti tvoří biotická ortorula, biotitická a silimanit-biotitická plagioklasová pararula, deluviální hlinitopísčité, hlinitokamenité sedimenty, soliflukcí přemístěná eluvia a granulit [Balatík 2002: list 22–34]. Převažují zde hnědé, kyselé půdy s podzoly a alpské půdní formy [Babůrek – Pertoldová – Verner et al. 2006: 94]. Na Šumavě je vyvinutá tzv. výšková půdní pásmovitost. Kyselost půd a jejich postupná podzolizace rostou s nadmořskou výškou a jsou ovlivněny i klimatickými podmínkami. V pásmu od 450–600 m hnědé půdy kyselé, v pásmu 600–800 m hnědé půdy silně kyselé, 800–1 200 m podzolované (tj. rzivé půdy) a přes 1 200 m horské půdy (tj. podzoly) [Kočárek 2003: 139].

### **1.2.3 Klimatologické podmínky**

Prostor oblasti Vimperk – Strážný spadá do klimatického pásma CH 4–7. Pro tyto stupně je typické velmi krátké, mírně chladné, vlhké léto, dlouhé přechodné období, chladné jaro a chladný podzim. Zima bývá velmi dlouhá, chladná a vlhká, s dlouhým přetrváváním sněhové pokrývky [Neuhäuslová – Moravec 1998: 21, 25] po dobu 3–4 měsíců. Celoroční průměr teplot zde dosahuje 5 až 6 °C a srážkový průměr se pohybuje okolo 800 mm [Moravec 1968: M–33–XXVI]. Izoterma 6 °C vytváří hranici v nadmořské výšce kolem 800 m, kde je ještě možné pěstovat žito. Toto omezení bránilo v rozvoji zemědělství do vyšších poloh [Hajník 1991: 1].

### **1.2.4 Hydrologie**

Šumavou prochází hlavní evropské rozvodí mezi Severním a Černým mořem. Do Severního moře stéká povodí Vltavy (1-06-01;

43,5 %), Otavy (1-08-01; 25,8 %), Blanice (1-08-03; 8,2 %) a Volyňky (1-08-02; 6,2 %). Procenta vyjadřují celkový podíl na odvodnění z plochy (1 630 m<sup>2</sup>) CHKO Šumava [Tesař 2003: 146]. Území mezi Vimperkem a Strážným je pramennou oblastí Teplé Vltavy a Volyňky.

### **1.2.5 Geobotanika**

Potencionální přirozená vegetace predikuje porost v taxonech květnatých, acidofilních bučin a jedlin, klimaxových podmáčených smrčín, rašelinné smrčiny, komplexem horských vrchovišť a rašelinišť [Neuhäuslová a kol. 1997].

Lesní porost byl silně ovlivněn nejen středověkou těžbou a vypalováním (potaš, sklářství<sup>6</sup>, palivové a stavební dříví...), ale v raném novověku zde musíme také počítat s umělou ochranou a obnovou lesů<sup>7</sup>. Vimpersko bylo pod správou panství Schwarzenberků<sup>8</sup>, která vydávala instrukce pro hospodaření v lesích (r. 1663), lesní řád z r. 1715, založení první lesní školky r. 1763 [Jiráček 1998: 36–37]. Vegetaci Šumavy v novověku na základě porovnání palynologických dat<sup>9</sup> a kvalitativní interpretací údajů z II. voj. map. se zabývala za pomoci GIS K. Křováková (viz Křováková 2008).

Skladbu porostu a další aspekty dalekosáhle ovlivnily také přírodní katastrofy. Např. vichřice z let 1710, 1868–1878<sup>10</sup>, orkán Kyrill z 18.–19. 1. 2007) [Kolejka – Klimánek – Mikita 2008]. V současnosti situaci nadále zkreslují zásahy Národního parku Šumava a CHKO Šumava<sup>11</sup>.

### **1.2.6 Historické aspekty a archeologický výzkum – pravěk**

Na bavorské straně i v horní části Šumavy jsou jen ojedinělé nálezy kamenných nástrojů z pozdní doby kamenné. Možnost trvalejšího mezolitického osídlení v širší oblasti Vltavické brázdy potvrzují povrchové sběry na patnácti lokalitách (max. výška 725 m n. m.). Ty byly uskutečněny na obnažených březích pouze východní strany toku Vltavy v

úseku Horní Planá – Frymburk při opravě přehradní hráze Lipno v letech 1983 až 1985. Nepatrný sklon vrchoviny (711 až 814 m n. m.) Vltavické brázdy (cca 40 cm na 1 km) určoval i pomalý průtok a meandrování Vltavy. Rozbor surovin ukázal díky zastoupení druhové šíře lokálních surovin na důkladnou obeznámenost se sídelním prostorem, v kterém byla sbírána surovina na primárních i sekundárních nalezištích. V Bavorsku jsou známy nejbližší mezolitické lokality ze severního okolí Pasova. Může se předpokládat, že evropští mezolitici osidlující běžně vysokohorské polohy (např. Dolomity na 50 lokalit mezi 1 800 až 2 300 m n. m., Alpy, Kavkaz) neměli problém s překonáním Šumavy k 40 km vzdálenému toku Dunaje [Vencel 1989: 481, 496, 498–199]. Obecně je možné předpokládat průběh pravěkých tras kolem záchytných bodů jako jsou megality nebo řetězce mohyl [Zápotocký 2000: 484].

Pro mladý neolit (kultura s vypíchanou keramikou) až pozdní eneolit lze zatím dát do souvislosti s existencí předpokládaného přechodu přes Šumavu do Podunají po trase vimperské větve Zlaté stezky dva nálezy sekeromlatů (Kovanín, Prachatice). V okrese Prachatice lze detekovat tři koncentrace v povodí Blanice, Netolického potoka a Volyňky, které leží v blízkosti komunikací návazných na středověké větve Zlaté stezky [Chvojka – Parkman 2004: 37–38]. Existence komunikační sítě v eneolitu je předpokládána v souvislostech s rozložením výšinných sídlišť, která mají určitý strategický přehled nad krajinou a vodními toky s možnou signalizační propojeností (signály ohněm a kouřem). V eneolitu se předpokládá vytváření stabilní komunikační sítě, která může být svou ustáleností vkopírována do půdorysu raně středověké situace. Celkem 31 výšinných poloh staršího eneolitu (40 % z celkového počtu) je situováno na hlavních tocích a 25 % lokalit lze vztáhnout k historicky rekonstruované síti pozemních cest [Zápotocký 2000: 482, 484, 486].

Oblast nepřímo zasahuje až ve starší době bronzové únětická kultura ze své trvalejší sídelní oblasti v jižních Čechách, která zde zřejmě zprostředkovávala po vltavské ose dopravu měděných ingotů z dolů v Alpách.



Ve střední době bronzové sem zasahují kulturní vlivy ze středního Podunají. Zřejmě se zde jednalo o sféru zájmu na zdrojích zlata. V mladší době bronzové se posunuje hranice sídelní komory knovízské kultury po Strakonice. Již v této době se uvažuje o frekvenci na pravěké obchodní cestě shodné trasy jako středověká Zlatá stezka [Beneš 1979: 17–26]. V epoše popelnicových polí jsou jižní Čechy pod kulturním vlivem středočeské knovízské kultury (součást kulturního okruhu hornodunajských (jihoněmeckých) popelnicových polí), která měla významné kontakty s Podunajím (doklad na dovážených surovinách: alpská měď a sůl z Hallstattu) [Chvojka – Jiráň 2004: 163–167].

Nejprůkaznějšími nálezy používání trasy v období mladší doby bronzové jsou ojedinělé nálezy bronzových hrotů kopí. Jedná se o celkem pět hrotů z lokalit Stožec (792 m n. m.), Libínské Sedlo (cca 850 m n. m.), Sušice (472 m n. m.) a Vyšší Brod (cca 600 m n. m.). Tyto hroty kopí byly nalezeny při vodních tocích a na trasách pozdějších středověkých komunikací. V tomto údobí je možné uvažovat o charakteru komunikací v podobě neudržovaných pěšin. S přímo úměrnou nejednoznačností směru a průběhu trasy je pak nutná dobrá znalost terénu, kterým výrazné geomorfologické přírodní útvary a vodní toky jistě usnadňovaly orientaci [Fröhlich 1999: 267–269; Semotanová 2002: 163, 165]. Souhrnně pak k možnosti existence komunikací od pozdního paleolitu až po slovanské období F. Kubů a P. Zavřel.<sup>12</sup>

Hranice souvisle osídlené plochy mohylové kultury ve starší době železné probíhala na úrovni Volyně a Malenic (10 km severovýchodně od Vimperka). Pro dobu laténskou jsou nejvýznamnější památkou hradiště Věneč u Lčovic (765 m n. m., vnější délka opevnění 1 670 m, nejnověji geodeticko topografický výzkum viz [Beneš 1994: 105–110] a historické fotografie viz [Teplý 1933: 109, 119, 121]), sporné Sedlo u Albrechtic na Sušicku a Obří hrad u Studence<sup>13</sup> (nejnověji viz [Slabina – Waldhauser – Konečný 1990], [Slabina 2005]). Na německé straně je nevýznamnějším opevněním Boiodurum (římský tábor Castra Batava v 1. stol. po Kr.) z 1. stol. př. Kr. (dnešní Pasov), v jehož okolí se hledají hrncířské dílny na

výrobu tuhových keramických obalů (?) na sůl, která se v nich dopravovala po stezce vedoucí z Pasova oklikou přes Linec do Čech (?) [Beneš 1979: 33–34].

Pro dobu laténskou je diskutováno také využívání Vltavy jako dopravní tepny. Napovídalo by tomu nasměrování jedné z bran Nevězického oppida přímo k vodě a s dokonalým výhledem na tok. Dále je zde otázka suchozemského spojení mezi třemi fortifikacemi laténského období (Nevězice, Zvíkov, Hrazany), která byla navzájem přístupná překonáním vodního toku. Ten byl využit jako fortifikační prvek. Navíc se distribuce jihočeského grafitu kryje se směrem jeho šíření po toku Vltavy [Machula 2000: 197–198]. Z toho vyplývá, že vodní toky nebyly již v této době vnímány jako nepřekonatelná fyzická ani kognitivní překážka a byly zřejmě běžně využívány.

Z doby římské jsou na území jen ojedinělé nálezy mincí. J. Militký určil nejistý nálezový soubor antických mincí ze Strážného. Nejdůležitější indicií je převaha ražeb z mincovny Siscia (nejmladší mince z let 393–423), která zásobovala římské podunajské provincie. Právě odtud pochází většina pozdně římských mincí z českých nálezů. Nález by tak mohl být dokladem používání trasy Zlaté stezky i pro období stěhování národů. Na německé straně jsou jen ojedinělé nálezy mincí (lok. Waldkirchen, Zwiesel) [Militký 2000: 92–93].

Nejbližší germánské osídlení bylo na sklonku 3. až druhé pol. 5. stol. u Přešťovic. Až v 8. stol. obsadily slovanské kmeny Pootaví pod ochranou soustavy hradišť (Kněží hora u Katovic, Hradec u Řepic, hradiště u Sousedovic, Hradec u Němětíc), která zaniká v 10. stol. [Beneš 1979: 25–26].

### **1.2.7 Historické aspekty a archeologický výzkum – středověk**

V 10. stol. patřily lesy západně a jižně od Boubínského masivu kapitule pražského kostela u sv. Víta. Ta také zajišťovala částečné osidlování. Bylo to i s ohledem na potřebu ochrany české hranice v tomto

období a požadavky na hustší osídlení s rozvojem dopravního spojení. Na popud českého panovníka<sup>14</sup>, povolali proboštové z Vyšehradu dělné mnichy řádu benediktinů z Windberga u Řezna, aby osídlili zdejší krajinu. Údajně měli k r. 1174 vybudovat obec Klášterec (vzdálena 3,5 km od Vimperka jižním směrem po trase jednoho z úseků dochované vimperské větve Zlaté stezky; pozn. I. K.) s dalšími vesnicemi a samotami.

Těmto novým lokacím dávali jména po svých bývalých sídlech. Jedna z těchto osad tímto způsobem dostala jméno „Windberg“. Bavorský hrabě Albrecht III. z Luku zde měl vybudovat r. 1195 hrad, pod názvem Windberg. Postupem času se název měnil z (r. 1264) Wintherberc, na Winterberch (r. 1284–1289), (r. 1369) Wintberg, Windberg, (r. 1426) Wytenberg. Syn a nástupce výše jmenovaného hraběte, Albrecht IV. (Berthold \*1185 vládl v letech 1198–1242), ze svých bavorských držav povolal do zdejšího kraje další osídlece. Na hrad Windberg a nově příchozí obyvatelstvo se přeneslo i zajištění ochrany hranic [Šimák 1938: 1044; Novotná 2001: 16; kritické srovnání Starý 1979: 84–88 a pozn. 1 v Šimák 1938: 1044, Durdík – Kubů – Zavřel 2002: 139].

Český král Karel IV. dal zřídit na pomoc i k obraně území další hrady v okolí, jako Kunžvart (Königswarte v překladu Královská stráž) r. 1359 (na hoře Strážný, 1 032 m n. m.), a dále několik vesnických tvrzí. Od tohoto území do 13. stol. bylo nejbližší trvalé osídlení na české straně vzdálené cca 30 km. Jednalo se o osadu vyšehradské kapituly Staré Prachatice. Územním rozsahem i způsobem vedení hranic majetku Vyšehradského proboštví na Prachaticku ve 13. a 14. stol. se zabýval P. Boháč [Boháč 1983: 337–370]. Na německé straně to byl cca 20 km vzdálený hrad Wolfstein založený při Freyungu za vlády (1191–1204) pasovského biskupa Wolfgera z Erly [Durdík – Kubů – Zavřel 2002: 141].

Svou funkci hrad Kunžvart (donjonová dispozice) plnil až do r. 1578, kdy utrpěl požárem. K hradu přináležela i poustevna Panny Marie založena r. 1405 na Zátóni a také na Staré Vltavě (dnešní Horní Vltavice) [Šimák 1938: 1045; Kuča 2008: 117–119].

V Čechách takoví poustevníci přináleželi k řádu benediktinů. Ti své poustky zakládali v neobydlených místech, která tímto kolonizovali. Vůbec prvním známým poustevníkem na Šumavě byl Vintíř (Gunther) (\* kolem r. 955 v rodině říšských hrabat z Käfenburgu – † 9. 10. 1045 (?) pohřben v Břevnovském klášteře). Usadil se dle tradice na zemské stezce u Hartmanic, která nese jeho jméno [Fröhlich 2000–2001: 124].

Nadregionální význam měla stavba hradu Kašperku (na příkaz Karla IV. r. 1356, pův. Karlsberk). Důvodem jeho stavby byl rozvoj těžby zlata v Povydrí, zhoršené vztahy s císařem Ludvíkem Bavorem, kontrola sušické, nejmladší větve Zlaté stezky a vybudování důstojného sídla královské správy a výkonu práva v regionu (886 m n. m.).

Hrad Vimperk byl původně založen jako mocenská opora. Přechází do vlastnictví pánů z Janovic (r. 1264 predikát šlechtice Purkarta z Janovic (syn zvíkovského purkrabí). Z nejméně položených je to „horský hrádek“ na skalnatém vrcholu Velký Ostrý (1 293 m n. m.) – hrad na Ostrém (rozm. 30 x 30 m, zal. 13. stol.?). Hrádek, tvrz najdeme vyobrazenou na rukopisné, barevné, pohledové hraniční mapě (430 x 48 cm) z r. 1514 furthského hejtmána Sigmunda von Seyboltstorffa zu Ritterswoerth [Mucha 2003: 30]. Hrad na Stožecké skále (973 m n. m.) zajišťoval prachatickou větev Zlaté stezky a splňoval tak svou vojenskou, účelovou funkci [Durdík 2003: 438–445]. Kompletní zaměření reliktní i okolí viz [Kubů – Zavřel: 1994, 59]. Stejně tak i hrad Hus, jehož výstavbu v r. 1341 povolil král Jan Lucemburský čtyřem bratřím z Janovic jako královské manství [Durdík 2000: 202–203].

V západní části oblasti vznikaly ve středověku (14. stol.?) svobodné královecké rychty (celkem na osm rychet v pohraničním Královském hvozdu a rozptýleně i na Volyňsku), jejichž obyvatelé se stali strážci hranic na Šumavě (oblast Stach). Původem se jednalo o české obyvatelstvo, k jehož poněmčení došlo po třicetileté válce. Tito obyvatelé měli řadu výsad<sup>15</sup> a osobních svobod (včetně držení zbraně, což nevolníci po třicetileté válce nesměli). Králováci bojovali po boku zemské hotovosti

a v době nebezpečí budovali na stezkách záseky, konali v lesích strážní službu proti cizímu nepříteli i lapkům [Vondruška 1989: 36]. Německé prameny z r. 1126 charakterizují přeseky jako pohraniční opevnění. Dodnes je možné tuto praktiku dokladovat na pomístních jménech jako Příseka, Přísečno, Přeseky apod. [Šída 2005: 590].

Královský hvozď původně náležel královské komoře. Od 15. stol. bylo území zastavováno různým šlechtickým rodům. To vedlo přes celé 16. stol. k potyčkám a sporům. Až r. 1617 vydal císař Matyáš listinu, kde potvrdil obyvatelům Královského hvozdu, že zůstávají „na věčné časy“ pod přímou ochranou českého panovníka. Po bitvě na Bílé hoře bylo ale jednotné území rozděleno ve dvě části a prodáno. To také vedlo k dalšímu odlišnému vývoji v těchto částech.

Na základě výjimečného postavení a výsad této sociální skupiny byla i jejich sídla odlišného charakteru. Jednalo se o rozlehlé usedlosti s hospodářskými budovami a skladovacími prostory. Takový dochovaný královácký dvorec je možné dodnes nalézt na Antýglu (Antýglovský dvorec u řeky Vydry mezi Srním a Modravou, 928 m n. m. pozn. I. K.) [Vondruška 1989: 36–38].

Dalšími impulsy v rozšiřování osídlení připadaly na těžbu zlata a v pozdějším období na zakládání sklářských hutí. Na této kolonizaci se majetkově podíleli feudálové. Například rod Vítkovců, páni z Janovic, Bavorové ze Strakonice. Ve 13. stol. se zřejmě okraje pomezního hvozdu dotkla probíhající kolonizace lesní půdy. Do této doby spadá i založení řady menších i větších osad, první sklárny a také jedny z prvních tržních středisek – pozdějších měst. Zemědělská kolonizace lesní půdy postupuje díky své obtížnosti pomalu. Šumava drží primát se svými nejvýše položenými zemědělskými osadami (Bučina/něm. Buchwald v 1 162 m n. m. zal. v pol. 18. stol., Filipova Huť/něm. Philippshütte 1 100 m n. m. zal. v r. 1785) [Vondruška 1989: 14, 51].

Intenzivní kolonizace 12. a 13. stol. rozšířila osídlení po proudu potoků do nejpříhodnějších míst. Koncem 14. stol. jsou neodlehlejšími

sídly Nicov, Zdíkov, a při cestě do Bavor Klášterec, Solná Lhota, Horní Vltavice, Zátoň a hrad Strážný. Při horním toku Vltavy však kolonizace probíhala snadněji již ve 13. stol. Důvodem byly lehčí geomorfologické překážky stran německého osídlení (Volary, Dolní Vltavice, Vyšší Brod, Rožmberk nad Vltavou) a ještě dál směrem na jihovýchod splynulo osídlení z české strany s rakouským již ve 14. stol. [Záloha 1972: 113].

O poznání rychleji pronikali do nitra Šumavy zlatokopové. Dodnes o tom svědčí dochované sejpy, tj. pozůstatky hald přesypaného písku (hlušiny) při plavení. Druhotná ložiska zlata v celém povodí Volyňky, Vydry, Losenice, na Kaplickém potoce, levobřežních přítocích Blanice i tzv. „zlatonosné“ Otavě (pravěká i středověká těžba na lok. Modlešovice<sup>16</sup>) byla důvodem pro rýžování. Z nejbližších lokalit to jsou Horská Kvilda<sup>17</sup>, Solná Lhota, Zábrdí, Čábuze, Lažiště aj. [Kudrnáč 1971: 12–13, 33].

Již ve 12. stol. byla většina druhotných ložisek bonanz, tj. usazeniny u řek a potoků z doby poledové s většími plíšky zlata, vytěžena. Hledání se od 12. do 16. stol. proto obrátilo k náplavám vzniklým v meziledových dobách. Byly těženy hluboké šachty s doprovodnými sejpy a strouhami na přivedení vody k rýžovnickým splavům [Kudrnáč 1999: 13–15]. Rudní žíly vhodné k hornickému dobývání vystupují v okolí Volyně, Záblatí a Čkyně (nedat. štoly). Pozůstatky hlubinné těžby jsou ve větším měřítku zachovány především v Kašperských Horách, Rejštejně, Hartmanicích, Horách Matky Boží [Kudrnáč 1971: 12–13, 33].

Archeologicky identifikované sejpy datované do 14. stol. nalezneme v zájmové oblasti např. u Horské Kvildy. Dokládá to i nejstarší listina datovaná 23. května r. 1345, v níž potvrzuje král Jan Lucemburský Tomáši a Janovi vlastnictví háje zvaného Gevilde (ze středohornoněmčiny ge-vilde tj. bezlesé území plání a luk) za Rejnštejnem, který za zásluhy obdržel jejich otec Ondřej (správce královských statků v Písku). Kromě vod, rybníků, luk a pastvin mají mít zvláště užitek z rud a kovů tam

nalezených i v budoucnu [Kudrnáč 1999: 13–15; Šimák 1938: 1040; Kudrnáč 1974: 220].

U nedaleké Roklanské nádrže a po toku Roklanského potoka jsou nejvýše (1 200 m n. m.) položené identifikované sejpy s rýžovištěm, které pokračují i na bavorské straně při toku Studené Vltavy. Ve vymezeném zájmovém území to jsou ještě archeologicky zkoumaná rýžoviště u Kaplického potoka v Zátóni (pod úpatím Boubína, 900 m n. m.) datovaná do 14. stol. i se stopami osídlení. Do stejného období spadá i pás rýžovnických hald podél Arnoštského potoka (850 m n. m.) a Volyňky u obce Lipka.

Od 14. stol. se zlato na Šumavě dobývá i hornickým způsobem. Doklady jsou především v kašperskohorském důlním obvodu. Příznačně na způsob těžby ukazuje i (r. 1345) zachovaná městská pečeť Kašperských Hor. Motivem je zde zdvižená ruka držící mlátek, a ze stran to jsou pak dvě hornická želízka [Kudrnáč 1999: 16–17].

Archeologicky detekovaná (datováno do 14. – 15. stol.) jsou hornická díla na hoře Křemelná (1 125 m n. m.) a pak zlatodoly u Kvildy na návrší Břemeno (1 156 m n. m.). Těmito nejvýše položenými využívanými lokalitami procházela Zlatá stezka. K dolům patřila i úpravna vytěžené zlaté rudy. Jednalo se o pícky k pražení rudy, mlýn, síta, rýžovnický splav a dochované balvany s charakteristickými soustřednými rýhami a důlky k provádění amalgamace. Takovéto provozy jsou doloženy od pol. 14. stol. a v Čechách je jich známo na třicet. Odhalit takovou lokalitu může i zahloubený úvoz směřující od lomu na rudu k potoku s mlýnem.

Autor vyslovil domněnku, že pojmenování Zlaté stezky je možné spojit právě s vytěženými plíšky zlata (přívlastek je poprvé zaznamenán v r. 1575). Ty byly směnitelné ve všech zemích tehdejšího světa za různé komodity a tak tomu mohlo být i na probíhající cestě kolem těžebních rýžovnických areálů (v úseku Horská Kvilda – Horaždovice na 53 lokalit)

[Kudrnáč 1990: 436; Kudrnáč 1991: 306; Kudrnáč 1993: 59; Kudrnáč 1999: 18–19].

Ve 14. stol. už na Šumavě pracovalo více sklářských hutí. Kromě dřevařů, výrobců potaše a hamerníků to byli především skláři, kteří pronikali do pralesů a klučili mýtiny pro své sklářské samoty. Byl to životní prostor pro samotnou hospodářskou činnost a taky pro zázemí rodin pomocníků, kteří vykonávali dovoz surovin, odvoz skla aj. Samotná sklářská výroba spotřebovala velké množství dřeva. Po vytěžení dřevní hmoty z rentabilní vzdálenosti od stanoviště se skláři přesunuli na nové místo, obvykle výše do lesů. Na vykloučeném místě vznikaly zemědělské osady [Lněničková 1996: 10, 13]. Stejná praktika stěhování hutí je popsána i ve vnitrozemí Čech [Adler 96: 121–122].

Nevyužitá dřevní hmota<sup>18</sup> (po spálení v pecích potaš), blízkost základních sklářských surovin (z horských toků to byl dostupný i pouhým povrchovým sběrem poměrně kvalitní křemen, vápenec) a vodní zdroje jsou vhodné předpoklady pro rozvoj sklářství [Fröhlich 1989: 3]. Sklářství zde mělo ideální podmínky. Huťské okrsky se všeobecně nacházely v blízkosti obchodních cest<sup>19</sup>. Ve středověku jsou pak sklárny polohovány především v podhůří do nadmořských výšek 900 m n. m., až v 18. stol. skláři běžně pronikají výše do hor (až 1 100 m n. m.) [Fröhlich 2003: 615].

Zahájení provozu nejstarších skláren na Vimpersku můžeme klást do 14. stol. První průzkumy v terénu zde prováděl od r. 1964 ředitel vimperského muzea J. Solar<sup>20</sup> [Fröhlich 1997: 175].<sup>21</sup>

Souhrnně se dá konstatovat, že do 14. stol. bylo hlavním rysem zakládání sídel. Pro další období převládalo rozšiřování už existujícího osídlení a s tím i hospodářsky využívaného okolí.

Doba husitská znamenala výrazný přesun v majetkové držbě feudálů. Na konci 15. a především po celé 16. stol. zaznamenaly zvýšenou hospodářskou aktivitu šlechta a města. Došlo k rozvoji vrchnostenského podnikání. Zakládají se nové zemědělské poplužní



dvory, ovčiny, sklárny. V nebyvalé míře se těží dřevo, které se splavovalo po řekách [Vondruška 1989: 16].

V 16. stol. došlo k oživení těžby kovů (stříbro). Začala se těžit i železná ruda (Železná Ruda), k jejímuž zpracování se budovaly pece, (doloženy od 14. stol., konkrétní zmínka je z r. 1343 o třech malých hutích na Kvildě [Hofmann 2003: 609]). V hamrech se pak dále vyráběly výrobky. Pro utavení železa bylo zapotřebí dřevěného uhlí, které vyráběli v milířích (obsah 15–40 m<sup>3</sup>) uhlíři. Poplatky vrchnosti z této činnosti jsou doloženy z doby třicetileté války [o. c. 1989: 17, 84].

V 15. a 16. stol. se projevuje zvýšená hospodářská činnost rodu Rožmberků, který na jihu Čech získává rozsáhlá území. Jedná se o území kláštera Zlatá Koruna, Prachatice, později i panství Vimperk) [Hajník 1991: 30].

V 17. stol. začala další vlna kolonizace lesních ploch. Vznikalo trvalé osídlení ve vyšších horských partiích, kde již bylo zemědělství pouhým doplňkem obživy. K hlavním příjmům obyvatel patřila výroba jednak dřevařská a sklářská. Těžba dřeva představovala výrazný příjem i pro vrchnost. Prvně zakládané dřevařské osady měly ještě zemědělský charakter (např. Křišťanov, Nová Pec aj.) později pak Krásná Hora, Knížecí Pláně, Modrava, Tetov [Vondruška 1989: 21–22].

### **1.2.8 Sídlní struktura**

Typ sídel byl podmíněn charakterem terénu, komunikačními možnostmi a dostupností stavebního materiálu, který byl jednou z hlavních určujících veličin pro konstrukci staveb. Typ sídel určoval i návaznost plužin. Pro celé podhůří Šumavy je převládajícím typem návesní, pro Šumavu pak původem mladší, řadová ves (rozšíření staveb probíhalo podél komunikace). V horských oblastech převládal rozptýlený typ sídel s nepravidelnou zástavbou (např. Nové Hutě). Signifikační pro většinové německé obyvatelstvo byly roubené domy chlívového typu (viz [Mencl 1980: 504–505]). Časově se jedná o sídla postavená v souvislosti

s kolonizací sklářských a dřevařských dělníků v 17. až 1. pol. 19. stol. Oblastní specifikou je tzv. Volarský dům, označovaný též jako alpský (viz [Mencl 1980: 497–503]). Jeho rozšíření souvisí s kolonizací ze Štýrska a Tyrol<sup>22</sup> v 16. stol. (lok. České Žleby, Železná Ruda, Lenora, Vimperk) [Vondruška 1989: 159–162].

Největší nárůst osídlení horské oblasti v 18. stol. souviselo se vzestupem těžby dřeva. Dřevo představovalo významný zdroj příjmů feudálních vrchností. Volná plávka krátkého polenového dříví po Vltavě (úsek Vyšší Brod – Český Krumlov) je doložena z archivních záznamů z 15. stol. Důvodem bylo jednak v 16. stol. za vlády Rožmberků značně odlesněné prostředí v okolí Českého Krumlova, zvýšená spotřeba samotných feudálů na svých sídlech, použití ve stavebnictví nebo k výdřevě těžebních štol.

V rozmezí let 1539–1545 padlo rozhodnutí Petra III. z Rožmberka pro upravení koryta Vltavy. Velké balvany v korytu byly rozstříleny, k nadstavování vody byly postaveny jezy. V r. 1549 již Vilém z Rožmberka dal vystavit v Českém Krumlově dřevěné brlení na zachycování splaveného dříví. Poslední z Rožmberků Petr Vok pak vydal v r. 1592 plavební nařízení na splavení 15 000 m<sup>3</sup> polen. Úprava koryta se se zvyšující spotřebou dřeva v pol. 18. stol. dostala na toku Teplé Vltavy až k Horní Vltavici. Dříví tak mohlo být splavováno i z Vimperského revíru. V r. 1802 byla plávka možná i pro České Budějovice s vystavenými rechlemi a v pol. 19. stol. se plavilo dříví až do Prahy. Zprávy o plávce dříví na řece Otavě, Křemelné, Roklanského potoka a Vydry jsou ze 16. stol. [Landa 2003: 583].

První částečně ještě zemědělské dřevařské osady byly zakládány na přelomu 17. a 18. stol. Vrchnost nabízela dřevařům výhodné mzdy, deputát dřeva, levný pronájem půdy i příspěvek nebo několikaleté úlevy na postavení domu. V rámci vimperského panství Schwarzenberků mezi léty 1790–1825 vznikaly nové osady (např. Uhlíkov, Josefův Důl, Tetov) nebo se v nich navyšoval počet domů (např. Michlova Huť o 15, Zátoň o

40, Adlerova Huť o 21, Knížecí Pláně o 48 domů). Na přelomu 18. a 19. stol. bylo dosaženo na Šumavě horní hranice osídlení, která již nebyla výrazně překročena [Vondruška 1989: 22, 26].

### 1.2.9 Onomastický průzkum

Součástí teoretické přípravy archeologického průzkumu vymezené oblasti a jeho tematice by měl standardně předcházet průzkum toponym.

Ve 13. stol. je Vimpersko pod správou pánů z Janovic. Purkart z Janovic obdržel pohraniční hvozď kolem r. 1260 jako léno od Přemysla Otakara II. Mezi léty 1260–1263 vzniká hrad s tehdy módním<sup>23</sup> německým jménem Winterberg. Postupnou kolonizací byly zakládány nové vesnice. Tento proces dokumentuje významná listina z r. 1359 [Hajník 1991: 15–16].

Při založení byly obce české, ale už na přelomu 15.–16. stol. na Prachaticku podléhaly germanizaci. Na Vimperku se tak děje později s doklady ze 17. a 18. stol. (např. Skláře r. 1625 Glashütten, Solná Lhota r. 1720 Salzweg, Zátoň r. 1687 Schattawa...) [o. c.: 18–19].

Na rozmach vnitřní kolonizace v 2. pol. 12. stol. do vyšších poloh upozorňují některá místní jména v okolí Vimperka (Sedlec u Dolan, Bošice, Čábuze) [Šmilauer 1960: 105].

Osídlování, probíhající ve 13. a 14. stol. [primární kolonizace, I. K.], bylo národnostně zčásti německé a zčásti české. Původně české oblasti podléhaly postupné germanizaci. Německá kolonizace vycházela z Horního Rakouska. Ve 14. – 15. stol. se objevují v písemných dokladech německá jména obcí, která odrážejí činnosti typické pro mýcení lesa. Na prachatickém území to jsou nejčastější jména končící na –stift, –schlag, –heid, –berg [Hajník 1991: 24–25].

„Koncovka –ried patří stejně jako –reut [...] a –schlag k typům, které vyjadřují kolonizační činnost v zalesněném území /'reod' znamenalo v

ahd. 'vymýcené území', apel. 'slag' má v češtině význam 'paseka'/.“ [o. c.: 12, pozn. I. K. zkratka ahd. = starohornoněmecký, zkratka apel. = apelativum].

Kolonizační postup se zastavuje na konci 14. stol. a jeho stagnace trvá do 2. pol. 16. stol. Důvodem je hospodářská krize, časté mory a války v Německu.

Např. ve 14. stol. získává město Kašperské Hory výsadu vybudovat spojení s Pasovem vedoucí přes Kvildu (nejvýše položená obec v Česku 1 066 m n. m. pozn. I. K.). Kvilda je zmiňována k r. 1569, ale už v r. 1345 je jmenován v těchto místech budoucího osídlení les Geulde [o. c.: 31].

Ve 14. stol. se na Vimpersku rozvíjí sklářství (již r. 1359 je v listině zmíněna Sklenarzowa Lhota (dnešní Skláře, cf. Vítovský 2000: 39 a dále pozn. <sup>24</sup>). Od 16. stol. je pozorovatelný nárůst nových hutí. V urbáři vimperského panství je k r. 1581 uvedeno na šest majitelů sklářských hutí.

Při svém založení získala huť obvykle jméno majitele. Změnou vlastníka se změnilo i jméno huti, které přecházelo na obec, která při sklárně vznikla [o. c.: 31]. Existence skláren se projevila u názvu osad přívlastkem Huť. Název Stará Huť dostávaly osady až po vybudování sklárny nové. Rozlišovaly se také podle své polohy jako Hořejší, Dolejší, podle vodních toků (Helmbašská, Vltavská, údolí, vrchů (Huť pod Boubínem, Kubova Huť) nebo podle výrobního sortimentu, který u nich převažoval (Šeravská pateříková huť, Vltavská zrcadlová huť). Většina skláren příjmení však přejímala od svých majitelů, kteří byli zpravidla huťmistry (Adlerova, Magerlova, Korkusova, Schlemarova ...). V menší míře pak od jejich křestních jmen (Kryštofova po Kryštofu Plechingrovi, Michlova huť po Michaelu Müllerovi, Tomášova po Tomáši Rygnciklovi ...). Z praktických důvodů byly sklárny pojmenovány na počest vrchnosti (Filipova Huť po majiteli panství Filipu Kinském apod.) [Fröhlich 1993: 170–172]<sup>25</sup>. Sklářství posunulo osídlení na Vimpersku až k úpatí Boubína.

V průběhu 17. – 19. stol. vzniká na Vimpersku nejvíce obcí v rámci tzv. sekundární kolonizace [Hajník 1991: 33].

Dalšími toponymy, které mohou napomoci určit časovou a geografickou linii vrstvy osídlení, jsou lokality s názvy Újezdy a Lhoty. Vznik Újezdů ve smyslu objetých pozemků (vymezovány pomocí svědků a pravidelně pak se svědky objížděny) je datován do 10. stol. (H. Jireček). Újezdy (cca 121 lokalit) jsou zakládány na konci 12. stol. a Lhoty (cca 322 lokalit, nejstarší doložená z r. 1199) později ve 13. stol. (E. Schwarz, V. Novotný, V. Šmilauer).

Jednou z charakteristik nově zakládaných vsí je přejímání jména vytyčeného újezdu. Geograficky je jich nejvíce v okrajovém lesním pásmu staršího sídelního území Čech (J. Lippert). Újezdy jsou dokládány ve větší míře v západní části Čech (na jihu na bývalém Prácheňsku) a Lhoty v jihovýchodních a jižních Čechách. To by mělo také potvrdit zjištění V. Šmilauera, který názvy Újezdů nenašel v později osídlovaných oblastech jako byla Českomoravská vrchovina, Podkrkonoší a Pošumaví.

V případě Újezdů se jednalo o kolonizaci nekultivované krajiny a proto hranice byly vytyčovány za pomoci linie potoků, cest a výrazných bodů nebo signifikantních přírodních útvarů. Nejistotu v průběhu hranic zemských i soukromých ilustruje dopis úředníka na Vintřberce Víta Kozy panu Petru Vokovi z Rožmberka z r. 1578. Jeho Milosti oznamuje, že Němci z Bavor „sobě nové hranice na dřevích vysekavši poznamenati dali“ a to na dvě míle než bylo „zvykem“. Nejlépe zná hranici mlynář z Klášterce, který má (původní hranici vytyčujících (?) pozn. I. K.) potoky k obhospodařování ještě od pana Petra Malovce [Teplý 1933: 37].

Souvislost je spatřována i mezi zakládáním kostelů v Újezdech (20 lokalit) s patrocinií charakteristickými pro 12. a poč. 13. stol. Patrocinia byla v době 12. stol. měněna s nabytím nových ostatků nebo vlastnickými poměry [Štěpánek 1968: 553]. Lhoty pak dokládají proces vrcholné kolonizace domácího obyvatelstva ve zbývajícím obtížněji dostupném terénu vyšších poloh s méně kvalitní půdou. Na vymýcené půdě bývali

noví osadníci osvobozeni na jistou lhůtu od daní. Byli takzvaně „na lhotě“ a drželo se zde lhotní právo. Tento racionální postup je příznačný pro drobnou šlechtu a feudály, který se tak snaží využít půdu v okrajových částech svých katastrů [Boháč 1974: 4–6, 8–10].

Pro identifikaci průběhu cest je důležitý termín muta/mauth/mýto (např. Vysoké Mýto r. 1265) [Vávra 1974: 63] jako v případě městečka Mauth (5 km od hranic) na bavorské straně při Zlaté stezce u Strážného. Dále jsou to formanská místní jména jako Hledsebe/Siedichfür a Pozorka/Gibacht s imperativním výrazem, které v terénu označující začátky příkrých spádů stezek, kde bylo nutné brzdit formanské vozy. Na taková místa upozorňoval kamenný sloup s vytesanou šupkou/čubou<sup>26</sup> (brzdící zařízení) ve funkci výstražné značky. Jednalo se navíc i o loupežnická jména, protože obtížná místa především ve směru do stoupání umožňovala přepadení [Vávra 1973: 171].

Další zastávkou mohou být i jména starých hospod, krčem, formanek. Zájezdní hostince byly vybaveny stájemi, kovárnou, kolárnou, hostinskými pokoji. Na dálkových komunikacích se jednalo většinou o vrchnostenské, pronajaté podniky, které měly povinnost k odběru panského piva, vína, kořalky aj. zboží (pojmenování Na Panské, Panský dům apod.)<sup>27</sup> [Vávra 1968: 233]. První zmínky o nich pochází z 13. a 14. stol. Byly budovány v osadách, na samotách, na křižovatkách, u obtížných úseků cesty (přípřež) nebo brodů. Zprvu byla síť hospod ve vzdálenostech na půl dne cesty plně naloženého formanského vozu, později se zahušťovala. Některé z hospod jsou zaznamenány i na Müllerově mapě [Vermouzek 1977: 129, 134–136]. Orientaci na stezkách v pomezním hvozdu nebo i v husté síti stezek zajišťovala významným hostům, kupeckým nebo i vojenským výpravám (Lothar zabloudil s celým vojskem v r. 1126 i s průvodci) instituce tzv. provodů. V místních jménech jsou to dochované osady Provod, Provodín, Provoz atd. situované u vstupu do pomezního hvozdu [Choc 1965: 20].

Ve spojení s distribucí v pravěku exploatované soli z pánve na řece Sále můžeme uvést příklad toponymy v severním pomezním hvozdu s kmenem jabl-/něm. gabl- (Jablonec, Gablonze, Jablonné v Podještědí), které by svědčilo pro keltský substrát. Obecně lze tímto toponymem, jehož etymologie je od stromu jabloň v celé střední Evropě, doložit vyznačení starých cest při vstupech do hvozdu, u zemských bran, rozcestích. Je navržena hypotéza s uměle pěstovanými jabloňovými porosty, jako cestovními znameními, které byly udržovány přirozenou obnovou (?) [Vávra 1974: 37, 45]. Pro srovnání může být připomenuto nařízení za vlády Marie Terezie (\*1717, doba vlády 1740–1780) a Josefa II. (\*1741, doba vlády 1780 – † 1790) k vysazování ovocných alejí podél cest, aby se v jejich stínu šetřili koně a navracející se vojska nebyla pozorovatelná, mohla se občerstvit plody. Aleje tvořily také důležitý orientační prvek v krajině a kořeny zpevňovaly terén. Přípis císařovny Marie Terezie z r. 1752 nařizuje vysazování ovocných stromů u nových císařských silnic. Již Karel IV. (\*1316 – † 1378), který sám hodně cestoval a znal komunikační a vojenský význam cest, zakládal cesty s novými parametry, tzv. silné cesty (silnice) se zpevněným povrchem o šíři 5 m, aby se vyhnuly dva povozy [Roubík 1938: 23, 4–44].

### **1.3 Zlatá stezka**

Od raného středověku spojovala Zlatá stezka české země s německým Pasovem a byla nejdůležitější spojnici jižního Německa s naším územím. Systém stezek se vyvíjel, až se ustálil na třech hlavních tazích, které doplňují spojnice. Tyto tři hlavní větve vycházely společně z Pasova a ještě před hranicemi se od sebe oddělovaly směrem k cílovým městům na české straně. Nejstarší byla Dolní Zlatá stezka doložená na počátku 11. stol. (Prachatice – Pasov). Střední Zlatá stezka je doložená na počátku 14. stol. (Vimperk – Pasov). Horní Zlatá stezka vznikla v pol. 14. stol. (Kašperské Hory – Pasov). Vrcholné období obchodu na těchto komunikacích probíhalo ve 13. a 14. stol. Pro provoz (údržba, opravy, výběr cla) ve středověku byly zásadní dvě církevní instituce (pasovský

ženský klášter v Niedernburgu a vyšehradská kapitula v Praze), které spravovaly provoz na Zlaté stezce. Podél stezky si vyšehradská kapitula vybudovala rozsáhlý majetkový komplex, který spravovala až do doby husitských válek [Kubů – Zavřel 2007: 9, 19, 21].

V r. 1198 potvrdil biskup Wolfker ženskému benediktinskému klášteru v Niederburgu (připojen k majetku pasovských biskupů v r. 1161) české clo, k jehož výběru měly jeptišky dovoleno si opatřit vlastního výběrčího mýta. České clo bylo vybíráno v Pasově na obou březích Dunaje a malé české clo již také v Ilzstadtu. Obdobně tomu bylo na české straně, kde směla vyšehradská kapitula kromě držení darovaného území od krále Vratislava II. (\*1032/5 – † 1092) v r. 1088 právo vybírat clo na prachatické stezce [Starý 1979: 90–91].

Hlavní dováženou komoditou do Čech byla sůl, jejíž význam může ilustrovat výrok římského učence Cassiodoruse z 6. stol.: „Člověk může žít bez zlata, ale ne bez soli.“ Dodnes je zvykem vítat hosty chlebem a solí. Sůl byla především důležitým konzervačním prostředkem potravin. Na konci středověku je odhadnutá roční spotřeba soli na jednoho člověka 16 kg [Starý 2001a: 59–60]. Soumaři jako zpáteční náklad vozili obilí, pivo, chmel, slad, máslo, sýry, prachatickou kořalku apod. K vývozům se v různých obdobích vztahovaly zákazy, povolení nebo příkazy v souvislosti s hospodářskou nebo politickou situací [Starý 2001b: 115]. V r. 1501 dosáhl obchod na Zlaté stezce svého vrcholu. Do Prachatic přichází týdně na 1 200 koní s více než třemi miliony litrů soli (do Vimperka asi 1,4 miliony a do Kašperských Hor 780 000 litrů v r. 1560).

Třicetiletá válka omezila intenzitu obchodu a využívala stezku pro vojenská tažení (opevnění volarské šance z let 1618–1620). Soumaři i jejich koně byli povoláváni k plnění vojenských povinností [Kubů – Zavřel 2007: 27, 29]. Stav vimperské větve Zlaté stezky v r. 1635 ilustruje výpověď volyňského měšťana Prokopa, kdy do Volyně přijelo na 57 vozů tažených volskými potahy (šest volů na jeden potah se znamením „S“ na



pravém stehně) s vojenským doprovodem a směřujících do Řezna. [Teplý 1933: 204–205].

Po třicetileté válce se obchod po stezkách pomalu zotavoval. Po vítězství Habsburků zde působil státní monopol dovozu rakouské soli do Čech. Nejpostiženější byla nejstarší prachatická větev. Na vimperské a kašperskohorské větvi to byl dvakrát větší objem zboží. Svědčí o tom výše mýtních poplatků vybraná pasovskými na hradě Wolfsteinu z let 1646 až 1700 [Durdík – Kubů – Zavřel 2002: 147, 153].

Ve válečných a obchodních záležitostech byl kůň zvířetem „dějinnotvorným“. Volský potah držel doménu v hospodářské oblasti a až ve 12. –13. stol. byla k tahu ve větším měřítku využívána i koňská síla. Skot má měkčí paznehty a nesnáší tvrdé, kamenité cesty, ale byl lépe uzpůsobený pro zápřah jařma, jha známého již od starověku [Měchurová 1981: 76]. Soumarské karavany mohly po úzkých stezkách postupovat po jedné za sebou a jejich denní pochod činil okolo 25 km. Ten končil většinou v nějakém soumarském sídlišti (Waldkirchen zal. již v 11. – 12. stol. a Volary na poč. 14. stol.). V odstupech byla podél stezky také napajedla pro zvířata (České Žleby). Soumaři si z těchto sídel vymohli v r. 1538 na bavorském vévodovi Arnoštovi vydání prvního soumarského řádu (cesta Pasov – Prachatice 1 x do týdne, omezení pro svobodné muže) [Kubů – Zavřel 2007: 22, 27].

Clo bylo vyměřeno podle nákladu soumara a bylo dvakrát tak vyšší než to, co unesl člověk, konkrétně otrok. Ti zřejmě pocházeli v době Velké Moravy ze smutně proslulého podunajského tržiště Raffelstetten u Lince. Ze středoevropských slovanských území byli otroci odváděni židovskými překupníky a přes Raffelstetten se dostávali dál do arabského otroctví. V této době nejsou zmínky o vozech<sup>28</sup>, které by zřejmě stav a charakter cesty přes Šumavu nezvládly. Z Čech se za sůl vyváželi hřebci, kobyly, otroci a otrokyně (cena otrokyně byla stejná jako cena hřebce, tj. třetina zlatého solidu, cena otroka a klisny pak pouze dvanáctina) [Andreska 1994: 26]. Na základě prachatických rejstříků se záznamy zaplacených

cel za zboží byly zřejmě nejfrekventovanějším obdobím provozu na Zlaté stezce v letech 1615–1635 zimní a jarní měsíce [Stejskal 2000: 29–30]. Jinak karavany procházely po stezkách celoročně. Nejvhodnější dobou pro cestu bylo období po žních anebo v zimě, kdy byl zmrzlý terén pro koně lépe průchodný a byl dostatek obilí, zpátečního nákladu [Kubů – Zavřel 2007: 22].

Orientaci na stezkách při soumraku napomáhaly zvukové signály. V Prachaticích bylo ještě v 19. stol. vyzváněno na památku soumarským zvonkem poutníkům na znamení, kterým směrem leží cíl. Po cestě tak mohlo podobně přispívat vyzvánění kostelů [Choc 1965: 20].

Podrobné zpracování a dokumentace reliků<sup>29</sup> v terénu s průzkumem detektoru kovů jednotlivých větví Zlaté stezky viz tři díly monografií autorů Kubů – Zavřel 2007, 2007a, 2009.

#### 1.4 Vývoj mapového zobrazení Šumavy

V Dalimilově kronice (ante quem 1314) se objevuje označení pro Šumavu Bavorský les a pro Němce to byl Nordwald. R. 1565 zavedl název Šumava Antonius Bonfini. Tento název je praslovanského původu šuma, tj. hvozd, hustý les. V r. 1679 Bohuslav Balbín ztotožnil výraz z mapy Germania Magna (r. 141) **Klaudia Ptolemaia** (\*87/90 – †150/168) Gabreta Silva. Na mapě (v měřítku asi 1 : 637 000, 64 x 55 cm, orientace k jihu) **Mikuláše Klaudyána** (†1520, staročeský lékař a knihtiskař) vytištěné v Norimberku r. 1518 je Šumava prezentována kresbou stromů. Z 280 zachycených měst jsou v zájmové oblasti Sušice (královské město, podobojí), Vimperk (poddanské město, katolické) a hrady Velhartice a Kašperk. Z Kašperku je vyznačena cesta do Sušice a Klatov [Mucha 2003: 29–30]. Mapa také poprvé zachycuje hlavní zemské cesty [pozn. 8 Semotanová 2002: 167]. Mapu doprovází ilustrace s dobovými povozy taženými koňskými spřeženími [Fragner 1982: 34] (viz v digitální příloze *DVD1* složku *Vývoj mapového zobrazení*).

Na žádné z dosud jmenovaných map nebyla vyznačena zemská hranice, kterou tvořil hraniční hvozď mýcený z obou stran kolonisty. Hraniční spory se datují od 16. stol. Dokladem je rukopisná barevná pohledová hraniční mapa (430 x 48 cm) z r. 1514 furthského hejtmána **Sigmunda von Seyboltstorffa zu Ritterswoerth**. Jedná se o první samostatnou mapu Šumavy z pohledu z německé strany. Je na ní vyobrazen vrchol Ostrého s tvrzí, obě Javorská jezera, hora Gross Arber či na okraji s městem Furth im Walde. V r. 1568 vychází mapa (1 : 638 000, německé názvosloví, kopečková metoda zobrazení horstev) Čech protestantského duchovního z Jáchymova **Johannesa Crigingera** (\*1521 – † 1571). Vedle vyznačených měst Klatovy, Budějovice, Strakonice, Prachatice a Krumlov je název umístěn v naznačeném lese Passawer Waldt.

Opakovanému vydání se dočkala mapa **Pavla Aretina z Ehrenfeldu** (1 : 504 000, r. 1619, 1632, 1665, názvy česky), která je již sestavena na základě práce zemských měřičů. Zobrazuje schematicky zemskou hranici, hranice krajů i Zlatou stezku přes Prachatice a Novou stezku z Bavorska do Českého Krumlova. Kromě větších měst zachycuje Volary, Sv. Magdalénu, Záblatí. Les je označen pod názvem Passauer Wald. Tuto mapu použil jako podklad písař zemských celních komisařů **Johann Stich** († 1692) při tvorbě podrobnější hraniční mapy pro potřeby celní správy v letech 1672–1676. Jsou zde zaznamenány všechny přechody, stezky, cesty i silnice (Klatovy – Nýrsko – Bavorsko) s celními stanicemi, sídly výběrčích i celních dozorců. Jsou na ní také zachyceny šumavské řeky a pohraniční obce. Další samostatná mapa Čech je od řeholníka plaského kláštera **Mauritiuse Vogta** (\*1669 – † 1730) z r. 1750 v měřítku 1 : 396 000. Zobrazení pohraničních hor je schematické. Hory jsou zakresleny obrázkovou značkou (Ostrý, Javor, Roklan, Luzný, Velké Javorské jezero. Zachycen je hrad Carlsberg, Carlsberske Hori a Boletice (viz v digitální příloze *DVD1* složku *Vývoj mapového zobrazení*).

Na dlouhou dobu bylo nejvýznamnějším mapovým zpracováním (doba vyměřování 1712–1717, 25 sekčních listů, měřítko 1 : 132 000 o

velikosti 2,8 x 2,4 m) Čech dílo rakouského kartografa **Johanna Christopa Müllera** (\*1673 – † 1721). Je na ní zachyceno na 10 500 sídel, horopis je podán kopečkovou metodou v pásmech s perspektivou. V oblasti Šumavy jsou popsány některé vrcholy, zemská hranice i prokreslená říční síť s jezery. Jsou zachyceny Zlatá stezka z Kašperských Hor a silnice z Volar přes Horní Vltavici do Freyungu (viz v digitální příloze *DVD1* složku *Vývoj mapového zobrazení*). Až v r. 1807 vychází v Norimberku mapa Čech (1 : 506 000) zpracovaná Franzem Jakobem H. Kreibichem (\*1759 – † 1833), která využívá měření na 70 zeměpisných souřadnic. Ten také vydal mapy 16 českých krajů (1820–1834 v měřítku 1 : 240 000), které jako první byly opatřeny tabelárními seznamy nadmořských výšek vrcholů a sídel. Šumava je zde pod názvem Böhmerwald a je na ní zachyceno 15 nadmořských výšek a 7 míst astronomicky měřených zeměpisných souřadnic.

V r. 1817 bylo v Rakousku zahájeno katastrální mapování (tzv. **stabilní katastr** v měřítku 1 : 2 800) kvůli daňovému systému. Šumava byla zmapována v letech 1837–1838. Na polohopisu těchto katastrálních map bylo založeno **II. vojenské mapování** (Františkovo) v měřítku 1 : 28 800 z let 1842–1852. Při zobrazení reliéfu bylo poprvé využito Lehmannových pravých sklonových šraf a trigonometrické body s nadmořskými výškami. Šumava je zde pod názvem Böhmerwald. Poprvé užitý český název Šumavy je na mapě českého obrozeneckého kartografa **Václava Merklase** (\*1809 – † 1866). Nepřesnost II. voj. map. byla dávana jako jedna z příčin vojenského neúspěchu rakouské armády v prusko – rakouské válce v r. 1866. Proto je také hned r. 1869 zahájeno **třetí** (Františko-josefské) **vojenské mapování** monarchie, které trvalo do r. 1887. Mapovalo se již v dekadickém (desítkovém) měřítku 1 : 25 000 a s vrstevnicemi po 20 i 10 m. Prostor Šumavy byl mapován konkrétně v letech 1878–1879. V této době dochází k rozvoji turismu a vznikají sady map okresů v měřítku 1 : 100 000 [Mucha 2003: 30–33]. K problematice mapového zachycení průběhu Zlaté stezky viz [Starý 2001: 118–120].

**Müllerova mapa** (z r. 1720, grafické měřítko cca 1 : 180 000, rozměry 974 x 1374 mm). Velký význam této mapy je v autopsii J. Ch. Müllera. Osobně vykonával mapovací jízdy a vyměřování potřebné pro mapové dílo. Mapa vzniká ze státní iniciativy. Byla předznamenáním začátku soustavné péče o dálkové spoje. Preference zahraničního obchodu (kvalita silnic ve třídě ad extra) vedla ke zrušení přemíry mýtných závor, preference jedné silnice v jednom směru s koncentrováním dopravy a její přestavby v umělou komunikaci (die Kunstrassen) s pevným podkladem, napřímením, mosty, milníky, příkopy a stromovými alejemi. Mapa již také zachycuje poštovní stanice [Vávra 1974: 58, 60, 65].

Ve vymezené oblasti Müller zaznamenal na 121 sídel a z toho vyznačil symbolem sklínky osm skláren, sedm hradů/tvrzí, dva kostely a jeden mlýn (papírnu).

**I. vojenské mapování** (tzv. josefské v měřítku 1 : 28 800) je prvním soustavným vojenským mapováním v císařství, které zachycuje celé území Čech. Charakterizuje ho prioritou užití pro vojenské potřeby, což udává také charakter zaznamenaných objektů a jevů (graficky i písemně). Užité kartografické metody byly kombinací pozorování od oka – *à la vue*, měřičského stolu, busoly. Vzdálenosti se krokovaly nebo odhadovaly. Revidovány byly hranice, cesty, řeky, potoky a močály, lesy, údolí a rokle s informacemi po stranách mapových listů o možnosti ubytovacích kapacit v obcích pro vojsko nebo i početnost tažného dobytka. Vedle kolorované mapy byl sepsán vojensko – zeměpisný popis s poznámkami důstojníků k využití terénu při válečném konfliktu. V polohopisu jsou černou linkou vytaženou hnědým inkoustem reprezentovány polní a lesní cesty, dvěma rovnoběžnými linkami vyplněnými hnědým inkoustem pak silnice většího významu. Červená linka představuje síť císařských silnic, které byly určeny k logistice vojsk. Zobrazení sídel je orientační [Brůna – Buchta – Uhlířová 2003: 95–96, 108–109].

**II. vojenské mapování** (tzv. Františkovo vyhotovené v letech 1819–1858 v měřítku 1 : 28 800) Je již založeno na vojenské triangulaci, která

probíhala v letech 1806–1811 a v terénu byla používána metoda grafického protínání za pomoci měřičského stolku s krokováním vzdáleností. Výškopis je zobrazen svahovými šrafy. Ke každé sekci byl připojen popis se seznamem obcí, osad, počet domů a stájí.

Mapa zachycuje stav krajiny v období rozmachu průmyslové a zemědělské revoluce s pozadím revolučních událostí r. 1848, které přinesly občanskou společnost s principy kapitalismu. Tím se také odstartovala vlna urbanizace s dopravní reorganizací. Komerční silnice jsou značeny černými rovnoběžnými plnými čarami s hnědou výplní. Císařské silnice pak jako tři rovnoběžné červené linie. Zděné budovy jsou zřejmě zakresleny červeně, černě dřevěné hospodářské budovy. [Brůna – Buchta – Uhlířová 2003: 98–99, 110, 112].

## 1.5 Rekonstrukce sídelního rámce na příkladech

Pro rekonstrukci jsou zásadní archivní prameny. Jedná se o jednotlivé listiny, které jmenují okruhy sídel vztahující se k projednávanému předmětu. Nejvýznamnější je manská listina z r. 1359 (zachováno ve vidimus z r. 1454), kde jsou vyčteny vsi **Clasterzecz, Slonu czistu, Deskarzich, Prawetin, Wyssowatka, Na wesselce, Bubska, Borzanowicze, Tyrhonin, Bohumilicze, Crassana Lhota, Manyschaw, Sulyslawicze, Dolany, Zabirdy, Borziwogova Lhota, Hrawicz, Czeysicz, Parziez, Petrowa Lhota, Czkyne, Bubin...** Zde Šimák usuzuje, že podél obou stran toku Volyňky situované pod městem Vimperk budou vsi: jmen Vyšovatka, Boubská, Bořanovice, Bohumilice, Onšovice, Sudslavice, Dolany, Hrabice, Cejsice, Čkyně a Zábrdí slovanského původu z 12.–13. stol. a v lesích nad městem vsi již emfyteutické (Kláštrec, Solná Lhota, Skláře, Pravětín, Na veselce, Trhonín, Krasanov (dnešní Křesánov pozn. I. K.), Boubín, Lhota Kamenná [Šimák 1938: 1044–1045], pro srovnání a interpretaci viz [Hajník 1991: 16–17, mapová příloha č. 6 s regiony Janovického panství z listiny] v digitální příloze *DVD1* složku *Hajník\_DP\_1991\_obr.přílohy*.

Nejstarším a ústředním místem na německé straně byl Kelty vybudovaný Boiodorum (dnešní **Pasov** v raném středověku Bazzawa) na soutoku Innu a Ilzu vlévajících se do Dunaje. V 8. stol. již trvalé biskupské sídlo s funkcí střediska pro další šíření křesťanství. Lodní doprava se solí a jinými komoditami fungovala na Innu a Dunaji. Část nákladu soli pokračovala vodní cestou (Dunaj) do Řezna a část po suchozemské stezce do Prachatic [Starý 1979: 89]. Trvající snaha o udržení Zlaté stezky v provozu vedlo z pověření pasovského biskupa k založení prvními šesti osadníky v r. 1692 osadu **Philippsreut** [Durdík – Kubů – Zavřel 2002: 154]. Na české straně byla obdobou Kuschwarda (dnešní **Strážný/Kunžvart** o kterém existuje písemný záznam o vybudování rybníku na potoce Čistá Petrem Malovcem z let 1543–1547. Jeho hráz se r. 1587 protrhla. Obec se uvádí k r. 1688 jako dominikální ves, a k r. 1844 již jako městys [Kuča 2008: 116–119]. Bližším etymologickým výkladem jmen odvozených od slova *stráž–střežení*, a německého slova *wart(e)* se zabýval P. Šída. U první skupiny našel z území Čech 26 a na Moravě 7 místních jmen tohoto typu. Největší procentní zastoupení použití těchto jmen mělo období 13. a 14. stol. [Šída 2005: 591–592].

Další významnější osadou byly **Žlíbky** (Röhrenberg) prvně doloženy v r. 1720 (zobrazeny na Müllerově mapě). V této době převzali od Eggenberků vimperské panství Schwarzenberkové, kteří začali po r. 1720 s intenzivní kolonizací. Mezi státní hranicí a Horní Vltavicí vznikaly nové osady: **Hliniště** (Leimsgrub, **Vičí Jámy** (Wolfsgrub), **Houžná** (Hüblern), **Řasnice** (?) (Pumperle), **Polka** (Elendbachel). Toto osídlení zkultivovalo mokřinaté území a tím se mohla přeložit původní trasa Zlaté stezky přes strmý (1 133 m n. m.) Žlíbský vrch a (1 094 m n. m.) Chlustov (vyznačena ještě na mapování zemského geometra Františka Antonína Leopolda Kloseho z let 1735–1736) na dodnes používanou trasu podél východního úpatí Chlustova [Durdík – Kubů – Zavřel 2002: 157].

Pro rekonstrukci mohou být relevantní archivní prameny uložené pod hlavičkou Vimperského panství v českokrumlovském archivu. Jedná

se o dochovaná povolení k osídlení nových (?) vesnic<sup>30</sup>. Pak také popisy hranic pozemků určených ke stavbě nových chalup ve vesnicích **Paseky**, **Šindlov**, **Nový Svět**, **Svinná Lada** a **Zahrádky** z rozmezí let 1777 až 1798 pod čísly 333–337, ve složce VI Gß, No 12–16.

## 1.6 Kulturně-historický kontext cestní sítě

Důležitou funkcí konkrétní památky je kromě možnosti datace i její pozice vůči zkoumanému průběhu cesty. Vymezuje-li a respektuje-li cestu, ukazuje na její význam a funkčnost. Cesta měla sloužit cílům svých uživatelů. Byla jen prostředkem k jejich dosažení. Zprostředkovávala přístup k hmotným statkům (les, pole, pastviny, usedlosti...), obchodu (sklárny, zásobování, přesun komodit...) a druhotně i k informační výměně (sociálního i kulturního charakteru).

Z pragmatického nebo funkcionalistického hlediska žádná cesta pro samé cestování nevznikla. Zde je důležitou hnací silou, modifikátorem cílení potřeb a tužeb<sup>31</sup> cestujících s jejich komoditami. Interpretace kontextu by proto měla být pojímána interdisciplinárně a v rámci různých oborových subdisciplín. K fenoménu cesty a jejího využití by měl být ponechán otevřený přístup, z něhož archeologie je jedinou disciplínou, která může použít částečně destruktivní metody k dataci prehistorického využití cestní sítě. Nejlépe využitelnou v terénu je aplikace detektoru kovů, která je velmi přínosnou stran hmotných památek a datace zkoumaného průběhu komunikace. Dosvědčují to mnohaleté částečně destruktivní výzkumy Zlaté stezky v odborném tandemu F. Kubů a P. Zavřel.

Z dalšího zachyceného fenoménu cestní sítě je její využití jako hraničního prvku<sup>32</sup>. Konkrétně byla cesta jako rozhraničující prvek použita a označena (cesta k obci Jívové, v literatuře vedeno jako Jívovská cesta, kterou využívalo spojení směřující z Olomouce do Slezska pozn. I. K.) v



dohodě mezi dolanským klášterem a olomouckou kapitulou z r. 1404. Tato cesta tvořila rozhraní klášterního a kapitulního majetku a dodnes toto rozhraní respektují hranice katastru [Bolina 2004: 104, 115–117]. Stejně tak posloužila stará mělnická silnice, která tvoří do současnosti katastrální hranici obcí Bezděz a Vrchbělá i hranici soudních okresů. Lesní hranici z r. 1553 pak tvoří v této oblasti Mimoňská silnice [Vávra 1974: 35]. V pozdějším období pak byly relikty úvozů využity k vsazení mezníků vytyčujících liechtenštejnské panství [Bolina 2004: 108].

Dalšími doloženými mezníky na cestě, které fungovaly jako značení, jsou z archivního materiálu: „jakýsi velký dub“ stojící při Jívovské cestě. Je explicitně zmiňován v latinsky psané dohodě z r. 1404 [Bolina 2004: 116–117].

Zobrazení takového mezního znamení v podobě dominantního stromu (dle kresby zřejmě listnatý strom, s ohledem na klimatické podmínky se snad mohlo jednat o mohutný buk nebo jasan (?) s přímo připevněným (?) vývěsním erbem, štítem nebo cedulí (?) s doprovodným popiskem „verbotter Seul/Säul“, které označovalo zakázanou, nezaplatněnou odbočku (v mapě vyznačenou černou barvou s doprovodným nápisem „verbottener Weg“) z hlavní trasy Zlaté stezky. Důležitost stromu jako znamení může být ilustrována na příkladu velkého habru (lok. Gabr, dnešní Habry) z Kosmovy kroniky české (*Chronica Boemorum* z let 1119–1125) nebo Děpoltovy listiny, který zřejmě signalizoval křižovatku stezek uprostřed hvozdu [Cendelín 2001: 47; Vávra 1969: 8].

Popsaný výjev je na mapách v různých variantách zakázaných cest na Prachaticku z r. 1680 (viz digitální přílohu *DVD1* složku *MAPY\_ARCHIV* s podsložkou *Zakázané cesty r. 1680*). Zobrazený strom se nacházel poblíž vesnice Skláře (Sklarz/ž/ř) ležící nedaleko vsi Solná Lhota (Saltzweg), kterou procházela oficiální Zlatá stezka (na mapách žlutou/zlatou barvou) na úseku Vimperk, Kubova Huť do Horní Vltavice k přechodu Strážný. Velká iniciála W. by měla označovat přináležení k

městu Winterberg (C. = Crumau, P. = Prachatitz). Na začátku této nelegální zkratky můžeme pozorovat označení v podobě zřejmě kamenného sloupu (válcový průměr s jehlancovým ukončením na podstavě (?) opět s vývěsním štítem (?) jako u stromu). S ohledem na obdobné použití zobrazených erbů nad jednotlivými vesnicemi v mapě se spíše jedná o znamení vlastnictví než o konkrétní podobu připevněného upozornění. Sloup i strom ale musely na sobě nést nějakou formu znamení nebo byly nějakou formou srozumitelně označeny a to jak pro domácí nebo cizojazyčné soumary, tak i pro obchodníky. Tím se nabízí nejsrozumitelnější piktografické nebo monogramické označení (viz označení zemských hranic císařskou orlicí a označení Eggenberského vlastnictví třemi růžemi).

Dalším důležitým označením je na mapě vích, tj. vývěsné znamení na pohostinstvích ve formě slaměného věnce<sup>33</sup> (v mapě zobrazeno zeleným věncem na vystrčené tyči ze štítu stavení).

Z dalších archivních pramenů můžeme ilustrovat důležitost těchto znamení. Jedná se např. o pramen „O svévolném poražení hraničního stromu u Perlovic s popisem hranic mezi městem Prachatice a panstvím Vimperk u obcí Perlovice, Volovice, Cvrčkovice a Kahov datovaný v rozmezí let 1700–1728<sup>34</sup>.

Nebo to jsou prameny s popisem vysazení nových mezníků „u jedné panské louky a lesa u Vimperka“ datované do r. 1616. Pro další rekonstrukci mohou poskytnout informace četné prameny k vysazení nových hraničních kamenů<sup>35</sup>, pochůzkám po hranicích panství a jejich obnovám (např. mezi panstvím Vimperk a Zdíkov, mezi statky Dobřš a Čestice z pol. 18. stol.) nebo řešení sporů o hranice či jen k popisům hranic.

Mezi specifickou skupinu kamenných památek patří křížové a smírčí kameny, které měly vztah k provozu a nehodám na stezkách. Doplňují je výstražná znamení (před prudkým klesáním se značkou brzdy) s milníky. Na cestách byli obchodníci nejen přepadáni (symbol meče,

šavle, tesáku, sekery, ručnice), ale docházelo k smrtelným úrazům při nehodách (symbol kola jako smrtícího nástroje) [Procházka 1998: 183–189].

Z etnografického pohledu bychom mohli uvést příklad dodnes zachovalé památky na značkovací praktiku v severských zemích (konkrétně západní území středního Dánska). Studie kombinuje multidisciplinární přístup lingvistiky, historického a archeologického záznamu s ekologickými daty. Jedná se o praktiku vysekaných značek ve formě zářezů do kmenů stromů po vytyčené trase. Cílem studie bylo analyzovat část tratě a zdokumentovat zbývající stromy nesoucí značení, podchytit změny ve struktuře lesa za posledních sto let.

O této staré tradici v severní Skandinávii jsou první zmínky v 15. stol. Dokumentováno bylo celkem 104 dochovaných stromů (živých nebo mrtvých) na celkové délce 19,1 km části trasy (celkově 60 km v rozpětí cca 415 až 520 m n. m.) v oblasti kolem Allmunvägen. Dnes již tato cesta ve své celé délce neexistuje, protože byla zničena zčásti lesními pracemi nebo zřízením přehrady, která potopila úsek 15 km. Charakteristickým znamením jsou převládající starší stromy podél cesty. Většina označených stromů byla z 19. stol. Starší stromy (z 15. stol.) byly přeznačkovávány. V r. 1974 se již na trase nevyskytovaly stromy starší 180 let. Předchozími zásahy byly zničeny stromy staré 400 let. Z celkové trasy zmizelo na 90 % značených stromů.

Takto dochované komunikační vzorce jsou důležité pro pochopení pohybu lidí po krajině. Značeny byly hlavně důležité úseky cesty (nejvíce frekventované). Cesta procházela suchými vřesovišti a hlavní druhové zastoupení značených stromů měla skotská borovice, smrk a bříza. První historická zmínka o této trase pochází z dokumentu datovaného do r. 1403. Touto cestou směřovali ve středověku poutníci ze severního Dalarnu do Nidarosu (dnešní Trondheimu) v Norsku.

Dalším dokumentem zachycujícím tuto cestu je vojenská mapa z r. 1670. Známý švédský botanik Karl Linné (v r. 1734 absolvoval a popsal

fyziognomii trasy) zdůraznil výhody takového značkového systému, protože je trasa viditelná, i když bylo vše pod sněhem. V r. 1850 ztratila tato trasa svůj význam jako hlavní spojnice, protože v její blízkosti byla vytvořena nová cesta pro vozy, která již nekopírovala její zatáčky. I když nebyla cesta záměrně ničena, staré spojení zaniklo. Ve 20. stol. k jejímu zničení přispělo lesní hospodaření. První pokusy o záchranu památky se datují k r. 1925, kdy jeden z lesníků začal stromy se zářezem malovat červenou barvou, později připevněným červeným kruhem kolem kmene stromu.

Historické doklady o cestě jsou známy z map nebo deníků raných cestovatelů, kteří trasu použili v 18. stol. Terénní průzkum proběhl v r. 2000, kdy se identifikovaly a GPS zaměřily zbývající označené stromy. Žijící stromy byly navrtané nebo zezem a mrtvé, již spadlé kmeny byly přeříznuty pilou, aby se zjistila hloubka zářezu. Od středu jizvy se začínaly tvořit nové letokruhy a tím se podařilo datovat samotný zářez v rozmezí přesnosti 2–10 let. Stromy jsou v tomto případě nenahraditelným dědictvím, památkou a svědkem.

Značky jsou většinou ve výši prsou a čím starší byly, tím byly vedeny zářezy hlouběji. Mladší značení je vedeno mělčími zářezy. Z celkového počtu 104 dochovaných označených stromů jich bylo 82 klasifikováno označením před r. 1900, z nich bylo již 38 mrtvých (včetně ležících klád). Užití ve středověku charakterizuje vedení cesty po suché zemi a po hřebenech a pak také zahloubením způsobeným koňskými kopyty. Bez dochovaného značení by v dnešním stavu v terénu nebyl průběh cesty rekonstruovatelný. Značené stromy byly vidět na dohled dalšímu. Průměrně bylo nalezeno v nejhustěji dochovaném úseku nejvyšší frekvence o 4,5 stromu na 100 m, tj. přibližně každých 20 m označený strom. Díky požárům byly od cesty přeznačovány i stromy 5 až 10 m vzdálené. V 17. stol. byla nařízena regulovaná údržba královskou mocí a v 19. stol. se o ní starali místní farmáři. Dnes jsou některé úseky dochovány jen v lesních rezervacích [Ericsson–Östlund–Andersson 2003: 283–298].

Při srovnání se současnou praxí může být takovým ekvivalentem značení malovanými nebo smaltovanými značkami Klubu českých turistů<sup>36</sup>, které se osvědčilo v rozmanitém prostředí i pro vysokohorské pěšiny. Značky jsou umisťovány na trvanlivé mezníky v podobě výrazných kamenů, skal, stromů, staveb, nebo jiných dominantních prvků po cestě. Systém doplňují na křižovatkách rozcestníky se směrovkami.

Etnografický pohled na problematiku vyznačování cest jsou zachyceny u starobyklých etnických skupin ve Skandinávii. Jizvením stromů určovaly hranice, vyznačovaly cesty a teritoria. Vnitřek skotské borovice měly za potravu a některé stromy jizvily k náboženským<sup>37</sup> nebo medicínským účelům (kočovní pastevci Sámové/Laponci). Některé stromy měly dokonce svá jména. Např. borovice „Na půli cesty“ v dokumentu z r. 1536. V provincii Dalarna (střední Švédsko) je registrováno na 600 skotských borovic s různými texty a značkami, podobně tak i v jihozápadní části arktického lesa, kam byla hnána stáda sobů na letní pastvu. Většina těchto památek byla zničena v průběhu 20. stol. lesním hospodařením [Hornberg – Östlund – Zackrisson 2002: cca 48, 50–52]. O velkém významu skotské borovice v sámské societě na severu Švédska svědčí její široké využití [Bergman – Korhonen – Östlund 2000: 99–109].

Etnografický příklad ze Šumavy může prezentovat v r. 1910 poslední realizovaný pěší pochod hejna hus na prodej z Bohumilic, přes Solnou Lhotu, Strážný do Freyungu. Obchod s husami byl sezónní (sklonek léta). Provozovali ho tzv. husáci a houfovalo se při něm na 1 000 až 1 500 hus, které se hnaly při zemské silnici. Trasu dlouhou 46 km zvládly ve třech dnech o třech zastávkách přes noc [Beneš 2002: 21, Liška 1971: 41–42]. Bohuslav Balbín (\*1621 – †1688) uvádí, že Čechy oplývají husami a dokonce pojmenování Hercynský les, podle Tita Livia je prý odvozeno od dívky Hercyny, Proserpíniny družky, která v chrámu stojí v podobě sochy s husou v rukách [Balbín 1986: 52]. Na Šumavě bylo od 18. stol. významným tržním produktem drané peří (největší středisko Nýrsko), které se vyváželo do celé Evropy [Vondruška 1989: 145].

Karel Klostermann ve svých dílech o Šumavě popisuje stezky a zkušenosti při pohybu krajinou. Zmiňuje bludné kořeny, zpevnění hatěmi, cesty na Bavorskou stranu do st. Oswaldu a Zwieselu, Schwarzenberkem vybudovanou cestu na Březník, své výstupy na Roklan (1 453 m n. m.) a Luzný (1 373 m n. m.), také přes slatinu vedoucí stezku z hatí u Vogelsteinské/Ptačí nádrže, která byla přístupovou cestou pro lovce tetřevů až k „nepopsatelným“ cestám. Zmiňuje praxi, kdy v době velkých svátků, trhů nebo z nouze hnali hospodáři dobytek na prodej do Bavorska, odkud přicházeli i zloději dobytka [Klostermann 1986: 23, 47, 60, 71, 82, 89, 96, 101, 105 ].

Mezi přepravované komodity po cestách musíme zahrnout i stáda, která byla schopna absolvovat cestu přes hranice. Jednalo by se o tzv. dobytčí cesty. Po takové např. putovali uherští jateční volí až do Norimberka [Vermouzek 1993: 105]. Po trase jsou zachytitelné sochy svatého Vendelína, který byl patronem dobytka. Dobytčí cesty šly jen z části po obecných cestách, vykazují se vlastní trasou a specifikou [Vermouzek 1992: 60–61]. V soupise dálkových cest Marie Terezie eviduje 7,6 m široké cesty a vedle nich tzv. letní, 2,5 m široké nezpevněné cesty, které využívali honáci dobytka [Fragner 1982: 41–42].

Obec Volary odvozuje své jméno od původně hlavního zaměstnání obyvatel (tzv. volaři/volarové/dobytkáři) – intenzivního dobytkařství, které bylo racionálně podporováno v 16. stol. za Rožmberků (zmínky o volné lesní pastvě z r. 1503 a 1506). Zvířata (600 až 800 kusů) zůstávala od Jana Křtitele do Michala ve volné přírodě pod dohledem pastýřů. Na konci 18. stol. byla Šumava nejvýznamnější oblastí, odkud handlíři nakupovali skot na trhy až do Prahy, Bavorska [Klostermann 1986: 67; Vondruška 1989: 144]. Obdobu takového hospodaření můžeme najít ve valašské kolonizaci v Karpatech (první vlna v 15. stol., pozdní 17. – 18. stol.) nebo v regionech (přednostně Wales a severní oblasti) s pasteveckou ekonomikou v raně středověké Anglii, které zásobovaly po honáckých cestách větší města masem a kůžemi [Aston 1985: 144].

Směna a obchod inicioval vznik a udržování stezek, kterým tak dával smysl. Dálkový obchod přinášel v podobě poplatků/ungeltů a nucené nabídky zboží příjmy okolním městům (Prachatice, Vimperk, Sušice). Karavany<sup>38</sup> se tyto povinnosti snažily obcházet po zakázaných stezkách. V r. 1545 si proto na formany stěžují zemští komisaři a navrhují znepřístupnit tyto cesty na začátku přeseky a na trzích kontrolovat potvrzení o zaplacení mýta.

Lokální obchod byl příjmem pro rolnictvo a venkovany, kteří potřebovali obstarat peníze na berní poplatky. Na trhy se tak vozily přebytky, rukodělné výrobky a nedostatkové zboží. Zmínka ze 17. stol. je o židovském obchodníkovi, který objížděl vsi kolem Volar s povozem a vykupoval přepuštěné máslo. Po domácnostech také chodili obchodníci, kteří vykupovali popel nebo v místech bez mlýnů zase prodávali hospodyním tzv. krupaři kroupy a jáhly ze své kárky. Mezi krosnaři můžeme jmenovat sklínkaře, kteří prodávali skleněný sortiment. [Vondruška 1989: 142–144].

## 1.7 Rekonstrukce cestní sítě

V raném středověku se zakládala hradiště na dálkových, obchodních spojnicích. Tento trend je sledovatelný i na pravěkých výšinných bodech. Stabilní komunikační sítě jsou charakteristickým znakem pro eneolit (pozůstatky vozů). Z doby římské jsou doloženy úpravy břehů Labe, které legitimují představu fungující říční dopravy [Králová 2002: 101–102].

Obecně je platné, že starší rysy mají stále vliv v pozdější podobě krajiny, jsou setrvačné. V případě římských komunikací<sup>39</sup> tomu tak není, protože ty jsou nově vyměřeny s vojenskou přesností a nároky z centra (napr. Ilchester v jihovýchodním Somersetu v Anglii) do světových stran. Tyto cesty ignorují základní, pod nimi ležící starší vzorec cest a silnic [Aston 1985: 146].

Dalšími průkazy existence komunikační sítě jsou různorodé komodity a depoty (kamenná surovina, kovy, skleněné ingoty, keramika, víno, olej, kůže a látky) nelokálního původu. Doprava ovlivňuje vývoj prostorové organizace [Králová 2002: 101–103]. Regionální obchodní spojnice na trhy, k zaopatření služeb církevních i panských center vytváří hvězdný vzorec cest kolem centrálních míst [Aston 1985: 144–145].

Rekonstrukcí cestní sítě v 8. a 9. stol. na základě importů (kopí západního okruhu) a nálezů avarského kulturního okruhu vyplynuly dominance komunikací ve směru od západu k jihovýchodu do Pannonie (hlavně v 8. stol.) a ústřední význam Pražské kotliny [Profantová 1998: 86]. Pro 1. pol. 10. stol. to jsou importy jantaru (582 ks z 56 % dvojkónických perel z 80 lokalit) na naše území (předtím již v pravěku a v době římské a stěhování národů na přelomu 5. a 6. stol.). Tato koncentrace se středem v Praze je ve střední Evropě nápadná. Mohla by indikovat obnovu severojižního komunikačního systému dálkového obchodu z pobřeží Baltu přes Velkopolsko, Slezsko do Čech [Tomková 1998: 223, 228–229].

Zemské stezky mezi 10. a 14. stol. ukazují na dostředný charakter Prahy a na Moravě pak k Brnu a Olomouci. Na Slovensku je situace odlišná, a to díky horským pásům (ve směru východ – západ) a na jihu otevřené nížině. Hlavní komunikační směr se zde utvářel ve směru sever – jih přes horské průsmyky [Musil 1987: 84–85]. Zmapováním tras vojenských tažení z písemných pramenů byl částečně zrekonstruovaný systém frekventovaných dálkových tras na Slovensku v 10. – 13. stol. [Hanuliak 1998: 242]<sup>40</sup>.

Rekonstrukci středověkých cest pak můžeme opřít i o dochované itineráře<sup>41</sup>. V Anglii se tak podařila rekonstrukce cest králů Johna (John Plantagenet \*1167, doba vlády 1190–†1216) a Edwarda I. (\*1239 – †1307). Zachycený průběh těchto cest poukazuje na hlavní využívané spoje té doby [Aston 1985: 142–143]. Středověký vzorec cest se příliš neměnil, protože i nově zakládaná města vznikala na starých



cestách. Neměla se ani dominantní, centrální úloha Prahy [Choc 1965: 17]. O indikaci dálkového spojení v sociálním prostředí vypovídají i archeobotanické nálezy (muškátovník, fíkovník, hřebíček, sezam, boryt barvířský...). Trasy Zlaté stezky jsou doprovázeny výskytem krabilice zápašné, která se rozšířila z podhůří Šumavy do vyšších poloh [Beneš – Kočár – Suchá 1998: 285].

Přirozeně typologicky nejstarším druhem dopravy větších břemen byly smyky (přirozený svlak nebo uměle konstruované vlaky, saně<sup>42</sup>, brány, pluh...). Zahušťují sezónně stálou lokální síť většinou přímo, vzhůru do svahů vedoucích spojnic k polím nebo do lesů (dřevo, rozvoz hnoje, tráva, seno, sklizeň...). Vytvářejí v povrchu stopy v podobě souvratě/souratě/úvratě [Baran 1957: 333–347]. Historickými prameny prokazatelné jsou lovecké stezky, o jejichž existenci svědčí rejstřík vybírání poplatků z jejich pronájmu. Z českokrumlovských urbářů se uvádí k r. 1520 výběr hajného ze Záblatí ve svatojiřském termínu „von Steigen“ tj. ze stezek od 13 poddaných. Stejně tak byly pronajaty potoky k rybolovu a čihadla na ptactvo [Kubíková 1998: 73, 76].

Terénním dokladem dlouhodobého nesoučasného užívání cest svědčí horizontální stratigrafie variant svazků úvozových cest. Některé mělčí úseky jsou sevřeny mladší vrstvou hlubších. Hloubka reliktu navíc indikuje rozdílnost frekvence na určitých úsecích, kdy hlubší úvoz byl vytížen, vznikaly postranní, užívané příležitostně [Široký – Nováček 1998: 66].

Pro identifikaci pozůstatků torzovitých reliktů cest i lokálních spojnic lze pro celkový průběh využít letecké snímkování, kdy jsou viditelné aleje starých stromů nebo opticky viditelný průběh cesty (viz Kubů – Zavřel 2007: obr. III/3, IV/1, 2007a III/5–8). Pro méně frekventované úseky lokálních spojnic a detailnější poznání využití sezónních tras by se s úspěchem mohlo využít metody stereoskopického<sup>43</sup> čtení leteckých snímků pořízených po druhé světové válce (viz v digitální příloze *DVD1 Databáze DP\_LIT sklárny*, databáze skláren, a přílohu letecké snímky).

Z rekonstruované sítě cest z I. voj. map. lze charakterizovat již základní propojení dopravní obslužnosti do nejvyšších míst Šumavy, které svědčí o trvalém osídlení (využívání), které obslužnost ve své hustotě nutně generuje. Podložením sítě II. voj. map. pod I. voj. map. lze dokladovat silné zahuštění cestní sítě hlavně v podhůří, ale i v horských oblastech se shodou v nejužívanějších trasách. Ovšem tento obraz po 72 letech odstupu od obou mapování nelze počítat za reálný svému stavu. Téměř stejnou hustotu cest musíme předpokládat v době vzniku I. voj. map.

## **2 TERÉNNÍ PRŮZKUM**

### **2.1 Metoda práce**

Průzkum byl realizován pozorováním v terénu. Celkově bylo rekognoskováno na cca 200 km cest různého statusu a stupně zachování od hlavního tahu ústředního významu Zlaté stezky až po marginální význam místních, lokálních spojnic vedoucích k cílům rozdílné důležitosti. Geograficky byly zvoleny úseky z různorodých částí vymezené oblasti ve dvou případech (Vatětice, Stožec) i s přesahy. Tím se provedlo predikačním výběrem rozložené, nedestruktivní porovnání přes zvolené území. Tento postup posloužil ke zhodnocení koncentrace a zachovalosti samotných komunikací v různorodé geomorfologii terénu, krajinném a historickém kontextu. Tyto vstupy svou měrou ovlivňovaly proces archeologizace samotných cest a památek. Autorka si kladla za cíl zachytit jeden kompromisní hlavní směr cest, proto nejsou zachyceny alternativní průběhy nebo vedlejší koleje ve svazcích cest. Jedná se o určité zjednodušení, které pro potřeby práce nezpůsobuje závažně velkou chybu. Přesné zjištěné a zaměřené úseky a svazky cesty všech větví Zlaté stezky jsou popsány pod hlavičkou autorů F. Kubů a P. Zavřel, na které je tímto explicitně odkázáno a jejichž poznatky byly v práci využity.

Zvýšená pozornost byla při terénní dokumentaci věnována především úsekům s viditelně upraveným povrchem. V GIS jsou tyto úseky vyznačeny i s jejich délkou. V přehledovém výstupu vrstvy GIS lze odhadnout četnost dodnes dochované a viditelné úpravy povrchů cest na celkové délce rekognoskovaných tras.

Dalšími aspekty průzkumu bylo sledování okolního památkového palimpsestu, který souvisí s provozem a využitím. Dokládá tak nepřímou funkčnost cest a jejich respektování i v pozdějších údobích. Jedná se o depozit hlavně kamenných památek, jako jsou patníky u cest, mezní kameny, označené kameny vztahující se k vymezení pozemků, k druhové lesní skladbě a výměru ploch aj. Tyto památky (105 položek) byly dokumentovány zvlášť a v digitální příloze na DVD\_1 je jejich seznam a katalog s fotodokumentací (složka *KATALOG PAMÁTEK*).

Seznam obsahuje fotografickou dokumentaci, popis, rozměry artefaktu a přibližnou dataci dle úsudku a zkušeností autorky. Každé přesnější určení jednotlivých kamenů a jejich významu, zasazení do kontextu by bylo na hlubší archivní průzkum v mapových fondech např. lesní správy, majetkových celků v průřezu všech dosažitelných údobí. Takový průzkum by byl nad rámec této práce. Pro zvolené téma je důležitá kalkulace s těmito památkami a jejich konkrétní podchycení, které může iniciovat důslednou dokumentaci a chronologizaci, metodikou určování a datování těchto památek.

Terénní validace dat<sup>44</sup> je přínosná pro teoretický průzkum, protože s neznalostí terénu se mohou některá data aplikovat s menším pochopením pro reálnou situaci a rozvržení v konkrétní geomorfologii krajiny. Tuto externí validaci dat je také možné považovat za jeden přístup k vnímání řešené problematiky. Jedná se o „zážitkový, zkušenostní“ přístup k archeologii<sup>45</sup>, kterou např. aplikuje pod velkou kritikou stran archeologické obce britský postprocesuální archeolog prof. Christopher Tilley.

## 2.2 Charakteristika cestní sítě

Porovnání cestních sítí je objektivně zcela nemožné. Jednak by zde byl problém s průkazností současnosti používání různých cest v různých obdobích a frekvencích a pak by zde hrála velkou historickou roli a ovlivnění stran hospodářské politiky panovníků, majitelů panství a jiné např. obchodní poptávky pro užívání určitých tras v určité době. Již jen z těchto důvodů je jakékoliv kvalitativní i kvantitativní porovnání problematické. Komunikace jsou fenoménem. Jsou také organismem, který reaguje na změny nebo setrvává a je rezistentní. To v případě nejvýhodnějšího položení, které vyhovuje i dalšímu vývoji v oblasti a nárokům vyšších společenských, státních celků. Cestám dává smysl jen lidská společnost, která je využívá, udržuje a potřebuje. Jedná se o organickou koexistenci. Na cestě je „komunikátorem“ vždy člověk. To je předobraz introspekce v různých náboženstvích. Aurelius Augustinus použil pro člověka výraz „homo viator“ ve významu vandrovníka, poutníka do jiného světa jako Ježíš sám. Samo slovo putování (peregrinatio) bylo ve středověku vnímáno jako synonymum pro život. V němčině je stejným kořenem slova Weg/cesta i Wagnis/odvážný čin, riziko. Cestováním se měl člověk zbavit předsudků, strachu z neznáma. Poutník se vyděluje z profánního světa a začleňuje se do sakrálního s doprovodnými tabu, asketismem a těžkostmi. Z 14. – 15. stol. (r. 1307) jsou dochována nařízení kajících poutí z trestu. Masová účast na svatých poutích byla specifickým fenoménem v době jubileí. Právní ochranu poutníků zajišťovaly ustanovení z koncilů a papežská nařízení. Zbožní poutníci na cestě za svatými ostatky byli osvobozeni od cel (Uherský král Ludvík I. v r. 1371). Fenomén poutnictví dokladují nálezy devocionálií (svatojakubská mušle (lastura hřebenatky)/intersigna peregrinorum ze španělského města Santiago de Compostela) [Slivka 1998: 303–307, 313].

Ovlivnění ze mocenských struktur je možné ilustrovat např. na záměrně organizované pražské síti cest za přemyslovského státu v 11. stol. Představovala spojnici k nejsevernějším českým hradům v Budyšínu a Zhořelci v Horní Lužici. Ta byla poprvé přivtělena k českému

státu v r. 1081 (léno krále Jindřicha IV. knížeti Vratislavovi). Nebo směrem k Pojizeří tzv. Záhošťská stezka, která využívá území starého osídlení a nejkratší průchod hvozdem s blízkostí vodního toku.

Středověk sem navíc přinesl novou instituci v podobě nucených cest s ústřední úlohou českými Lucemburky favorizované královské Žitavy. Nucené cesty hojně povoloval král Jan, který byl věčně bez finančního zajištění. Byl proto přístupný požadavkům bohatých měšťanů. Jednalo se např. o zákaz cesty ze Zhořelce přes Frýdlant (r. 1341, r. 1351) s nařízením trasy z Žitavy přes Bělou (v letech 1351 a 1383). Žitava se stala monopolním průchodem lužického i baltského obchodu. Další příkazy Karla IV. kanalizovaly dopravu v celé oblasti na Žitavskou cestu (celkem 130 km) vedenou přes nově upravenou cestu přes horské pásmo mezi Jablonným a Žitavou, která byla dál udržována a upravována.

Obchodní cesty obecně doprovázely zařízení ochranného typu jako hrad Milštejn (Mühlstein r. 1343), Pirkštejn (Pirkenstein r. 1324) nebo celnice (uprostřed svahu r. 1357 Karlem IV. vybudovaný hrad Karlsfried, jehož zděnou branou silnice procházela), mýta (např. Březovice r. 1348) [Vávra 1974: 30–35, 38, 40, 46].

Cesty byly schopny překonávat řeky v příhodných místech brodů<sup>46</sup> (Tuřice r. 1194 a Předměřice r. 1352 je charakteristická dvojice sídel na obou březích), přívozů (Štěpánský přívaz, Radče na trase z Prahy na sever) později kamenných mostů (Juditin románský kamenný most z 2. pol. 12. stol., dřevěný předchůdce z 10. stol. (písemné zmínky z r. 1118 a Kristiánova legenda z konce 10. stol.) [Čiháková – Dobrý 1999: 339], biskupský most v Roudnici nad Labem ze 14. stol. Vystavení nového mostu mohlo vést až k úpadku bývalých středisek, která zůstala mimo nově svedenou trasu [Aston 1985: 145]. Pro raný novověk to jsou zachycené pontonové mosty na vedutách z r. 1587 v Komárnu nebo Ostřihomi přes Dunaj, v Budíně [Klusáková 2003: 17]. V oblasti Šumavy je dodnes dochován kamenný Vydří most na Horské Kvildě přes Hamerský

potok, na Kubově Huti jsou přes Kubohuťský potok položeny od jednoduchých nájezdů s kamennými plotnami až po malé, na sucho kladené kameny mostky na louky při úpatí Boubína (viz. digitální přílohu *DVD1* a složku *Mosty\_fotografie*). Příklady užití velkých kamenných ploten přes malé toky (Avon) po pěší trase (Dartmoor Walk před r. 1204) jsou dodnes zachovány v Anglii. I zde jsou soumarské cesty vedeny přes jedno až dvou obloukové konstrukce kamenných mostků [Scholes 1985: 234–237, 272–273]. Na trase kašperskohorské větve na německé straně je tříobloukový kamenný most ze 16. stol. u Röhrnbachu [Kubů – Zavřel 1998: 49]. Z dřevěných, krytých mostů je to dodnes „zachovaná podoba“ Soumarského mostu (Saumerbrücke) přes Teplou Vltavu na prachatické větvi Zlaté stezky u Volar. Most v té době je doložen (?) zmínkou (část mýta odváděna na opravu mostu v lese) z pol. 13. stol. [Kubů – Zavřel 2007: 131 a pozn. 11 na str. 21].

Rozbahněné úseky (bažinaté území pod hradem Děvín se vsí Palohlavy r. 1396), byly vyztužovány hatěmi<sup>47</sup> (dále viz [Vermouzek 1992: 62], [Vermouzek 1993: 113]. Středověké zmínky o haťových mostech jsou na Kopisté cestě u Mostu (v délce cca 3,2 km), v Lužici (výprava Boleslava II. proti Měškovi) nebo ve Slezsku mezi Bohuchvalovem a Kozodolem (80. léta 12. stol.) [Choc 1964: 23]. Výzkumy v pražském suburbii odhalily doklady dřevěného podkladu silnice před bránou na Karlův most (doch. d. 40 m) [Čiháková – Dobrý 1999: 339; Čiháková 1999: 24]. Pozůstatky pozdněstředověké dřevěné komunikace ve vesnickém prostředí jsou dokumentovány ve Slezsku, vesnici Rusko. Konstruována byla z dlouhých desek připevněných do podloží zaostřenými dubovými kolíky. Datování přílehlých stavby ke komunikaci na základě keramiky bylo do 14. stol. [Błażejewski 1998: 284].

Vstupují sem i faktory nucenosti používání určitých tras, jejich privilegovanosti (Žitavská cesta r. 1424) v určitém údobí. Mezi další doprovodné zařízení cest patřily v místech velkých výškových překonávání výpražní/přípřežní hospody (hospoda Kocanda u Jenišovic na Frýdlantské silnici, hospoda Na Vejpřeži na Kopanině u hradu

Frydštejn) nebo síť služeb zájezdních hostinců a kováren. Tyto doplňkové služby iniciovala místní vrchnost. Polostátní péčí byla také zahušťována síť poštovních stanic. Mezi nejdůležitější patenty, které začaly s reformou, patří úprava mýt z r. 1736, patent Karla VI. z r. 1737, celní patent Marie Terezie z r. 1751, silniční patent z r. 1756. Další možnost podrobně rekonstruovat průběhy cest se nabízí za pomoci dochované řady kapliček podél středověkých silnic – bývalá poutní cesta do Staré Boleslavi – z Prahy do Brandýsa [Vávra 1974: 55–57, 60–61]. Stejně tak se pomocí granitových křížů rekonstruovala síť „kostelních/farních“ cest mezi jednotlivými farmami a farními kostely v oblasti West Penwith v Cornwallu. Lokální síť pak dokreslily cesty k polím, do lesů a k mlýnům<sup>48</sup> [Aston 1985: 145].

Pro raný středověk je možné vysledovat osnovu pohybu, mající vliv na rozmístění statků privilegovaných vrstev, chronologizované vrstvy patrocinií kostelů (sv. Kliment – ostatky přineseny byzantskou misí v r. 865, sv. Gothard †1036, kanonizován v r. 1131), predikátů a pomístních jmen (Brod, Most, Stráž...). Mozaika majetků čtyřiceti vlastníků pro oblast severozápadních Čech odhaluje hvězdicovitý tvar se středem v Praze. Vzdálené konce linií určují pohraniční hrady, celnice a újezdy [Meduna 1993: 108–110]. Kanonizace je pro vznik patrocinií potažmo jejich chronologizace rozhodující podmínkou jako i datum získání ostatků [Vávra 1969: 769–770].

Stezky by měly být také posuzovány v ohledu na to, jak reagovaly na průchozí prostor s klasifikací terénních překážek. Potřeby a jejich řešení v optice lokální spojnice nebo dálkového spoje mohou vyústit v jinou charakteristiku pravidel průběhu cest. Hlavními pravidly jsou nejpřímější směr, nejpohodlnější, nejbezpečnější přesun, který se vyhýbal zamokřenému terénu. Nezpevněný povrch vozovek vyžaduje nejsušších míst, která jako první osychají a nejsou vegetačně přívětivá. Dálkové spoje jsou vedeny po návrších mimo sídla, která jsou polohována do nižších míst u vodního zdroje [Cendelín 2000: 256–258].

Tato pozorování přispívají k podobě cestní sítě, jejím modifikacím nebo frekvenci využívání, tedy i stupně relevantnosti, důležitosti pro to které období nebo i jen omezené období let. Cestní síť je proto v modelaci zachycena z pohledu „nadhistorického“. Výchozí schéma bylo převzato z datovaných sítí na mapách, které lze ovšem brát jako určitý obraz, otisk požadavku zachycení. A zcela jistě je to obraz neúplný a do jisté míry zkreslující tehdejší realitu. Sítě jsou zpracovány z funkčního hlediska, které má poskytnout záchytný rámeček. Ten by měl posloužit k porovnání mezi ideální představou trasy s faktickou geomorfologií terénu krajiny, která může být svou mnohonásobnou setrvačností validním prvkem.

Pro 10. stol. jsou známy Zlatá stezka (Via aurea), Domažlická stezka, Norimberská stezka, Via Magna, Chlumecká/Srbská stezka, Žitavská stezka, Kladská stezka, Haberská stezka, Trstenická a Uherská stezka. Postupně tyto vstupy do země chránily strážné hrady. Silnice vedoucí od zemských hranic přes celnice (na 25 v Čechách) byly označovány jako silnice spravedlivé (viae debitae, rechte Strassen) od pol. 18. stol. jako povinné (Zwangstrassen) nebo komerční, které směřovaly k Praze. Doplnovala ji regionální síť cest (něm. zvaných vedlejší Nebenstrassen, Verbindungstrassen...). Suchozemskou síť cest významně doplňovaly vodní cesty. Plavilo se po nich především volné dřevo (volná plávka zrušena v r. 1865) nebo vory. Ve 14. stol. dohlíželi a prováděli údržbu toků přísežní zemští mlynáři. Karel IV. (r. 1357) a Albrecht z Valdštejna (\*1583 – † 1634) uvažovali o propojení Vltavy s Dunajem průplavem. Do 16. stol. ale zůstává pro lodní dopravu splavný jen úsek dolního toku Labe [Semotanová 2002: 167, 170–171].

Vzdálenost mezi městy je určena možnostmi karavany ujet za den 30–40 km [Fragner 1982: 28].<sup>49</sup>

Mezi charakteristiku cest patří i jejich povrchová úprava v namáhaných, frekventovaných úsecích. V terénu byly dokumentovány úseky s vyztužením převážně přírodními kameny. Byly kladeny na plocho i na vysoko v pravidelných řádkách nebo i nepravidelně (viz složku



*Terénní dokumentace* v digitální příloze na *DVD1* a podsložku *Vim\_Skláře\_ZS\_podzim2009*). V určitých intervalech byly zachyceny ve strmých úsecích náznaky odvodňovacích kanálů (kameny vytvořená stružka). Kameny v exponovaných místech měly tendenci svým vrcholem vystupovat a tvořit výstupkem oporu pro cestu nahoru, brzdu směrem dolů. Ve středu cesty byly většinou použity větší kameny, které tvořily pomyslnou osu středu. Profil vyježděných kolejí tento střed vyzvedával. Souhrnná publikace s klasifikací povrchových úprav a kryvů venkovních komunikací viz [Schubert a kol. 2007, Schubert 2005]. O dopadech vydláždění povrchů komunikací uvnitř města Prachatic (první písemná zmínka z r. 1561, ve Vimperku z r. 1555) podrobně [Starý 2000: 16].

### **2.3 Prospekce cestní sítě**

Z terénní prospekce tras lze charakterizovat (viz digitální přílohu *DVD1*, složku *Terénní dokumentace* s podsložkou *Hajná Hora\_Vim, Dolní Cazov*) lemování průběhu cest kamennými snosy a úpravou vjezdů na louky. Lemování cest starými alejemi stromů a velkými kameny, odstraněnými z polí ke kraji (viz také složku *Hliniště\_Strážný*). U cesty ve svahu Hajné Hory nad Vimperkem jsou situovány malé, vodní, mělké nádrže, které přednostně sloužili dobytku pasoucímu se na loukách, ale dobře také mohly být vhod jako napajedlo pro zvířata na cestě. Na snímcích je také zachyceno z jednotlivých lokalit recentní turistické značení, které upřednostňuje při cestách výrazné kameny nebo kmeny stromů pro umístění značek.

Šíře lokálních cest odpovídá jednomu povozu (viz podsložku *Vim\_Brantlhof*). Tyto cesty překonávají i ty nejstrmější úseky. Jedná se o shodnou trasu s namodelovaným ideálním průběhem Vimperk – Skláře s překonáváním na úseku dlouhém 1 600 m viz výškový graf v obrazové příloze č. 10 *Skláře\_Vim* rozmezí 900 až 650 m n. m. a datovaná (?) kamenem z r. 1598. Fotograficky je cesta zachycena ve složce *Terénní dokumentace*, podsložka *Skláře\_Hajná Hora*. Nenese stopy výrazné eroze a to i v těch nejstrmějších, nezpevněných úsecích. Opačným

případem je na úbočí Boubína vedoucí Zlatá stezka, která je silně erodována vodou, která do ní tvoří hluboká koryta (viz podsložku *ZS\_Kubova Hut'\_Arnoštka*) a v rovinatém úseku zase mokřinu. Pro úseky komunikací bylo důležité vysledovat hydrologický režim jejich okolí a případně zajistit stažení nadbytečné vody. V nakloněné zatáčce je evidentní snaha o vyrovnání sklonu cesty terénní úpravou (kamenný podklad, zídka).

Při průzkumu Radvanického vrchu (viz složku *Stožec\_Radvanický vrch*) byly hlavní tahy cest již zcela nově přesypány kamennou drtí s pískem. Jejich geometricky přímý charakter naznačuje i jejich vznik blíže současnosti. Průběh lesní odbočky k vrcholu je pak nepochybně starší dobou vzniku. Protíná staré snosy kamennů bývalých luk nebo lesů, které navazují na její průběh a zapadá do jejich kompetence obslužnosti. Na fotografiích jsou zachyceny polomy, které jistě byly častou překážkou kolem starých cest. Stejně tak ve podsložce *Zlatá Studna* jsou červenými liniemi přes četné vývraty zvýrazněny průběhy cest v údolí při Losenici, které bylo dříve osídleno a využíváno několika manufakturami. Dodnes to připomínají bývalé náhony napájené z potoka. Lokální úpravu kolem malé hospodářské usedlosti dokumentuje složka *Hamerský les*, kde je cesta k sídlům lemována pečlivě vystavěnými zídkami nebo jsou k ní přivaleny velké balvany. Obecně by se mohla vyzorovat určitá charakteristika okolních úprav komunikací v ohledu na vzdálenost sídla a tedy i o míru zájmu a funkčnosti pozemků kolem nichž vedou. Vodítka pro míru by neurčovala jen kvantifikace takových úprav (hromaděné snosy podél polí), ale i technická náročnost provedení.

Samotná vrstva zachycených úprav povrchu cest nevykazuje svou malou presencí možnost generalizace. Oproti předpokladu se nejednalo s pravidelností o zpevnění především příkrých úseků, u kterých se očekává možnost většího poškození erozí způsobenou vodou. Ve vymezeném prostoru se jednalo o lokální zpevnění cesty nepravidelně kladenými většími kameny nebo drobnější „drtí“. Pravděpodobně se vždy jednalo o materiál z nejbližšího okolí.

## 2.4 Charakteristika památkového rámce

V oblasti interpretace cestní sítě mezi sklárny byla využita databáze (ve formátu .mdb) skláren (viz v digitální příloze *DVD1* složku pod názvem *DATABÁZE DP\_LIT sklárny*) z bakalářské práce autorky. Shromážděny jsou v ní údaje týkající se vzdálenosti detekovaných nebo pravděpodobných pozic skláren ke komunikacím. Díky přehlednosti a informační souhrnnosti s odkazy na literaturu k jednotlivým lokalitám je bez úprav připojena jako přílohová aplikace i k této práci ve smyslu zdrojového pramene. Explicitně proto nebude citována. Citace použité literatury při vyplňování samotné databáze skláren je integrována přímo do formuláře identifikační karty pod jednotlivou sklárnou v poli *Literatura*.

Příložená databáze (ve formátu .mdb) literatury (viz v digitální příloze *DVD1*, složku *DATABÁZE DP\_LIT sklárny*) je převzata z bakalářské práce autorky. Jelikož i nadále splňuje nároky na evidenci citovaných titulů, tak je v ní zařazena literatura, která byla použita i v této práci. Díky zaměření tematiky obou prací a regionálnímu pokrytí bylo využito v některých případech obdobných zdrojů, proto tak bylo zvoleno i z praktického hlediska.

Mezi další kategorií památek, které často doprovázejí, vymezují, respektují nebo souvisejí s funkcí průběhů komunikací, jsou útvary agrárního charakteru. Tyto útvary prozatím leží na okraji badatelského zájmu. Destruktivní výzkum mohylovitých útvarů se uskutečnil v Podkrkonoší (Šumburk nad Desnou) [Dohnal – Šída 2007] a v okrese Prachatice. Konkrétně na lokalitě Nebahovy byl lokalizován systém zaniklých polí (835 m n. m.), který tvořilo na 18 mohylovitých kamenných útvarů uvnitř obdélného ohrazení (100 x 200 m x v. = 1 m). V jednom z nich byl nalezen skelet koňské hlavy.

Důležitým faktem je, že budování agrárních systémů<sup>50</sup> bylo podmíněno historickým klimatem. Zejména středověké klimatické optimum (hlavně přes 15. stol.) přispívalo k rozvoji osídlení ve vyšších polohách. Polní systémy plnily různé účely. Jednak splňovaly smysl

překážky např. typ *corn-ditch*, kdy byl umožněn profilem zídky jednosměrný průchod zvířete ven z plochy pole. Terénní úpravy do značné míry ovlivňovaly hydropedologické vlastnosti půdních horizontů. Archeolog Jaromír Beneš rozdělil území Šumavy na základě archeologických a historicko – geografických dat do čtyř zón. **Zóna I.**, klasická sídelní zóna s kontinuální tradicí pravěkých a středověkých areálů, **zóna II.** s tradicí nekontinuálního osídlení, **zóna III.** vrcholně středověkých vsí a tvorby bezlesí, plužin a těžby zlata, **zóna IV.** novověké tvorby bezlesí pro sklářské a dřevařské účely. Mimo tato zónovaná území stojí osídlené impakty podél historických komunikací [Bayer – Beneš 2004: 142, 144, 156].

Hmotné prameny v podobě nálezů mincí významně doplňují a časově vymezují jednak místo samotného nálezu a pak i svým bližším určením obchodní styky. Pro okolí Prachatic a Vimperk určil mincovní nálezy Jiří Militký<sup>51</sup>. Pro Vimperk je to depot 21 zlatých mincí datovaných po r. 1457 [Militký 1999: 255–259].

Při průzkumu v terénu by neměla být opomenuta ani „kognitivní mapa“ památek, bodů spojených s průběhem cesty. Odkazy můžeme najít ke křížení nebo rozdělení cest, které bylo vnímáno jako rizikové. Křižovatky proto vyžadovaly zvláštní způsob pozornosti, ochrany. Bylo to zřejmě způsobeno tím, že lidé se v těchto místech musejí rozhodnout, kterým směrem se vydají. Každé rozhodnutí je spojeno s mírou nebezpečí a z pověstí lze navíc odtušit, že křižovatky byly pro lidi častým místem nočního rejdu čarodějnic nebo i vhodným místem pohřbení sebevraha v nesvěcené půdě. Tato nadmíru konfrontační lokace byla opatřována kříži, kapličkami nebo osazována stromy, které také mohly poskytnou útočiště před náhlou nepřízní počasí nebo odpočinek ve stínu.

Z příběhů a pověstí staré Šumavy je možné podkrýt reflektování fenoménu cesty. Je možné se dočíst, že v temných hlubokých lesích vládly neznámé moci, zlé bytosti a les opanovala divoká božstva lesních stínů. Proto nemůže být k podivu to, že lidé s obavami vstupovali na cestu

takovým nepřátelským (nekolonizovaným) prostředím. Kapličky, svaté obrázky na stromech, kříže poskytovaly v jejich blízkosti ochranu, představovaly místo vlády křesťanského, spravedlivého Boha. Mezi vyličená nebezpečnosti na cestách patřila obava před zapadnutím do bažin a slatí, překročení bludného kořene, obecný strach putovat v noci nebo v určitý čas vymezený moci zlých sil (půlnoc, Filipojakubská noc....), nebo blízko nevlídných míst se špatnou pověstí (šibeniční vrchy, místa násilností a tragédií...), které znásobovala možnost potkat se s nadpřirozenými bytostmi příznačně bloudících duchů zemřelých. Dále také hrozilo přepadení loupežníky, potulnou cháskou nebo divou zvěří. Cesty ovšem také znamenaly naději, sny o štěstí ve světě, o tom, jak se domů může člověk vrátit bohatý a uznávaný. Cesty sloužily také zbožným procesím (Římov nad Malší 60 km z Volar, Mariazell Rakousko, cca 130 km k českým hranicím) Vyprávění nám mohou poskytnout informace i o kvalitě cest a formách užívání (pěší stezky vedoucí kolem potoků, kamenité, strmé cesty, hluboko vyjeté cesty, kudy projíždí vozy, chodníky a pašerácké zkratky mimo běžné cesty. Jsou zachycena vyprávění i o převoznících, podobách mostů a lávek přes potoky [Rausch 1995: 9, 32, 39, 45, 53, 81, 84, 92, 118–119, 132, 135, 138, 156, 173, 178–179, 189, 193–195, 197, 202, 210–212, 214, 245–246, 248, 261–264].

Také nejslavnější anglický dramatik alžbětínské doby W. Shakespeare (\*1564 – † 1616) nechal v dialogu mezi Helenou a Parollem ve veselohře „Konec dobrý, všechno dobré“ (r. 1603) zaznít od Parolla doporučení<sup>52</sup>, aby se diskutovaný předmět dialogu nechal obrazně řečeno pohřbít, (zahřabat) u hlavní cesty v neposvěcené (křesťanské) půdě [Shakespeare 2000: 18].

Z jedné pověsti se dovídáme o amatérském výkopu v r. 1884 v místech údajného skladu chleba při Zlaté stezce pro potřeby soumarů pod horou Luzný u zemské hranice (místo Na spravedlnosti). Bavorské město Grafenau zde mělo za povinnost sklad zásobovat a vybírat peníze. Ti co za chléb nezaplatili, zde měli být popraveni. Při výkopu byl objeven pod

vrstvou hlíny čtverhranný kamenný podstavec a lidské kosti [Rausch 1995: 139–140]. Klostermann stejně na české straně zmiňuje malé zásobárny jídla podél stezek a silniční policii s finanční stráží (tzv. financové) dbající na dodržení zákonů na pohraničních stezkách. [Klostermann 1986: 97, 120].

### **3 MODELACE**

Teorie nepřímo zprostředkovává prostřednictvím abstraktních pojmů principy nebo obecně poznání, informace. Teorie tak není přímým nástrojem, ale určitým filtrem, který vytváří teoretický obraz (model) zkoumaného. Tento model dál poslouží jako východisko pro specifikaci archeologických kontextů a vytyčených cílů. Tím vstupuje do metody možná subjektivita autora nebo objektivita společensko-vědního prostředí. Modely se nevytvářejí na základě archeologických pramenů, ale prostřednictvím živé kultury (historické či v etnografické paralele viz dále v [Neustupný 2010: 25–26]) [Neustupný 2007: 16–17, 181]. Artefakty jsou vedeny jako události, které jsou závislé na svém specifickém místě a času a proto nemohou být přímým ekvivalentem srovnání s historickými nebo etnografickými paralelami. Další možností postupu je srovnání struktur, které jsou již oproštěny od své individuálnosti a závislosti na čase, geografickém prostoru [Neustupný 2010: 26]. Pokus o takový charakter postupu byl aplikován v interpretaci cestní sítě. Jednotlivé náhledy mapových sítí vykazovaly vůči sobě určité charakteristiky, které bylo možné porovnat.

#### **3.1 Vstupní informace**

Artefakty v sobě nesou struktury lidského chování a tím i svědectví minulých událostí sociálního světa. Struktury a události s sebou kooperují a navzájem se určují [Neustupný 2010: 57]. Existence cestní sítě navíc znamená určitou nadstavbu společnosti, její expresi, protože společnost

tak akceptovala svou potřebu komunikace v nejširším slova smyslu a dokázala ji také udržet. Zanikání nebo reparace cest prezentuje nejen hospodářský, ale i politický stav komunit. Ten představuje archeologicky neviditelnou nadhodnotu, která mohla být polyfunkční vůči životnosti komunikace a naplňovala její teoretický smysl. Faktická záměrnost byla proměnnou, která je archeologicky nebo historicky nedohledatelnou. Cesty se touto charakteristikou stávají vysoce arbitrárními pro uchopení. Jejich definici na základě např. obchodních záměrů a rentabilnosti nebo historických zpráv lze vnímat jako jeden ekvivalent významnosti.

Krajiny jsou vytvořeny podle lidského chápání a jsou propojeny s okolním světem. Vždy jsou v určitém procesu přetváření. Charakterizovat je může průběh přítomného okamžiku, přičemž nejsou záznamem, ale jsou zaznamenávající médium, podklad, který je odrazem lidské aktivity. Krajina prezentuje osobitým způsobem kreativitu jejích současných, ale i zároveň minulých obyvatel, uživatelů. Krajiny evokují paměť a jsou jejími nositeli. Krajina je viděna z fenomenologické pozice jako pohyb od místní k sociologicko-politické krajině. Je to snaha porozumět jak lidem, kteří jsou v ní rozmístěni a percipují svět kolem sebe i s jeho minulostí, která je v krajině zapuštěna [Bender 2002: 103].

Obecně přijímané produkuje ideje. V účelech historických lidí, světodějných jednotlivců je přítomno obecno. Životnost společenství (státu) tkví v individuích, v jejich mravnosti. Příroda a krajina je jejich vnějším vlastnictvím jako i dějiny, výtvořky předků, které jim patří a žijí v jejich vzpomínkách jako i aktéři sami jsou vlastnictvím včetně i představy vůle k dalšímu. Tato duchovní podstata je výchozí platformou pro jednotlivce, který je jejím reprezentantem. Vývoj je v této optice nazírání pracným bojem proti sobě samému. „Duch doby“ je vedoucím principem vývoje dějin, nabývá tím na smyslu i významu a měl by být vodítkem při zkoumání minulých událostí. A jelikož minulé události vzešly z tohoto „ducha doby“, mají smysl jen ve vztahu k němu. Světové dějiny jsou tak postupným vývojem principu, který v sobě nese vědomí svobody [volně podle Hegel 2004: 26, 41, 43].

Takovýto holistický pohled na dějiny, jejichž součástí je i archeologické dědictví, může být prezentován projektem podporovaným Evropskou unií „Cesty k evropské krajině 2000–2003“. Badatelé (na 70 spolupracovníků z 12 oblastí Evropy) se snažili poznat skryté souvislosti, které se nacházejí v krajině, která má být společným dědictvím, průvodcem po minulosti, původu a rozvoji společnosti. Krajina je myšlenkou, kterou budujeme prostřednictvím podnětů. Každý člověk má navíc v sobě „vnitřní krajiny“<sup>53</sup> a pohledy vně [Beneš – Dreslerová – Kuna 2003: 1, 103], proto nebude zřejmě možné vydělovat studium cest jako samostatný obor [Cendelín 2000: 179–180]

### **3.2 Postup modelace**

Vstupními daty pro rekonstrukci cestní sítě v zájmovém území bylo vyznačení a interpretace podkladů vojenských mapování (I. a II.) formou obkreslení do „terénu“ na základním geomorfologickém podkladu v GIS Arc map. Tyto mapové podklady nejsou dobovým faktem o celistvé realitě. Jde jednak jen o schematické zobrazení, pochopení podmíněné účelovostí a dobovými možnostmi autorů. Při využití v práci se jedná o porovnání hypotetických struktur své doby a svého zobrazení. Nelze je chápat ve významu kvalitativním, nýbrž jako příspěvek k pohledu interpretace.

Interpretace a ztotožnění průběhu vyznačených cest s dochovaným průběhem v terénní situaci byly provedeny na základě obeznanosti autorky s konkrétní trasou. Jedná se o nejpravděpodobnější průběh cest terénem, který s ohledem na existenci i jiných možností, dobových zvyklostí a kolísavé využitelnosti může být relativizován. Procentuální odhad ideální průměrové přesnosti ztotožnění průběhu cest by mohl kolísat v mezích od 50% k 90% jistotě.

Problematika základního ztotožnění pro zobrazení cestních sítí určitého časového úseku spočívá, jak již bylo výše naznačeno, v dobové zvyklosti a frekvenci využitelnosti. S tím také souvisí zohlednění



klimatických podmínek a tím i dopravní obslužnosti, sjízdnosti nebo průchodnosti některých úseků v průběhu roku. Některé cesty bylo možné využívat jen v suchém období nebo jen pro určitou specifickou činnost (lesní cesty, cesty ke sklárnám a v sklářském okrsku), se kterou zaniká nebo je převzata využitelnost bývalé obslužnosti oblasti.

Dalšími vnějšími historickými faktory, které způsobily různodobá kolísání, jsou např. momentální hospodářská nebo politická situace v zemi, vojenské aktivity a další vstupy takového charakteru. Tyto faktory mohly ovlivnit četnost a způsoby užití cest k různým zájmovým cílům. S tímto vědomím jsou data poskytována jako vstupní pro pokusnou modelaci. Je to jeden z příspěvků k interpretaci kulturně historického celku území z pohledu archeologie.

Práce si z tohoto pohledu neklade v tomto bodě nárok na interpretační a chronologickou jistotu. Vstupní data jsou omezena možnostmi počítačového software, zvoleným nedestruktivním průzkumem a celkovým stavem historického poznání krajinného palimpsestu.

Dalším vymezeným bodem bylo zachycení okolních památek a jejich zevrubná chronologizace. Vzhledem k možnosti upřesnit datací památek je v celkové interpretaci pohlíženo na datační klíč jako pomocný rámec datace cesty. Určení by mělo být percipováno v intencích post quem a ante quem. Komunikace snad byly rozhodujícím faktorem při zakládání sídel a strategických bodů. Musíme s nimi chápat úzce propojenou vazbu postupu kolonizace.

### **3.3 Rekonstrukce cestní sítě v prostředí GIS**

Rekonstrukce z historické Müllerovy mapy vychází z předpokladu nahodilosti dočasného prostorového rozložení v určitém stupni dochování, „dobovými i mechanistickými strukturálními nerovnostmi“ v komunikační síti a prostředku jejího zobrazení.

První vrstvou vytvořenou v prostředí GIS je rekonstrukce cestní sítě zanesená podle Müllerovy mapy z r. 1720. Mapa nezobrazuje komunikace mezi jednotlivými sídly, ale jen základní říční síť a ve vymezeném prostoru je zachycena jen jedna větev Zlaté stezky (tj. kašperskohorská vedoucí mechanicky přes sídla.: mapový list č. 17 a 22, der guldene Steig začíná v Berg Reichenstein/Kašperské Hory, překračuje v údolí řeku Losnitz/Losenice, stoupá přes Kayserhof/(?) k Vogelgsang/sklárna Podlesí, dále k Haydl/Zhůří, Inner Gefild/Horská Kvilda, äuser Gefild/Kvilda, pokračuje na mapovém listu 22 přes řeku označenou Teufels wasser fl./(?) pod Lusen m./hora Luzný přes vyznačené hranice do německého Fünsterau, Mauth, Creutzberg, Volfstein). Další zachycenou cestou je část úseku Zlaté stezky (vimperská větev), ale jen z Horní Vltavice k hranici (Ober Woldau/Horní Vltavice, Woldauer bettlhütten/Vltavská pateříková huť, sklářská huť Havránka 906 m n. m.), Röhrnhäuser/Orlová huť (nesprávný název pro bývalou Adlerovu huť, 938 m n. m), překračuje pod hradem Kuschwarta u sídla Kuschwartahauser/Strážný potok jménem Bernloch r./přítok Harlembach/Řasnice, pokračuje překročením Wagenwasser/Hraniční potok hranici přes Klein Philippsreit/Philippsreut do Freung, kde se setkává s kašperskohorskou i prachatickou větví Zlaté stezky). Poslední zmíněná větev je zachycena z Wallern/Volary, překračuje Moldau/Vltava přes Häusler bey der böhm: röhren/České Žleby, na německé straně pak Bischofsreit/Bischofsreut, Leopoldsreit do Freung. Trasy jsou v GIS rekonstruovány dle posledních terénních výzkumů [Kubů – Zavřel 2007, 2007a, 2009: mapová příloha]. Sídla mají největší koncentraci na jihovýchodě u nejstaršího styku se sídelní oblastí v nižších nadmořských výškách a řídne směrem k hranicím, kde se v této době teprve některé obce zakládají. Z celkem 110 lokalit nebylo možné cca 10–15 lokalit z mapy ztotožnit s dnešním sídlem. Symbolem skleničky je zachyceno osm skláren, symbolem mlýnského kola jedna papírna, zmenšeninou budovy kostela pak tři sídla a symbolem hradu pak další tři lokality. Propojením zobrazených míst lze vytvořit představu o základní hustotě cest.

Druhou vrstvu tvoří síť podle I. voj. map. To již zachycuje půdorys sídel i jednotlivé samoty (mlýny), soustavy rybníků, toky i s naznačenými mosty. Síť zřejmě zkráceně zachycuje hlavní a středně důležité strategické tahy krajinou. Ponechány jsou stranou místní komunikace a zkratky mezi jednotlivými komunikacemi tak, jak jsou zachyceny na II. voj. map. Jejich existence se ale může předpokládat, jak to ilustruje srovnání zachycené rozvětvenosti cestní sítě I. a II. voj. map. (viz v digitální příloze *DVD2\_GIS* příslušné výstupy).

Třetí vytvořená vrstva cestní sítě je zachycena na II. voj. map. Jelikož zobrazení není jednoznačné v určení linie představující komunikace, snosy, hranice pozemků, polí, luk, lesů a říční sítě, došlo v místech bez autopsie autorky k jistým omylům. Pokud je hodnocena síť jako celek, lze charakterizovat již zcela zahuštěnou síť cest různé obslužné funkce (cesty k loukám, polím, do lesů, vrcholové cesty po hřebenech, po vrstevnicích kolem kopců i slepé cesty vedoucí k řečišti nebo slatím), která by možná předčila i dnešní frekvenci užívání těchto druhů cest v kraji (vliv automobilizace, kolektivizace v zemědělství, druhy komodit a společenské situace). V geomorfologicky náročnějším příhraničním terénu vrchní Šumavy je pak síť více rozvolněná. Potvrzuje se pravidlo hvězdovitěho sbíhání cest k sídlům a brodům přes vodní toky. Významnější lokality mají více přístupových komunikací. Forma ztotožnění některých úseků byla na základě logiky vedení cest směrem k sídlům, křižovatkám, se kterými byly propojeny. Jednalo se o úseky s neznatelným zobrazením cesty především přes hustě zalesněné území. Některé cesty vedly jen na pole nebo končily v údolí u tehdejších mlýnů. Bývalé mlýny tak můžeme předpokládat i z takovýchto dnes již nelogicky vedených cest do údolí potoků, kde končí. II. voj. map. je obecně pro presentaci cestní sítě obtížně převeditelné. Spolehlivost je narušena nezřetelným odlišením hranic pozemků, lesa, polí a luk od cest.

Čtvrtá vrstva pak zachycuje terénní prospekce autorky se samostatnou vrstvou dokumentovaných památek (zachyceno 105 bodů) a dochovaného zpevnění povrchu cest (tyrkysová linie).

### 3.4 Sídlní kontext v GIS

V prostředí GIS byla vytvořena vrstva bodů – sídel s datací. Podle této sítě lze vysledovat určitý mikroregionální postup osídlení s vedoucí úlohou sklářství (potašářství) v kolonizaci vyšších poloh, kde dodnes jsou některé polohy zcela osamoceny (Adlerova huť, Šerava II) nebo zůstávají v menším měřítku oproti historickému rozměru jako žijící samoty (Březská huť, Korkusova Huť, Michlova Huť, nebo zcela zanikly (Adlerova huť, Borová Lada, Havránka, Huťský Dvůr, Šerava III). Rozvoj bývalé osídlené polohy se sklárnou (r. 1726) poskytuje příklad Kubovy Huti, která díky své poloze vyhovuje současné představě zdravého bydlení v přírodě a možnosti podnikání v turismu. Některé liniové průniky datačně podobného zasídlení může ilustrovat jednorázový zájem o místo a s tím spojený záměr i této aktivity (např. podnikatelský záměr vrchnosti: těžba dřeva, iniciování založení sklárny, povolení vyrábět potaš apod.).

Datace vychází z historických a archeologických znalostí. S jejich arbitrarností a variabilitou dochování, proto jistě není jasným obrazem minulosti, ale jen za současného stavu poznání interpretací, náhledem na širší oblast. V každém času a stavu společnosti ovlivňuje vývoj sídelního rámce nespočet faktorů. Rekonstrukci cestní sítě a jejího rámce lze reflektovat v intenci událostní archeologie.

K interpretaci byly využity údaje z publikací [Fröhlich 1989], [Hajník 1991], [Lněničková 1996: 13–14, 24–25], a *Databáze skláren* viz digitální příloha *DVD1*. Zaznamenáno je 223 lokalit, z toho 2 z 11. stol., 9 lokalit z 13. stol., 76 lokalit z 14. stol., 25 lokalit z 15. stol., 30 lokalit z 16. stol., 10 lokalit ze 17. stol., 52 lokalit z 18. stol., 20 lokalit z 19. stol. V digitální příloze si lze prohlédnout náhledy jednotlivých vrstev po staletích, celkové náhledy oblasti i detaily včetně náhledu na modelu tin. Lokality jsou v jedné z variant ve vztahu k vojenským mapováním. V nejstarší vrstvě 11. stol.<sup>54</sup> jsou zachyceny dvě lokality Prachatice a Staré

Prachatice, které jsou začátkem nejstarší větve Zlaté stezky. Vrstva sídel z 13. stol. je soustředěna spíše do Šumavského podhůří k začátkům větví Zlaté stezky. Vrstva sídel ze 14. stol. dále zahušťuje okolí začátků dvou nejstarších větví Zlaté stezky a jsou zde i první náznaky osídlení podél komunikace v pravidelných (?) rozestupech. 15. stol. je zachyceno opět jen zdrženlivě jako zahuštění stavu ze 14. stol. Zřejmě se jedná o vliv husitských válek v oblasti, kdy Prachatice zprvu katolické byly dvakrát dobyty (r. 1420) Janem Žižkou. R. 1421 již tvoří součást městského táborského svazu. R. 1423 táhnou proti Vimperku [Starý 1979: 96–97]. Průchodnost Zlaté stezky ilustrují dvě vojenská tažení a listina o výši cla. R. 1454 jsou zmíněny kupecké vozy a r. 1458 tažení Kaplíře ze Sulevic do Waldkirchenu, které vypálil. V r. 1468 pak vojsko pasovského biskupa přitáhlo na českou stranu o síle 3 000 pěších, 1 000 jízdních a přes dvacet vozů s těžkými děly [Starý 1979: 99–100].

Vrstva zachycených sídel v 16. stol. se opatrně posouvá do středních partií (na úbočí Boubína a za Libínským Sedlem) kolem dvou větví Zlaté stezky a na začátek nejmladší kašperskohorské větve. Shluk sídel zaznamenaných v 17. stol. představuje především okruh sklářských hutí jižně od Vimperka. To může odrážet podnikatelské záměry majitelů panství a tím i kolonizační postup do vyšších poloh za racionálním vytěžením dřeva. 18. stol. reprezentuje rovnoměrné rozptýlení osídlení ve střední části vymezeného území po celé jeho délce. Dotýká se už hranice a znamená plné zasídlení celé oblasti především s preferencí výškového stupně v rozmezí od 800 do 1 100 m n. m. Sídla zachycená pro vrstvu 19. stol. doplňují vrstvu vymezenou osídlením v 18. stol. a potvrzují tak určitou hranici možností trvalého osídlení v těchto nejvyšších polohách. Na výstupech s vrstevnicovým podkladem je patrné umístění sídel v údolích, kam se sbíhají hvězdovitě cestní sítě zobrazené na I. (červené linie) a II. voj. map. (fialová linie). Kopce obíhají po vrstevnicích anebo je překonávají v nejrozvolněnějším místě hřbetu, a to přímým směrem. Při překonávání masivu hory jsou preferovány údolní zářezy (viz ze Zátone na Kubrnech), nejsou však vedeny prostředkem, ale spíše na úbočí. Nejnižší elevace zářezu přirozeně svádí vodoteč. Kolem hory Chlustov

(1 094 m n. m.) mezi Horní Vltavicí a Strážným je vytvořen prstenec osad založených v 18. stol. Cestní síť zachycené na vojenských mapováních dovolují v místech, kde není prezentována žádná lokalita uložená v databázi, předpokládat sídlo, a to na základě svého hvězdicovitého sbíhání.

Ve vztahu osídlení zobrazených sídel (121 lokalit) z Müllerovy mapy je možné charakterizovat velkou koncentraci do Podhůří Šumavy pod pomyslnou kótu velkých sídelních aglomerací Prachatic, Vimperka a Kašperských Hor. Znatelná je skupinka šesti výše položených sklářských hutí nad Vimperkem. Při srovnání stavu vrstvy zachyceného osídlení pro 18. stol. tento stav plně nekoresponduje. Je to zřejmě způsobeno zaznamenáním staršího stavu osídlení začátku 18. stol. než pozdější vlnou horského osídlení v průběhu 18. stol. a možná obeznámenost autora s osídlením ve vyšších, odlehlých oblastech.

Tato historická interpretace je datačně založena převážně na určitém počtu známých listin a archivních pramenů, které pro vybraný okruh sídel znamenaly jejich historicky první zmínku. Představuje jen pokus o sondu s omezenou platností pro nedokreslený stav minulosti v celé její šíři.

### **3.5 Modelace v Idrisi 32**

Software propočítá frikční vzdálenosti (cost distance), tedy náročnost pohybu po rastrovém modelu terénu. Průběh cest je analyzován na základě anisotropické frikce, u níž záleží na směru překonávání (cesta z kopce je energeticky méně náročná než cesta do stejného kopce v opačném směru). Jako frikční hodnota byly použity vypočítané hodnoty svažitosti ve stupních. Zároveň byly zohledněny isotopické frikce, svahy nad 10 stupňů.

V nastavení Idrisi 32<sup>55</sup> byly do frikčního povrchu zaneseny překážky (prezence obtížnosti překonání jednotlivých buněk rastru určité vlastnosti) o hodnotě obtížnosti 500 pro překonání strmých stoupání nad 10 stupňů a

poloviční hodnotu pro překonání vodního toku. Jiná nastavení překážek nebyla v oblasti např. zamokřených, slatových míst (viz v digitální příloze *DVD2\_GIS* složku *JPG. VÝSTUPY GIS*, podsložku *Ideální\_reálný průběh tras* a prachatickou větev) oblast rozsáhlého mokřadu u toku Teplé Vltavy, který ideální trasa překonává nelogicky v nejširším místě) nastavena s ohledem na subjektivní zatíženost v relativnosti nastavení takových překážek, které nemusí mít v reálném terénu až takový vliv. Při lokálním nastavení zamokřených oblastí by jistě došlo ke zpřesnění a ztotožnění průběhu ideální a reálné trasy Zlaté stezky.

V těchto bodech je závislost modelace na subjektivním nastavení parametrů zadavatele analýzy [volně podle John nepublikovaný rukopis]. Blíže k problémům s nastavením parametrů [Danielisová 2008: 111–113] k otázce modelace vodní sítě a definování hodnot svahů [Kuna 2008: 82–83]. V rastrové vrstvě byly vytvořeny body polohy lokality zkopírované z ArcGIS 9. Konečné zpracování výsledných ideálních průběhů cest a obrazových výstupů bylo provedeno v programu ArcGIS 9.

## **4 INTERPRETACE**

### **4.1 Zhodnocení terénního průzkumu**

Terénní prospekce cest byla v úhrnu výběrovou sondáží do stavu samotných cest i jejich okolí. Při takovém průzkumu se aktualizují otázky z různých pohledů, které „od stolu s počítačem“ nelze zahlédnout. Z celkového pohledu lze charakterizovat většinu tras starých cest za identickou s novými, již asfaltovými nebo přesypanými štěrkem a pískem (viz složku s fotografiemi z terénního průzkumu). Staré cesty jsou tak v případě respektovaného průběhu „zakonzervovány“ v krajině. Přes vrstvy nových povrchů nedovolují bližší archeologický výzkum. Jsou tím i odstraněny aspekty, které jsou důležité pro nedestruktivní pozorování. Docházelo především k rozšiřování, narovnávání tras a úpravám nejbližšího okolního terénu (svody vodních toků, mostky, příkopy, břehy, zídky). Zachovalé jsou úseky většinou v lesnatém, hůře dostupném

prostředí, které již neposkytovaly komfort a nároky pro novou dobu. Bohužel lze konstatovat, že i tyto úseky podléhají neustálému ničení těžkou lesnickou mechanizací. Záznam o památce ze zničeného úseku tak pozůstává jen formou případné terénní dokumentace. V digitální příloze na *DVD1* je ve složce *Terénní dokumentace* na výstupu .jpg přehled rekognoskovaných cest (žlutě) s další vrstvou (tyrkysově), v místech kde byly zjištěny povrchové úpravy cesty viz např. podsložku *Úpravy povrchu cest ve složce Vim\_Skláře*. Přes nereprezentativní množství dochování (?), existenci upravovaných úseků lze obecně shrnout snahu zpevnit úseky v prudších svažitostech s pravidelnými rozestupy odvodňovacích rýh/kanálků, diagonálně po spádu vedených přes cestu. Ke zpevnění byly používány kameny z blízkého okolí. Ve většině případů nebyly zřejmě upravovány, ale využívala se jejich nejvhodnější plocha. Jsou kladeny k povrchu svou nejrovnější plochou nebo naopak oblým koncem (viz fotografie). Tyto výstupky mohly sloužit jako opěrka při stoupání a při klesání jako brzda, zarážka proti podklouznutí. Při dešti nebo tání mohly být tyto výstupky také jakýmsi roštem, protože zahluobená koryta cest slouží jako přirozený svod pro vodu (viz fotografie z úseku Arnoštka – Kubova Huť). Tyto aspekty přispívají k pochopení provozu a charakteru obtíží spojených s obsluhností na cestách.

## 4.2 Zhodnocení a interpretace památek

Cesty v terénu nesporně vymezují a pomáhají dodatečně datovat památky v jejich bezprostřední blízkosti. V GIS pro ně byla vytvořena samostatná vrstva s popisem a datací. Popis se většinou skládá ze zkratky katastru příslušné obce a číselného pořadí kamene. U starších kamenů je pořadí římskými číslicemi. Tyto zachycené číselné řady korespondují a dají se alespoň datačně a funkčně interpretovat za pomoci lesních map, ve kterých jsou zaznamenány (viz v digitální příloze *DVD1* složku *MAPY\_ARCHIV* a podsložku *Lesní mapy* a v ní jednotlivé fotografie s detaily na červeně zvýrazněná římská čísla v řadě). Funkci



jednotlivých památek nelze bez dalšího podrobného pátrání přesně určit, jednalo-li se např. o mezník bývalých polí, luk, lesních pozemků, katastrální značení, soukromé role, v případě křížků vzpomínka na určitou událost nebo ochrannou funkci apod. Z tohoto pohledu se jedná o sběr dat s pomocnou funkcí. V digitální příloze na *DVD2\_GIS* ve složce *JPG\_VÝSTUPY GIS* v podsložce *Databáze památek* lze z přehledového výstupu z GIS zobecnit výskyt na zachovalé enklávy v méně přístupném terénu, ve vyšších partiích (Šerava, Boubín, Radvanický hřeben). Přehled zdokumentovaných památek viz výstupy s podkladem tin.

Podchycené památky jsou jednak soustředěny do okruhů prozkoumané oblasti a pak také v určitých intervalech doplňují a tím také vykreslují průběh cest. Některé jsou rozprostřeny zdánlivě volně do prostoru, ale i takové mají nepochybně svou užitkovou funkci (označení lesních revírů, hranice bývalých luk, katastrů, nemovitostí apod.). Většina z nich je situována alespoň u lokální lesní cesty. Vidíme tak krajinu prokázaně využívanou až po nejvyšší vrcholy (Boubín). Jejich pozice v prostoru také vymezuje zájmový okrsek (bývalý sklářský okrsek Šeravské huti I. a II.), který zahrnoval i hospodářský provoz. Některé památky jsou již jen opuštěnými pamětníky osídlení (kříže na Mádlově nebo Huťském dvoře, Heubergerhof) nebo jednotlivých událostí (památníky).

V atributové tabulce vrstvy *Databaze\_pamatek* je pole s datací a pole popis, ve kterém je na prvním místě uvedeno pořadí v katalogu památek, kde je bližší popis a složka s fotografiemi, nákresem. Za číslem jsou poznamenány nápisy (čísla a písmena, písmenem x je označen křížek) z dokumentované památky.

### **4.3 Interpretace výstupů z Idrisi 32**

Ze sítě rekonstruovaných a ideálních tras Zlaté stezky lze srovnáním charakterizovat po většině délky shodný průběh. V některých momentech obcházejí cesty kopec každá z jiné strany (Huťská hora 1 178 m n. m., v závěru prachatické větve Žlebský kopec 1 080 m n. m. a

Radvanovický vrch 1 012 m n. m.), ale za ním opět na sebe navazují. V případě začátku kašperskohorské větve hraje roli udaný bod začátku cesty, který byl dán rozsahem získaných rastrových, mapových podkladů. Na podkladu trojúhelníkové nepravidelné sítě (dále jen tin) (Triangulated irregular network) je zřejmá preference volby údolí pro vedení trasy oproti vyhodnocenému obtížnějším postupu do kopce reálné trasy (viz začátek a konec kašperskohorské větve). Idrisi 32 vygenerovalo navedení trasy údolím pro nástup překonání pohoří údolním zářezem a vyhýbá se překonání nejvyšších met pohoří. Nejrozvolněnější volba trasy připadá na náhorní, rovinnaté úseky (úsek Zhůří – Kvilda). Počítač častěji navrhuje vedení trasy na úbočí horského masivu (Chlustov za Horní Vltavicí), zřejmě s ohledem na vodní tok v údolí. Program ovšem v sobě nemá zaneseny lesní plochy ani skalnaté výběhy. Počítá s holým povrchem a pouze s vygenerovaným sklonem rastrových map a nadefinovanými překážkami. Míjí kratší cestou i některé významné zastávky, sídla na trase potřebná k občerstvení po překonání určitého úseku (Volary). S tímto aspektem cestování ideální modelace nepočítá. Nemá nadefinovány podmínky přesunu po cestě a body osídlení. Na modelu tin je pozorovatelný průběh Zlaté stezky přes hřebeny (Vysoký Les 942 m n. m., Zlatá Stezka 920 m n. m., Kamenáč 899 m n. m.) před Volary oproti namodelované trase po straně úbočí až do místa strmější, závěrečné části, před kterým prudce uhne v nejnižším možném přechodu sedlem kopce (Kamenáč) do druhého údolí.

Ze sítě rekonstruovaných a ideálních tras ke sklárnám v okolí Vimperka lze na modelu tin vyvodit preferenci ideálního průběhu údolími do bodu nejkratšího překročení výškové překážky jako v případě cesty k Michlově huti (nejzápadnější větev). Její reálný průběh je odkloněn existencí předchozí první polohy, přes kterou se dřívě jezdilo. Modelace ostatních poloh skláren (10 celkem z 20) nebyla potřebná v ohledu na jejich polohu na průběhu Zlaté stezky, který by byl v Idrisi 32 vymodelován identickým průběhem (viz trasa ke sklárně Kubova Huť) (Adlerova huť, Borová Lada, Březská huť, Havránka, Heuberger, Korkusova Huť, Magerlova huť, Michlova huť I., Šeravská huť I., Tafelhütte). Modelace

byla provedena k sedmi sklárnám z jednoho výchozího bodu Vimperk. Tyrkysově jsou zobrazeny různé varianty vedených cest ke sklárnám v reálném prostředí. Červené linie vykazují snahu o co nejkratší překonání výškové překážky (Skláře), ke které jsou navigovány údolími (např. ke sklárně Pod Mokrou cestou Pravětínským údolím nebo údolím Volyňky z Vimperka do Klášterce).

Z grafů výškového převýšení jednotlivých ideálních tras lze přehlednout nejmenší profilovou náročnost prostupnosti geomorfologickým celkem. Jedná se o grafy ideálních tras směru cílového místa k výchozímu bodu (Kašperské Hory, Prachatice, Vimperk jak byly i modelovány v Idrisi 32). Od skláren Šerava II, Tomášova huť, Pod Mokrou cestou, Šeravská huť III, je namodelovaný přechod zcela plynulý.

#### **4.4 Interpretace teoretického průzkumu**

Modelace v programu Idrisi 32 přinesla výsledky, které ukazují na téměř totožné vedení tras ideálního průběhu s reálným až na pár výjimek po celé délce trasy (viz obr. č. 2). Potvrzovalo by to pravidlo, že více morfologicky rozčleněné prostředí hor a údolí může určovat na dlouhou dobu směr jak ideálních, tak reálných cest. Logika pohybu pěších, později povozů vyvolává určitou charakterově zabarvenou setrvačnost a charakteristiku. Technické prostředky umožňují snadněji přeložit následné nové době již nevyhovující úseky, které odklánějí původní trasu nebo ji upravují k novým parametrům. Na základě terénního průzkumu by nebyla bez teoretické modelace možná opozice pro interpretaci. Teoretické modelování je jednou z možností validování předpokládaných vlastností nebo dat terénního pozorování. Je samozřejmě zatíženo subjektivním pohledem a omezenými možnostmi software, ale ty jsou v rámci programu přesně nadefinované a dalšími badateli je tak možné jednotlivé kroky variovat, iterovat.

## 5 ZÁVĚR

Z interpretace výsledků z porovnání teoretického průzkumu i dat z terénu se jeví ideální trasy komunikací téměř shodné s průběhem cest v terénu. Jsou zde výjimky jako např. tah Zlaté stezky z Horní Vltavice přes Havránku, která zanikla vedením nové cesty údolím. Je to i důkaz, že vznik cesty je vázán na vyšší instance, úřední moc. Obraz cestní sítě tak v sobě nese i individuálnost dobového odrazu. Z tohoto poznatku i s výše v textu zmíněnými dalšími vstupními subjektivitami, lze při modelaci relevantně odkázat na výstupy. Ty mají další možnosti validace dat v archeologické metodě. Ideální modelace je jedním z nástrojů pro pohled nejen na středověkou a novověkou krajinu ale na vzdálenější podobu pravěké krajiny, možnosti její prostupnosti. Pro vymezenou oblast se zjištěná míra konfrontace ideálního a reálného, terénně dokumentovaného průběhu cest, stává další pozitivně vnímanou pobídkou pro řešení otázky přístupů do oblasti v pravěku.

Odkazováno je v této souvislosti na vyhledání nejvíce efektivního pohybu krajinou a jeho tolerance. Topografie krajiny je vnímána jako stálý prvek, jehož vliv je jako podklad dílčích obměn povrchového charakteru (porost) [Danielisová 2008: 111], s kterým lze relativně dobře počítat jako výchozí premisou pro nastavení modelace. Je to způsob predikace nebo validace již zjištěných archeologických nálezů. Tímto se stává vyprodukovaný modelový přístup součástí uvažování nad otázkami archeologů, kteří hledají doslova cesty k pochopení krajiny tehdejší společnosti.

Konkrétnější otázka funkce okolních sídel na ovlivnění komunikační sítě je rozložena ve vztahu míry poptávky (lokální komodity, ochrana a zázemí obchodních sítí, hospodářské a výrobní zázemí) tvořící i nabídku (komodity, služby). Pokud jsou generovány potřebné komodity, a společnost zajistí stav bezpečnosti, (možnosti neohroženého průchodu a konečné zajištění odbytu, výměny zboží tak, aby i zpáteční cesta byla rentabilní), začne fungovat komunikace v nejširším slova smyslu.

Vstupuje sem také celek lidské společnosti, její nastavení, zvykové koloryty, schopnost přijímání cizích elementů na svém území, gradient zabezpečení, všeobecné tolerance (včetně kognitivní), která je schopna své potřeby ekvivalentně uspokojit. Je to z tohoto úhlu pohledu prokázání nejen oboustranné komunikace společnosti. Teoretický průzkum pomohl svou nastavenou konfrontací toto hledisko částečně nepřímo validovat.

## 5.1 Souhrn

Práce spojuje terénní a teoretickou část průzkumu cestní sítě regionu. Pro rozlohu zkoumaného území byly získány digitální karfografické podklady (rastrový výškopis Zabaged v měřítku 1 : 10 000), v kterých byly v programu Idrisi 32 modelovány ideální průběhy větví Zlaté stezky a lokální spojnice ke sklárnám (20 lokalit) na Vimpersku. Modelace se téměř shodovala s reálným průběhem cest.

Pro interpretaci širšího kulturně-historického kontextu oblasti byly vyneseny cestní sítě I. a II. voj. map. (pol. 18. stol.) Rakousko-Uherské monarchie a lokality zaznamenané na Müllerově mapě z r. 1720. Byly vytvořeny chronologické vrstvy postupu osídlení v oblasti a jejich základní interpretace, která se opírá o historiografickou dataci. Konfrontací dat byl získán podklad pro charakterizování a obecnou interpretaci obrazu sídelního kontextu v rámci obslužnosti oblasti.

V terénní části byl z prospekce cest pořízen katalog památek (105 objektů) zaměřených pomocí GPS včetně fotografické dokumentace. Popsány byly relikty a povrchové úpravy cest. Data byla zpracována v prostředí ArcGIS 9 a tvoří dokumentační podklad.

## 6 POZNÁMKY

<sup>1</sup> František Adolf Borovský (\*19. 7. 1852 Netolice – †1. 5. 1933 Praha). Profesor, kustos Uměleckoprůmyslového muzea v Praze, spisovatel, topograf, překladatel. Jako redaktor nakladatelství Otto psal do ediční řady Čechy [Vopravil 1973: 416].

<sup>2</sup>Viz GIS str. 133–135. Konečný, M. (1997) Geografické informační systémy. In: *Počítačová podpora v archeologii*. Brno: Ústav archeologie a muzeologie, Filozofické fakulty Masarykovy univerzity. Str. 127–172.

<sup>3</sup>Jiří Fröhlich od r. 1990 do současnosti archeolog Prácheňského muzea v Písku.

<sup>4</sup>PhDr. František Kubů od r. 1994 historik starších dějin a specialista na starší německé dějiny a dějiny Zlaté stezky v Prachatickém muzeu.

<sup>5</sup>PhDr. Petr Zavřel od r. 1978 archeolog specialista na období mladšího pravěku a prehistorickou archeologii z Jihočeského muzea v Českých Budějovicích.

<sup>6</sup>Vlivem skláren na přeměnu krajiny ve středních a jihovýchodních Čechách se zabýval Jiří Adler.

<sup>7</sup>Dále také viz Vašků, Z. Vývoj základních systémů exploatace krajiny. *Akademon* [online]. 11. 12. 2001. [cit. 2010–01–27] <<http://www.akademon.cz/source/epl.htm#>>. ISSN 1214-1712.

<sup>8</sup>Viz str. 80. Zachování pohřebních komponent v lesnatém terénu v okolí Hluboké nad Vltavou v majetku Schwarzenberků, kteří zde zřídili postupně několik obor (první již v 16. stol.). Kuna, M. (1997) Geografický informační systém a výzkum pravěké sídelní struktury. In: *Počítačová podpora v archeologii*. Brno: Ústav archeologie a muzeologie, Filozofické fakulty Masarykovy univerzity. Str. 173–194.

<sup>9</sup>Dále také viz zajímavý paleoekologický výzkum zaměřený na průběh Velanské cesty u Českých Velenic včetně radiokarbonového datování. Nováková, K. – Novák, J. – Šafránková, J. (2008) Paleoekologický výzkum Velanské cesty u Českých Velenic: zachycení lidské činnosti. In: *Bioarcheologie v České republice*. České Budějovice – Praha: Jihočeská univerzita v Č. B. Přírodovědecká fakulta; Arú AV ČR. Str. 99–114.

<sup>10</sup>Literárně zpracovaná následující (25. 10. 1870) kůrovcová kalamita, tzv. zlatá doba broučka, je v románech Karla Klostermanna: „Črty ze Šumavy“ (1890), V ráji šumavském (1893), Zmizelá osada (1921).

<sup>11</sup>Dále viz Jiráček, J. (1998) Průvodce jižních Čech. 1. vydání. České Budějovice: Kopp. Str. 32–39.

<sup>12</sup>Kubů, F. a Zavřel, P. (1998) Terénní průzkum starých komunikací na příkladu Zlaté stezky. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 35–57.

<sup>13</sup>K Obřímú hradu na vrchu Sedlo (902 m n. m.) u dnešních Albrechtic u Sušice se váže jedna šumavská pověst „Obři na Šumavě“ viz [Rausch 1995: 50–52].

<sup>14</sup> Český král Vladislav II (\*1110 – †18.1.1174), který vládl v letech 1140–1172, měl syna Přemysla Otakara I. a syna Bedřicha (Fridrich), jež jako kníže českým zemím vládl v letech 1178–1189. Bedřich měl dceru Ludmilu, která si za manžela vzala Albrechta III. z Bogenu.

<sup>15</sup> První známou výsadu obdrželi Králováci 11. srpna 1314 od poslední Přemyslovny Alžběty (královna česká a polská, \*před 1305 – † před červnem 1347), která měla v užívání volyňský újezd (vyjmenováno na 28 vesnic) [Teplý 1933: 50].

<sup>16</sup> Viz Michálek, J. (1977) Modlešovice. Výzkum pravěkého a středověkého rýžoviště zlata v r. 1977. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeském muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 11, č. 3, str. 266–297.

<sup>17</sup> Podrobněji dále: Kudrnáč, J. (1973) Dávná rýžoviště zlata u Horské Kvildy na Šumavě. *Archeologické rozhledy*. Roč. 25, č. 2, str. 218–221.

<sup>18</sup> Hercynský les popisuje Bohuslav Balbín, který jím sám procházel, jako nejneprostupnější les na hranicích s Bavorskem. Zlatou stezku viděl jako velmi úzkou, která dovoluje průchod pouze soumarům. Plinius popisuje les plný starých dubů. Aventinus říká, že Hercynský les chrání český národ jako přirozená hradba. Stejně tak Sylvius ztotožňuje les s palisádou. To podporovaly i těsné průsmyky, které bylo možné lehce ubránit [Balbín 1986: 50–52].

<sup>19</sup> V prostoru Krušných hor byly historicky i archeologicky dokladovány cesty: Zwickau – Kadaň – Přisečnice (datovaná k r. 1118), Chemnitz – Chomutovsko (datovaná k r. 1143), Freiberg – Most (tzv. „semita bohemica“ datovaná k r. 1185) a k r. 1207 zmiňovaná „semita clastro proxima“ Osek – Rechenberg. Autorkou bylo v terénu archeologicky detekováno na šest sklářských výrobních okruhů, jejichž poloha je určena v závislosti na surovinových, geomorfologických podmínkách a trasách dálkových cest [Černá 1998: 102, 104]. Doklady o dálkovém obchodu se sklem byly prokázány na základě přítomnosti (centrum Prahy) nádob cizí provenience (produkční centra: severoitalské Muráno, Konstantinopol, Korint a na Blízkém východě od 12. stol. Raqqa, Alepp, Damašek), které byly malovány emaily a zlatem. [Černá – Podliska 2008: 238–239, 250–251]. Do záalpských zemí přicházelo největší množství importů tzv. benátského skla (sodno-vápenaté) z italského území v rozmezí let 1270–1350. V Itálii je od 13. do 15. stol. písemně doloženo na 60 skláren [Janovičková – Sedláčková 2008: 258]. Na saské straně Krušných hor se cestami vedoucími z české strany v terénu zabýval Manfred Ruttkowski. Ruttkowski, M. (2002) Altstraßen im Erzgebirge. *Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. Arbeits – und Forschungsberichte zur sächsischen Bodenkmalpflege*. Č. 44, str. 264–299. Viz dále Černá, E. – Velímský, T. (1993) Česko-saské kontakty a problematika středověkých cest přes Krušné hory a Děčínské stěny. *Acta universitatis Purkynianae. Slavogermanica II*. Ústí nad labem: UAP. Č. 1, str. 359–372. K jednotlivým cestám viz: Vávra, I. (1979) Mostecká cesta. In: *Historická geografie*. Praha: Ústav československých a světových dějin ČSAV. Č. 18, str. 351–382.; Vávra, I. (1982) Osecká stezka – Hrobská cesta. In: *Historická geografie*. Sborník k šedesátinám akademika Jaroslava Purše. Praha: Ústav československých a světových dějin ČSAV. Č. 20, str. 187–198.; Velímský, T. – Černá, E. (1990) Výsledky rekognoskace středověké cesty z Mostu do Freiburgu. In:

*Archaeologia historica*. Č. 15, str. 477–486.; Wißuwa, R. (1998) Die Entwicklung eines Verkehrsnetzes in Sachsen unter besonderer Berücksichtigung der Pässe des Erzgebirges und des Vogtlandes. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 89–95. K ilustraci pohybu jednotlivých sklářů „vitreatorů“ tj. sklář a malíř, vitrážista v pol. 14. stol. viz Lněničková, J. (1998) Sklářští mistři – „vitreatores“ na středověkých stezkách. In: *Sklo bez hranic. = Glass ohne Grenzen. Sborník příspěvků ze semináře*. Sušice: Muzeum Šumavy. Str. 146–154.

<sup>20</sup> Podrobněji dále: Fröhlich, J. (1993) Archeologický výzkum šumavských skláren. In: *Zkoumání výrobních objektů a technologií archeologickými metodami. Archeologia technica 8. Sborník ze semináře 1992*. 1. vydání. Brno: Technické muzeum v Brně. Str. 75–83.

<sup>21</sup> Podrobněji str. 55: Fröhlich, J. (1992) Počátky sklářství na Šumavě. In: *Historie sklářských technologií. Ústí nad Labem: Dům techniky Ústí nad Labem*. Str. 54–60. Nebo dále str. 6 Lněničková, J. (1996) *Šumavské sklářství*. 1. vydání. Sušice: Dr. Radovan Rebstock, 1996.

<sup>22</sup> Kriticky cf. str. 524. Fencel, P. Lidová architektura. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. (2003) 1. vydání. Praha: Baset. Kap. Kultura, str. 521–530.

<sup>23</sup> Pro srovnání jména z řady markvartických hradů: Löwenberg, Wartenberg, Michelsberg, Scharfenstein, Waldstein [Vávra 1974: 46].

<sup>24</sup> Šumavské sklárny 14. a 15. stol. byly doposud zjišťovány hlavně pomocí toponomastické metody. Takto se mohou zachytit jen sklářské osady a hutě na venkově, nikoli však sklárny u sídlišť městského typu. Předhusitské prameny explicitně nerozlišují skláře od sklenářů (zpracovatelů již hotového skla za studena) [Vítovský 2000: 37].

<sup>25</sup> Viz str. 111 Šmilauer, V. (1960) *Osídlení Čech ve světle místních jmen*. Praha: ČSAV.

<sup>26</sup> Brzdilo se na zavírání na tupo, kdy se smýkal vůz po kolové obruči anebo zavírání na kolo (běžné už v 15. stol.), kdy se pod kolo dostaly články silného řetězu zvaného kocour které dřely vozovku. Brzdný moment také mělo krpadlo (změna asi na přelomu 14. – 15. stol. u postráňkového zápřahu s přidaným ojem uprostřed tahounů s brzdnými držáky) a u koňského zápřahu opěráku (silný kožený popruh) [Vermouzek 1983: 320–322].

<sup>27</sup> Tuto povinnost zrušil až vyvazovací zákon z r. 1869 pro Čechy [Vávra 1968: 233].

<sup>28</sup> V otázce povozů byly vývojově nejprve dvoukolé, jednoosové káry, z nichž se pak u nás ve 14. stol. vyvíjí vůz čtyřkolový. Vozy neměly rejdy, což dokládají svým tvarem staré komunikace, které nemají ostré zatáčky a serpentiny. Jejich otočení bylo ve středověkých městských, stísněných podmínkách napomáháno tzv. nadhozením zadní části vozu [Vermouzek 1983: 317–318]. Nadhozování je archeologicky doloženo na Starém hradisku u Plumlova ve



schematu vyježděných kolejí do trdého podloží před vjezdem do brány hradiska [Vermouzek 1983: 319].

<sup>29</sup> V mládí chodil po úsecích Zlaté stezky sám spisovatel Šumavy Karel Klostermann, který na její pozůstatky upozorňuje [Klostermann 1986: 97].

<sup>30</sup> Konkrétně to jsou v zájmové oblasti tyto lokality: Arnoštka (datováno k r. 1707, 327 VI Gß No 6), Žlíbky (datováno k r. 1731, 329 VI Gß No 6, v odd. spisů inv. č. 5 848, mapa inv. č. 6 297), Strážný (datováno k r. 1735, 330 VI Gß No 9, v odd. spisů inv. č. 5 848, mapa inv. č. 6 301), Řasnice (datováno k r. 1736, VI Gß No 10, v odd. spisů inv. č. 5 848, Račí (datováno k r. 1793, 341 VI Gß No 20, v odd. spisů inv. č. 5 849).

<sup>31</sup> V nejšířší pojatém významu Platonovy kategorie thymos a dále jeho význam v díle Francise Fukuyamy (2002) *Konec dějin a poslední člověk*. 1. vydání. Praha: Rybka.

<sup>32</sup> Téma hranic z různých úhlů pohledu je námětem sborníku *Archaeologia historica*, č. 29, 2004.

<sup>33</sup> Za laskavé vysvětlení děkuji PhDr. Jiřímu Woitschovi, PhD.

<sup>34</sup> SOA Třeboň, pracoviště Č. K. Vrchní úřad Český Krumlov, oddělení Vimperk, oddělení spisů. No 4, inv. č. 4 280 a 4 281, 51 I G, datované v rozmezí let 1700–1728. Ostatní namátkou jmenované prameny jsou uloženy ve stejné složce jako citovaný pramen.

<sup>35</sup> Hraniční kámen Pivní hrnec (Biertopf) byl využit jako mezník pro svůj nápadný tvar (v popisu vimperského panství z r. 1531, ve vimperském urbáři z r. 1581). Nese na sobě vyrytý křížek s písmeny W, S a číslem 135 [Fröhlich 1988: 48]. Mezník u Královského kamene je umístěn na špici na sucho poskládané kamenné zídce, bývalé hranice panství (v. = 70 cm, vyrytý pův. schwarzenberský znak, N(ummer) 2 a letopočet 1752 [Fröhlich 1986: 54]. Mezník u Strážného stojí u vimperské větve Zlaté stezky pod Žlíbským vrchem. Mezník je umístěn v rohu katastrální hranice představující mělký příkop s nápisem AM (?) 1692 HA.SIP., křížkem a číslem LII [Fröhlich 1990: 251]. Dalším mezníkem u větve Zlaté stezky je u Českých Žlebů z r. 1767. Dalšími jsou mezník u mostu přes potok za Knížecími Pláněmi s vročením 1844 nebo tři hraniční mezníky v Markflecklu pod Luzným v rohu knížecí pasovského s vročením 1692, 1772, 1844 [Fröhlich 1992: 197–198]. U Kvildy jsou to čtyři mezníky s erbovním znamením Malovců z Chýnova a vročením 1768 [Fröhlich 1986: 54–55].

<sup>36</sup> Založen 11. června 1888 v čele s prof. Dr. Vilémem Kurzem (předseda Národní jednoty Pošumavské), předseda Vojtěch Náprstek [*Klub českých turistů*: online].

<sup>37</sup> Marek, V. (1956) K otázce přežitků totemistických představ u Laponců. *Československá ethnografie*. Roč. 4, č. 1, str. 38–55.

<sup>38</sup> V digitální příloze na DVD1 je složka pod názvem *Foto\_Hanz\_Urban\_2SV* s dvěma černobílými fotografiemi, na kterých je zachycena vojenská karavana v horském terénu a

uchycení pletených košů na koních z doby druhé světové války. Fotografie pořídil Hanz Urban, sklář z Vimperka. Za poskytnutí děkuji paní Hildě Urbanové.

<sup>39</sup> Pro naše území jsou známa místní jména ze středověkých itinerářů cizozemských cestovatelů: z r. 1124 popis cesty biskupa Oty Bamberského do Pomořan, r. 1386 průchod neznámého nizozemského účastníka vojenské výpravy vedené hennegavským hrabětem Wilhelmem, itinerář cesty rakouského diplomata hraběte Zikmunda Herbersteina z Moskvy na korunovaci Ferdinanda I. do Prahy v r. 1571, itinerář anglického cestovatele Fynese Morysona z r. 1592 z Drážďan do Norimberka a itinerář portugalského poselství z r. 1706 jedoucího do Vídně pro nevěstu krále Jana, Marii Annu, dceru Leopolda I. [Vávra 1961: 72–73].

<sup>40</sup> Přehled o současném stavu bádání rekonstrukce cestní sítě na Slovensku viz Slivka, M. (1998) Rekonštrukcia cestnej siete na Slovensku. (Súčasný stav bádania a jeho perspektivy). In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997.* 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 259–275.

<sup>41</sup> Diference podoby římských (13 000 až 16 000 km do 150 AD), středověkých a novověkých cestních sítí v Anglii viz [Hindle 1982: 6, 44 zobrazení z map Matthew Parise (datováno k r. 1250) a z mapy Coumbrie Gougha (datována k r. 1360), 51].

<sup>42</sup> Etnografickou současnost používání k přepravě břemen na letních/zimních saních (jízdnicích a nákladnicích) v zápřahu sobího stáda lze dokumentovat např. v oblastech západní Sibiře, na polárním Uralu u pasteveckých skupin severních Chantů (povodí řeky Ob, Chantymansijský a Jamalo-něnecký autonomní okruh). Jedná se v létě o kočující pastevece sobů v tundře a v zimě v tajze. Letní saně jsou vyšší a široké uzpůsobené pro podmáčenou tundru. Vyrábějí se ze smrkového dřeva, přední část z břízy a spodní lyžiny z modřínového dřeva, které je odolnější proti působení vody [Bahenský 2000: 211–212, 217, 220]. Viz také zachycení ve filmech Zdeňka N. Bričkovského v Polarion. Severská tetralogie (2005–2010).

<sup>43</sup> Stereoskopickou metodu čtení leteckých snímků zpracoval ve své dizertační práci Ladislav Šmejda, ZČU FF KAR Plzeň 2008.

<sup>44</sup> Stejně tak poukazuje na význam terénní prospekce Cendelín, D. (2000) Staré stezky na Moravě – historická geografie. *Vlastivědný věstník moravský*. Roč. 52, č. 3, str. 254–263.

<sup>45</sup> Inspirace čerpána z přednášky na téma: The East Devon Pebblebeds Project: Analyzing the Sensory Dimensions of Landscapes uspořádané Ústavem pro pravěk a ranou dobu dějinnou FF UK v Praze, dne 5. 3. 2010 a z textů: viz str. 101–102 v Mithen, S. (2001) *Archaeological Theory and Theories of Cognitive Evolution*. In: *Archaeological Theory Today*. 1. vydání. Cambridge: Polity. Str. 98–121. nebo str. 36–41, 54 v: Hodder, I. – Hutson, S. (2003) *Reading the Past. Current Approaches to Interpretation in Archaeology*. 3. vydání. Cambridge: Cambridge University Press.

<sup>46</sup> Prohlubování nebo zanášení koryta toku v místě přechodu brodů lze vztáhnout na frekvenci využívání komunikace [Cendelín 2000: 256]. Dalším příkladem může být popsany mýtný brod přes řeku Jihlavu v Pravlovu (zeměpanský hrad z 12. stol.) [Vermouzek 1993: 106].

<sup>47</sup> Haťové vozovky: haťe jsou svazky proutí o průměru 30 cm a délce asi 3 m, na které se nasypala 10–20 cm vrstva písku s oblázky [Fragner 1982: 119]. Haťový podklad z 10 m dřeva vydržel v mokru 3–4 roky. Až na poč. 19. stol. zřizovány postranní příkopy k odvodu dešťové vody [Roubík 1938: 19].

<sup>48</sup> Ve vztahu farností a mlýnů je viditelná snaha při novém přerozdělování o včlenění vodního toku a mlýnu do území farnosti. Taková situace je pak dochována z území vystupujícího dlouhého „jazyka“ území z hranic farností, aby byl mlýn začleněn. Po zániku mlýna tento půdorys ukazuje na existenci lokace mlýna [Aston 1985: 42].

<sup>49</sup> Pro srovnání viz [Hůrský 1971: 205–215].

<sup>50</sup> Tematikou se v Šumavském podhůří je to pak Beneš, J. – Hrubý, P. – Michálek, J. – Parkman, M. (1999) Kamenná hrzení na Hořejším vrchu a vrchu Kokovci u Vlachova Březí. Příspěvek ke studiu agrární krajiny Šumavského podhůří. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea*. Roč. 6, str. 271–296.

<sup>51</sup> Militký, J. (1999) Zlomek depotu pozdně středověkých mincí z okolí Prachatic (N 4305). In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea*. Roč. 6, str. 255–259.

<sup>52</sup> „...and should be buried in highways out of all sanctified limit, as a desperate offendress against nature“. [Shakespeare 2000: 18].

<sup>53</sup> Doplnující literaturou k tomuto tématu může být kniha Cílek, V. (2002) *Krajiny vnitřní a vnější*. 1. vydání. Praha: Dokořán.

<sup>54</sup> Datace 1088 je převzata jako určitý kompromis z falza listiny z 12. stol. Prostor Starých Prachatic byl osídlen již v 9. stol. a nová lokace Prachatic zase vytyčena přelomem 13. a 14. stol. [Kubů – Zavřel 2007: 49–50]. R. 1323 získávají Prachatice od Jana Lucemburského městská práva.

<sup>55</sup> Program pojmenovaný po středověkém cestovateli a kartografovi Al Idrísím (\*1099 na území dnešního Maroka). Dále o Idrisi viz str. 174–176 Kuna, M. (1997) Geografické informační systém a výzkum pravěké sídelní struktury. In: *Počítačová podpora v archeologii*. Brno: Ústav archeologie a muzeologie, Filozofické fakulty Masarykovy univerzity. Str. 173–194.

## 7 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

Adler, J. (1974) Vliv skláren na přeměnu krajiny ve středních a jihovýchodních Čechách. In: *Historická geografie. Sborník historickogeografických statí*. Praha: Komise pro historickou geografii. Č. 12, str. 119–149.

- Andreska, J. (1994) *Šumavské solné stezky*. Praha: Kentaur.
- Aston, M. (1985) *Interpreting the Landscape. Landscape Archaeology in Local Studies*. 1. vydání (?). Londýn: B. T. Batsford.
- Babůrek, J. – Pertoldová, J. – Verner, K. et al. (2006) *Průvodce geologií Šumavy*. 1. vydání. Správa NP a CHKO Šumava – Česká geologická služba: Vimperk.
- Bahenský, F. (2000) Severní Chantové. (Příspěvek k pastevectví sobů na polárním Uralu). Český lid. *Časopis pro etnologická studia. = Journal of Ethnological Studies*. Roč. 87, č. 3, str. 210–222.
- Balatík, P. red. (2002) *Soubor geologických a účelových map ČR. Geologická mapa ČR. List 22–34 Vimperk*. Měřítko 1 : 50 000. Sestavil a vydal Český geologický ústav Praha. 1. vydání – složená mapa.
- Balbín, B. (1986) *Krásy a bohatství České země. Výbor z díla Rozmanitosti z historie Království českého*. 1. vydání. Praha: Panorama.
- Baran, L. (1957) Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku. Ke studiu lidových dopravních prostředků. *Československá ethnografie*. Roč. 5, č. 4, str. 333–347.
- Bayer, T. – Beneš, J. (2004) Středověká terasová pole na Šumavě jako hydroopedologický fenomén a archeologický problém. *Archeologické rozhledy*. Roč. 56, č. 1, str. 139-159.
- Bender, B. (2002) Time and Landscape. *Current Anthropology*. Supplement August–October. Č. 43, str. 103–112.
- Beneš, A. (1979) Počátky osídlení Vimperska ve světle archeologie. In: John, J. (ed.) *Vimperk – město pod Boubínem*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství. Str.13–75.
- Beneš, J. (1994) Regionální archeologický výzkum Prachatického muzea v letech 1993 a 1994: evidence, dokumentace a záchrana historického dědictví. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea*. Roč. 1, str. 105–110.
- Beneš, A. (2002) Bemerkungen zu den Wegen zwischen Ostbayern, Österreich und Böhmen. In: *Archeologická pracovní skupina východní Bavorsko, západní a jižní Čechy = Archäologische Arbeitsgemeinschaft Ostbayern/West- und Südböhmen*. Rohden: Verlag Marie Leidorf. Str. 21–22.
- Beneš, J. – Dreslerová, D. – Kuna, M. (eds.) (2003) *Cesty k evropské krajině*. s. l.: PCL.
- Beneš, J. – Kočár, P. – Suchá, R. (1998) Doklady dálkových kontaktů ve středověké Evropě na základě studia vybraných archeobotanických nálezů. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10.*

10. 1997. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 285–293.

Błażejowski, A. (1998) Relikty późnośredniowiecznej drogi we wsi Rusko k. Strzegomia na Śląsku. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 277–284.*

Boháč, P. (1983) Územní rozsah majetku vyšehradského probošství na Prachaticku v 13. – 14. století. In: *Historická geografie. Sborník historickogeografických statí. Praha: Komise pro historickou geografii při Ústavu Československých a světových dějin ČSAV. Č. 21, str. 337–370.*

Boháč, Z. (1974) Újezdy a Lhoty. Příspěvek k dějinám osídlení středověkých Čech. In: *Historická geografie. Sborník historickogeografických statí. Praha: Komise pro historickou geografii při Ústavu Československých a světových dějin ČSAV. Č. 12, str. 3–21.*

Bolina, P. (2004) „Per transversum montis Scalicze“ – k interpretaci pozůstatků starých cest na katastru Dolan u Olomouce ve světle rozhraničovací dohody dolanského kláštera a olomoucké kapituly z roku 1404. In: *Archaeologia historica. Brno: Muzejní a vlastivědná společnosti v Brně, Arú AV ČR. Č. 29, str. 93–118.*

Borovský, F. A. (1883) *Řivnáčův průvodce po Šumavě. Zevrubný popis celé Šumavy, její svahů, blízkých důležitých měst a krajin a pohoří Novohradského. Praha: nákladem knihkupectví F. Řivnáče.*

Brůna, V. – Buchta, I. – Uhlířová, L. (2003) Interpretace prvků mapy prvního a druhého vojenského mapování. In: *Historická geografie. = Historical geography. Praha: Historický ústav AV ČR. Č. 32, str. 93–113.*

Cendelín, D. (2000) Viatistika? *Vlastivědný věstník moravský. Roč. 52, č. 2, str. 179–180.*

Cendelín, D. (2001) Od Habrů k Brodu. Pokus o řešení jednoho problému viatistiky. In: *Sborník Havlíčkobrodské společnosti pro povznesení regionálně historického povědomí. Č. 1, str. 46–79.*

Černá, E. (1998) Komunikační síť v SV části Krušných hor v období vrcholného středověku a její kontext s polohami slánských hutí. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 97–110.*

Černá, E. – Podliska, J. (2008) Sklo – indikátor obchodních a kulturních kontaktů středověkých Čech. In: *Odorik z Pordenone: z Benátek do Pekingu a zpět. Setkávání na cestách Starého světa ve 13. – 14. století. Sborník příspěvků z mezinárodní konference, Plzeň, 13. – 14. listopadu 2006. 1. vydání. Praha: Filosofia. Str. 237–256.*

Čiháková, J. – Dobrý, J. (1999) Dendrochronologie v pražském suburbii. *Archeologie ve středních Čechách*. Č. 3, str. 337-352.

Čiháková, J. (1999) Malá Strana od pravěku do vrcholného středověku. *Umělecké památky Prahy. Malá Strana*. 1. vydání. Praha: Academia. Str. 11-27.

Danielisová, A. (2008) Praktické problémy spojené s modelováním pohybu pravěkou kulturní krajinou. In: *Počítačová podpora v archeologii*. Brno – Praha – Plzeň: Ústav archeologie a muzeologie MU Brno; Arú AV ČR Praha; Katedra archeologie ZČU v Plzni. Č. 2, str. 110–119.

Dohnal, M. – Šída, P. (2007) Historické způsoby značení pozemkových hranic a problematika tzv. mohylovitých útvarů. *Archeologie ve středních Čechách. II*. Č. 11, str. 635–652.

Durdík, T. (2000) *Ilustrovaná encyklopedie českých hradů*. 2. vydání. Praha: Libri.

Durdík, T. (2003) Hrady na Šumavě. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. 1. vydání. Praha: Baset. Kap. Kultura, str. 435–448.

Durdík, T. – Kubů, F. – Zavřel, P. (2002) Hrad Kunžvart. In: *Castellologica bohemica*. Č. 8, str. 139–172.

Ericsson, T. S. – Östlund, L. – Andersson, R. (2003) Destroying a Path to the Past – the Loss of Culturally Scarred Trees and Change in Forest Structure Along Allmunvägen, in Mid-West Boreal Sweden. *Silva Fennica*. Roč. 37, č. 2. str. 283–298.

Fragner, B. (1982) *Cesty bez konce. O pěšinách, stezkách, silnicích, dálnicích a také o krajině*. 1. vydání. Praha: Albatros.

Fröhlich, J. (1986) Mezník u Královského kamene. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeskému muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 23, č.1, str. 54.

Fröhlich, J. (1986) Kvilda. Mezníky z 18. století. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeskému muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 23, č.1, str. 54–55.

Fröhlich, J. (1988) Hraniční kámen Pivní hrnec. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeskému muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 25, č.1, str. 48–49.

Fröhlich, J. (1989) *Sklárny střední Šumavy. Výsledky archeologického průzkumu*. 1. vydání. Sušice: Muzeum Šumavy.

Fröhlich, J. (1990) Mezník z roku 1692 u Strážného. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeskému muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 27, č. 3, str. 250–251.

Fröhlich, J. (1992) Hraniční kameny na Česko-bavorské hranici. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeskému muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 29, č. 3, str. 197–198.

- Fröhlich, J. (1993) Jména šumavských skláren. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeskému muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 30, č. 3, str. 170–172.
- Fröhlich, J. (1997) Vývoj archeologického výzkumu skláren Prachaticka. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea*. Č. 4, str. 175–176.
- Fröhlich, J. (1999) K otázce šumavských komunikací v mladší době bronzové. In: *Zlatá stezka. Sborník prachatického muzea*. Č. 6, str. 267–270.
- Fröhlich, J. (2000–2001) Poustevníci a poustevny na jihu Čech. Přehled a lokalizace poustevn v 11. – 19. století. In: *Jihočeský sborník historický*. Č. 69–70, str. 124–144.
- Fröhlich, J. (2003) Sklářství Šumavy. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. 1. vydání. Praha: Baset. Kap. Obživa, str. 615–626.
- Fröhlich, J. – Michálek, J. (1985) *Bibliografie jihočeské archeologické literatury 1817–1980 = Bibliographie der archäologischen Literatur Südböhmens 1817–1980*. 1. vydání. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích.
- Hajník, R. (1991) *Vývoj kolonizace a jmen obcí v okrese Prachatice*. České Budějovice: Pedagogická fakulta. Katedra filologie. 161 str., 13 str. příloh.
- Hanuliak, M. (1998) Komunikácie Slovenska z 10. – 13. storočia v kontexte trás vojenských akcií. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 233–244.
- Hegel, G. W. F. (2004) *Filosofie dějin*. 2. vydání. Pelhřimov: Nová tiskárna Pelhřimov.
- Hindle, B. P. (1982) *Medieval Roads. Shire Archaeology*. 1. vydání. UK (?): Shire publications.
- Hofmann, G. (2003) Železné hutě a nářadové hamry. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. 1. vydání. Praha: Baset. Kap. Obživa, str. 609–614.
- Hornberg, G. – Östlund, L. – Zackrisson, O. (2002) Trees on the Border between Nature and Culture: Culturally Modified Trees in Boreal Sweden. *Environmental History*. Roč. 7, č. 1, str. 48–68.
- Hůrský, J. (1971) Specifická hustota stanic jako ukazatel dopravního vývoje (na příkladu Moravy v polovině 19. století). In: *Historická geografie. Sborník historickogeografických statí*. Praha: Komise pro historickou geografii. Č. 6, str. 205–233.
- Chábera, S. (1998) *Fyzický zeměpis jižních Čech. Přehled geologie, geomorfologie, horopisu a vodopisu*. 1. vydání. České Budějovice: Jihočeská univerzita.

- Choc, P. (1965) Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. století. In: *Sborník československé společnosti zeměpisné*. Praha: Československá společnost zeměpisná. Sv. 70, č. 1, str. 16–33.
- Chvojka, O. – Jiráň, L. (2004) Kontakty jižních Čech a rakouského Podunají v době popelnicových polí. *Archeologické výzkumy v jižních Čechách*. Č. 17, str. 163–172.
- Chvojka, O. – Parkman, M. (2004) Nové nálezy kamenných sekeromlatů na Prachaticku. *Archeologické výzkumy v jižních Čechách*. Č. 17, str. 37–141.
- Janovičková, M. – Sedláčková, H. (2008) Obchod se sklem ve střední Evropě ve 13. a 14. století na příkladu konvic typu „Mečová“ a stolních láhví typu „Norimberk“. In: *Odorik z Pordenone: z Benátek do Pekingu a zpět. Setkávání na cestách Starého světa ve 13. – 14. století. Sborník příspěvků z mezinárodní konference, Plzeň, 13. – 14. listopadu 2006*. 1. vydání. Praha: Filosofia. Str. 257–278.
- Jiráček, J. (1998) *Průvodce lesy jižních Čech*. 1. vydání. České Budějovice: Kopp.
- John, J. Možnosti a limity počítačové rekonstrukce minulých cest na příkladu Čertovy louky v Krkonoších. Nepublikovaný rukopis.
- Klusáková, L. (2003) *Cestou do Cařihradu. Osmanská města v 16. století viděná křesťanskými očima*. Praha: ISV nakladatelství.
- Kočárek, E. (2003) Nerostné suroviny, minerály, půdy. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. 1. vydání. Praha: Baset. Kap. Příroda, str. 131–144.
- Košatková, I. (2008) *Nedestruktivní průzkum reliktů skláren 14. – 18. století na Vimpersku*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni. Filozofická fakulta. Katedra archeologie. 49 str., 58 str. příloh.
- Králová, A. (2002) Rekonstrukce pravěkých komunikací. In: *Archeologie nenalézaného. Sborník přátel, kolegů a žáků k životnímu jubileu Slavomila Vencla*. Dobrá Voda u Pelhřimova: Katedra archeologie FHS ZČU v Plzni – Arú AV ČR Praha. Str. 101–107.
- Křováková, K. (2008) Vegetace Šumavy v novověku: přínos historickogeografických a paleobotanických dat. In: *Bioarcheologie v České republice*. České Budějovice – Praha: Jihočeská univerzita v Č. B. Přírodovědecká fakulta; Arú AV ČR. Str. 471–488.
- Kubíková, A. (1998) Rejstřík vybírání poplatků z pronájmu loveckých stezek na rožmberském panství Český Krumlov a Prachatice z 50. let 16. století. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 73–78.



Kubů, F. – Zavřel, P. (1994) Terénní průzkum české části Zlaté stezky. In: *Zlatá stezka: sborník Prachatického muzea*. Roč. 1, str. 54–76.

Kubů, F. – Zavřel, P. (1998) Terénní průzkum starých komunikací na příkladu Zlaté stezky. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 35–57.

Kubů, F. – Zavřel, P. (2007) *Zlatá stezka. Historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty. 1. Úsek Prachatice – státní hranice*. 1. vydání. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích.

Kubů, F. – Zavřel, P. (2007a) *Zlatá stezka. Historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty. 2. Úsek Vimperk – státní hranice*. 1. vydání. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích.

Kubů, F. – Zavřel, P. (2009) *Zlatá stezka. Historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty. 3. Úsek Kašperské Hory – státní hranice*. 1. vydání. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích.

Kuča, K. (2008) *Města a městečka v Čechách, na Moravě a v Slezku. 7. díl.: Str-U*. 1. vydání. Praha: Libri.

Kudrnáč, J. (1971) *Zlato v Pootaví*. 1. vydání. Písek: Okresní muzeum v Písku.

Kudrnáč, J. (1973) Dávná rýžoviště zlata u Horské Kvildy na Šumavě. *Archeologické rozhledy*. Roč. 25, č. 2, str. 218–221.

Kudrnáč, J. (1990) K původu jména Zlaté stezky = Zum Ursprung des Namens „Goldener Steig“. In: *Památky archeologické*. Roč. 81, str. 434–446.

Kudrnáč, J. (1991) Středověká těžba zlata v horských pásmech Šumavy. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeském muzeu v Českých Budějovicích*. Roč. 28, č. 4, str. 301–309.

Kudrnáč, J. (1993) Zlatá stezka ve vztahu k těžbě drahého kovu v Jižních Čechách. *Archeologické výzkumy v jižních Čechách*. Č. 8, str. 53–63.

Kudrnáč, J. (1999) Šumava a zlato. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea*. Roč. 6, str. 13–25.

Landa, M. (2003) Plavení dřeva na Šumavě. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. 1. vydání. Praha: Baset. Kap. Obživa, str. 583–590.

Liška, A. (1971) Z posledních kapitol obchodu na Zlaté stezce. *Chráněná krajinná oblast Šumava. Zpravodaj*. Č. 12, str. 40–43.

- Lněničková, J. (1996) *Šumavské sklářství*. 1. vydání. Sušice: Dr. Radovan Rebstöck.
- Machula, J. (2000) Otázka využívání Vltavy v době laténské. *Archeologické výzkumy v jižních Čechách*. Č. 13, str. 197–199.
- Meduna, P. (1993) Cesty ve středověku – středověk v cestách. *Památky archeologické – Supplementum. Mediaevalia archeologica Bohemica*. č. 2.
- Militký, J. (2000) Nálezový (?) soubor antických mincí ze Strážného (?), okr. Prachovice. *Archeologické výzkumy v jižních Čechách*. Č. 13, str. 87–96.
- Měchurová, Z. (1981) Kůň tažný a jezdecký v raném středověku. *Časopis moravského muzea. Acta musei Moraviae*. Roč. 66, str. 75–91.
- Moravec, J. (1968) *Geobotanická mapa ČSSR=Geobotanische Karte der ČSSR*. 1. vydání. Praha: Academia a Kartografické nakladatelství. Československá akademie věd, Botanický ústav. M–33–XXVI Strakonice. 1 : 200 000. Edice Vegetace ČSSR, řada A, sv. 2.
- Mucha, L. (2003) Vývoj mapového obrazu české strany Šumavy. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. 1. vydání. Praha: Baset. Kap. Zeměpis, str. 29–34.
- Musil, F. J. (1987) *Po stezkách k dálnicím. Kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Neuhäuslová, Z. a kol. (1998) *Mapa potencionální přirozené vegetace České republiky. Textová část=Map of potential natural vegetation of the Czech Republic. Explanatory text*. 1. vydání. Praha: Academia.
- Neuhäuslová, Z. a kol. (1997) *Mapa potencionální přirozené vegetace České republiky.=Map of Potential Natural Vegetation of the Czech Republic*. S.l.: Botanický ústav AV ČR. 1 : 500 000.
- Neustupný, E. (2007) *Metoda archeologie*. Plzeň: Aleš Čeněk.
- Neustupný, E. (2010) *Teorie archeologie*. Plzeň: Aleš Čeněk.
- Novotná, M. (2001) *Vimpersko geografická analýza příhraničního regionu 6*. 1. vydání. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni.
- Profantová, N. (1998) Problém importů a rekonstrukce cest v 8. – 9. století. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachovice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 79–88.
- Procházka, Z. (1998) Křížové kameny a jejich vztah k provozu a nehodám na starých stezkách. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie*

*středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997.* 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 183–191.

Rausch, A. (1995) *Příběhy ze staré Šumavy*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Erika.

Roubík, F. (1938) *Silnice v Čechách a jejich vývoj*. Praha: Nákladem Společnosti přátel starožitností ČSL v Praze.

Semotanová, E. (2002) *Dopravní síť v Českých zemích v proměnách. Historická geografie českých zemí*. 2. aktualizované vydání. Praha: Historický ústav AV ČR.

Shakespeare, W. (2000) *Konec dobrý, všechno dobré. = All's Well, That Ends Wel*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Romeo.

Scholes, R. (1985) *Understanding the Countryside. Man's Impact on the Landscape*. 1. vydání (?). S. I.(?): Fraser Stewart Book Wholesale.

Schubert, A. (2005) *Starší dlažby nejsou předmětem památkové péče? Zprávy památkové péče*. Roč. 65, č. 2, str. 192–194.

Schubert, A. a kol. (2007) *Péče o památkově významné venkovní komunikace*. 1. vydání. Praha: Národní památkový ústav. Odborné a metodické publikace, svazek 33.

Slabina, M. – Waldhauser, J. – Konečný, L. (1990) *Pravěké ohrazení Obří hrad na kašperskohorsku: současné možnosti archeologie k vysvětlení jeho funkce v horském pásmu Šumavy na podkladě výzkumu v roce 1988. Vlastivědné zprávy Muzea Šumavy*, č. 2, str. 3–40.

Slabina, M. (2005) *Keltové na Šumavě. Za tajemstvím Obřího hradu*. Vimperk: Správa NP a CHKO Šumava.

Slivka, M. (1998) *Stredoveký homo viator. Slovensko vo vzťahu k medzinárodným pútnym miestam*. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997.* 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 303–320.

Starý, V. (1979) *Od prvních písemných zpráv do doby povýšení na město (1263–1479)*. In: John, J. (ed.) *Vimperk – město pod Boubínem*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství. Str. 81–102.

Starý, V. (2000) *Dláždění města Prachatic*. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea*. Roč. 7, str. 11–22.

Starý, V. (2001) *Mapy Zlaté stezky v 16.–17. století*. In: *Vlastivědný sborník Muzea Šumavy. Sušice – Kašperské Hory: Muzeum Šumavy*. Str. 118–120.

Starý, V. (2001a) Spor města Prachatic s městy Kašperskými Horami, Klatovy a Sušice v druhé polovině 16. století. In: *Vlastivědný sborník Muzea Šumavy*. Sušice – Kašperské Hory: Muzeum Šumavy. Str. 59–89.

Starý, V. (2001b) Vývoz obilí z Prachatic do Pasova ve 14.–16. století. In: *Vlastivědný sborník Muzea Šumavy*. Sušice – Kašperské Hory: Muzeum Šumavy. Str. 115–117.

Stejskal, A. (2000) „Vesnice se stanou Prachaticemi a Prachatice zpustlou vesnicí“. Studie k hustotě provozu na Zlaté stezce za třicetileté války. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea*. Roč. 7, str. 23–42.

Šída, P. (2005) Strážné systémy. In: *Archeologie ve středních Čechách. Část 2*. Praha: Ústav archeologické a památkové péče středních Čech. Č. 9, str. 589–603.

Šimák, J. V. (1938) České dějiny. Díl 1, část 5. Středověká kolonisace v zemích Českých. Praha: Jan Laichter.

Široký, R. – Nováček, K. (1998) K počátkům Norimberské cesty na Tachovsku. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 59–71.

Šmilauer, V. (1960) *Osídlení Čech ve světle místních jmen*. 1. vydání. Praha: ČSAV.

Štěpánek, M. (1968) Patrocinia a středověké cesty. (Příspěvky k dějinám osídlení 4). *Československý časopis historický*. Roč. 16, č. 4, str. 551–570.

Teplý, F. (1933) *Dějiny města Volyně a okolí*. 2. doplněné vydání. Volyně: Peněžní ústavy volyňské.

Tesař, M. (2003) Hydrologie Šumavy. In: *Šumava: příroda, historie, život*. Dudák, V. red. et al. 1. vydání. Praha: Baset, kap. Příroda, str. 145–160.

Tomková, K. (1998) Jantar a komunikace v raně středověkých Čechách. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XXIX. celostátní konferenci archeologů středověku České republiky a Slovenské republiky k problematice archeologie středověkých komunikací. Prachatice 6. – 10. 10. 1997*. 1. vydání. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Arú AV ČR v Praze. Č. 23, str. 223–231.

Vencl, S. (1989) Mezolitické osídlení na Šumavě. *Archeologické rozhledy*. Roč. 41, č. 5.

Vávra, I. (1961) Naše místní jména v středověkých itinerářích cizozemských cestovatelů. *Zprávy místopisné komise*. Roč. 2., str. 72–73.

- Vávra, I. (1968) Jména starých hospod. In: *Onomastická práce. Sborník rozprav k sedmdesátým narozeninám univ. prof. dr. Witolda Taszyckého*. Praha: Místopisná komise ČSAV. Sv. 2., str. 231–236.
- Vávra, I. (1973) Formanská místní jména. In: *Historická geografie. Sborník historickogeografických statí*. Praha: Komise pro historickou geografii. Č. 10, str. 171–175.
- Vávra, I. (1974) Žitavská cesta. In: *Historická geografie. Sborník historickogeografických statí*. Praha: Komise pro historickou geografii. Č. 2, str. 27–83.
- Vávra, I. (1969) Haberská cesta. In: *Historická geografie. Sborník historickogeografických statí*. Praha: Komise pro historickou geografii. Č. 3, str. 8–32.
- Vermouzek, R. (1977) Zájezdňi hospody. In: *Jižní Morava. Vlastivědný sborník. Roč. 13, sv. 13*, str. 129–139.
- Vermouzek, R. (1992) Dobyččí cesta. In: *Jižní Morava. Vlastivědný sborník. Roč. 28, sv. 31*, str. 57–67.
- Vermouzek, R. (1983) Středověký vůz. In: *Archaeologia historica. Sborník příspěvků přednesených na XIV. celostátní konferenci k problematice historické archeologie s hlavním zaměřením na otázky řemeslné výroby v období středověku. Roudnice n. L. 4. – 8. října 1982. 1. vydání*. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, Okresní vlastivědné muzeum v Litoměřicích, Arú ČSAV v Praze. Č. 8, str. 311–325.
- Vermouzek, R. (1993) Trasa dobytčí cesty z Hustopečí do Polné. In: *Jižní Morava. Vlastivědný sborník. Roč. 29, sv. 32*, str. 105–115.
- Vítovský, J. (2000) Šumavské sklárny předhusitské doby. In: *Historické sklo. Sborník pro dějiny skla 2. 1. vydání*. Městské muzeum v Čelákovících: Čelákovice, str. 37–41.
- Vondruška, V. (1989) *Život staré Šumavy*. 1. vydání. Plzeň: Západočeské nakladatelství.
- Vopravil, J. (1973) *Slovník pseudonymů v české a slovenské literatuře: (anagramů, kryptonymů, značek, jmen původních, přijatých, dvojitých, polatinštělých atd.)*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Zackrisson, L. – Östlund, L. – Korhonen, O. – Bergman, I. (2000) The ancient use of *Pinus sylvestris* L. (scots pine) inner bark by Sami People in northern Sweden, related to cultural and ecological Factors. *Vegetation History and Archaeobotany*. Vol. 9, no. 2, str. 99–109.
- Záloha, J. (1974) *Šumava od A do Z*. 1. vydání. České Budějovice: Nakladatelství Růže.
- Zápotocký, M. (2000) Eneolitická výšinná sídliště a komunikace. *Památky archeologické – Supplementum*. Č. 13, str. 480–488.

## 7.1.1 Prameny

SOA Třeboň, pracoviště Č. K. Vrchní úřad Český Krumlov, oddělení Vimperk. II D, zakázané cesty No 3a, přibližně r. 1680; cca 30 x 40 cm.

SOA Třeboň, pracoviště Č. K. Vrchní úřad Český Krumlov, oddělení Vimperk. II D, zakázané cesty No 3b, inv. č. 6 278, přibližně r. 1680; rozm. 31,5 x 41 cm.

SOA Třeboň, pracoviště Č. K. Vrchní úřad Český Krumlov, oddělení Vimperk. II D, Mapa silnic a stezek vedoucích z území biskupství pasovského do Čech. No 1, inv. č. 6 274, přibližně r. 1680; rozm. 41 x 31 cm.

SOA Třeboň, pracoviště Č. K. Fond Schwarzenberské lesní zařizovací kanceláře, Porostní mapa polesí Mlynářovice č. 2 646, r. 1869; 74 x 54 cm. Autor Schandera.

SOA Třeboň, pracoviště Č. K. Fond Schwarzenberské lesní zařizovací kanceláře, Porostní mapa polesí Strážný č. 2 754, r. 1917; 52 x 58 cm. Autor Nikdendey.

## 7.1.2 Elektronické zdroje

1<sup>st</sup> (2<sup>nd</sup>) Military Survey, Section, Austrian State Archive/Military Archive, Vienna – Laboratoř geoinformatiky Univerzita J. E. Purkyně – Ministerstvo životního prostředí ČR *I. vojenské mapování – josefské. 1764–1768 a 1780–1783 (rektifikace), měřítko 1 : 28 800. Čechy* [online]. [cit. 2010–01–25]. <[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_region.pl?z\\_height=800&lang=cs&z\\_width=1024&z\\_newwin=1&map\\_root=1vm&map\\_region=ce](http://oldmaps.geolab.cz/map_region.pl?z_height=800&lang=cs&z_width=1024&z_newwin=1&map_root=1vm&map_region=ce)>.

1<sup>st</sup> (2<sup>nd</sup>) Military Survey, Section, Austrian State Archive/Military Archive, Vienna – Laboratoř geoinformatiky Univerzita J. E. Purkyně – Ministerstvo životního prostředí ČR *II. vojenské mapování – Františkovo. 1836-1852, měřítko 1 : 28 800. Čechy* [online]. [cit. 2010–01–25]. <[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=800&lang=cs&z\\_width=1024&z\\_newwin=1&map\\_root=2vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=800&lang=cs&z_width=1024&z_newwin=1&map_root=2vm)>.

1<sup>st</sup> (2<sup>nd</sup>) Military Survey, Section, Austrian State Archive/Military Archive, Vienna – Laboratoř geoinformatiky Univerzita J. E. Purkyně – Ministerstvo životního prostředí ČR *III. vojenské mapování – Františko-josefské. 1877–1880, měřítko 1 : 25 000. Čechy*. [online]. [cit. 2010–01–25]. <[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?z\\_height=800&lang=cs&z\\_width=1024&z\\_newwin=1&map\\_root=3vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?z_height=800&lang=cs&z_width=1024&z_newwin=1&map_root=3vm)>.

Boldiš, P. *Bibliografické citace dokumentů podle ČSN ISO 690 a ČSN ISO 692-2: Část 2 – Modely a příklady citací u jednotlivých typů dokumentů* [online]. Verze 3.1 (2004). Poslední aktualizace 11. 11. 2004. [cit. 2010–01–25] <<http://www.boldis.cz/citace/citace2.pdf>>.

Müllerova mapa. Historický ústav AV ČR – Laboratoř geoinformatiky Univerzity J. E. Purkyně. 2005. *Müllerovo mapování. Čechy* [online]. [cit. 2010–01–25].

<[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_region.pl?  
z\\_height=800&lang=cs&z\\_width=1024&z\\_newwin=1&map\\_root=mul&map\\_region=ce#](http://oldmaps.geolab.cz/map_region.pl?z_height=800&lang=cs&z_width=1024&z_newwin=1&map_root=mul&map_region=ce#)>.

Kolejka, J. – Klimánek, M. – Mikita, T. Geografická analýza polomů na Šumavě po orkánu Kyrill. *Spisy Zeměpisného sdružení* [online]. 2008, roč. 7, č. 19. [cit. 2010–01–22]. <<http://spizem.sweb.cz/cislo19.htm>>. ISSN 1214-9012.

Přispěvatelé Wikipedie. *Klub českých turistů* [online]. Wikipedie: Otevřená encyklopedie. Ver. 2010, datum poslední revize 21. 3. 2010, 11:52 UTC, [cit. 2010–03–22]. <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Klub\\_%C4%8Desk%C3%BDch\\_turist%C5%AF](http://cs.wikipedia.org/wiki/Klub_%C4%8Desk%C3%BDch_turist%C5%AF)>.

## 8 RESUMÉ

This work combines both fieldwork and theoretical part of the path network research of the region.

Digital cartographical background (raster hypsography Zabaged in the scale 1:10 000) was brought out to clarify the surface of the surveyed area, in which the ideal courses of the Golden Path branches and local connections to the glass works (20 localities) around Vimperk were simulated in Idrisi 32 program. The simulation was almost perfectly corresponding with the real courses of the paths.

Path networks of the first and second military mapping /the middle of 18<sup>th</sup> century/ of the Austro-Hungarian monarchy and a locality recorded on Muller's map from 1720 were crucial for getting the image of a broader cultural-historical context of the region. Chronological sections of the settlement progression in the area and their basic interpretations based on the historiographical data were built up. The background for a description and general interpretation of the image of the services in the regional settlements was derived by the data confrontation.

A catalogue of landmarks (105 objects) aimed by GPS, including photographic documentation, was created in the fieldwork part of the work. Various relicts and surface conditioning process of the paths were

described. Data were processed in the ArcGIS 9 environment and thus form a documentation background.

## 9 PŘÍLOHY

### 9.1 Digitální příloha

#### DVD1

##### Obsah

- databáze skláren a literatury pod názvem (formát souborů aplikace Access 2000). Otvírací soubor pod jménem: **Databaze\_sklarnycesty\_lit** a dále zvlášť otevírané **Databaze\_literatury** a **Databaze\_sklaren**.
- ve složce *MAPY\_ARCHIV* jsou pak podsložky *Lesní mapy* a *Zakázané cesty r. 1680*, které jsou dále strukturovány.
- složku se dvěma fotografiemi z druhé světové války viz pod názvem *Foto\_Hanz Urban\_2SV*.
- pod názvem *Mosty\_fotografie* je složka s vybranými fotografiemi mostů přes vodní toky.
- složka *Hajník\_DP\_1991\_obr\_přílohy* obsahuje fotografie třinácti obrazových příloh s postupem osídlení v oblasti.
- složka *Vývoj mapového zobrazení\_mapy* je ilustrací ke stejnojmenné kapitole 2.3.
- složka *KATALOG PAMÁTEK* obsahuje 105 podsložek s fotodokumentací jednotlivých památek a textový katalog památek ve formátu .doc i .pdf.
- fotografická dokumentace ve složce s názvem *Terénní dokumentace* z prospekce cest, která je dále strukturována dle jednotlivých úseků (celkem 13).
- *TEXT DP* s podsložkou *OBRAZOVÁ PŘÍLOHA DP*

#### DVD2\_GIS

##### Obsah



– složka pod názvem ArcGIS 9\_data pro načtení obsahuje zpracované GPS zaměření v programu Arc Map se všemi zpracovávanými elementy a vrstvami. Otevírací soubor pod jménem: **komunikace.mxd** (2339 KB)

– složka pod názvem *IDRISI 32\_data pro načtení* obsahuje veškeré varianty výstupů z průběhu zpracování.

– složka *JPG. VÝSTUPY GIS* obsahuje šest podsložek, ve kterých jsou přehledně rozděleny obrazové výstupy zpracovaných vrstev ve velkém rozlišení (vrstva databáze památek, ideálních a reálných průběhů větví ZS a cest ke sklárnám, kulturně historické kontexty oblasti s variantami cestní sítě I. a II. voj. map. včetně lokací zachycených na Müllerově mapě).

## 9.2 Obrazová příloha

### Obr. č. 1

Výstup z GIS/mapový podklad II. voj. map.: lokality zachycené na Müllerově mapování s ideálními a reálnými průběhy větví Zlaté stezky.

### Obr. č. 2

Výstup z GIS/mapový podklad II. voj. map.: stejné zobrazení jako u obr. č. 1 s přidanou vrstvou cestní sítě z II. voj. map.

### Obr. č. 3

Výstup z GIS/mapový podklad 10:000: celkový náhled na podchycené památky s jejich datací, základním popisem a číslem odkazujícím do katalogu

### Obr. č. 4

Výstup z GIS/mapový podklad tin: zachycuje vrstvu GPS průzkumu s vyznačením povrchových úprav, vrstvu památek, větve Zlaté stezky.

### Obr. č. 5

Výstup z GIS/mapový podklad vrstevnice: s kulturně historickým kontextem oblasti v jednotlivých chronologických vrstvách.

### Obr. č. 6

Výstup z GIS/mapový podklad vrstevnice: detail (střední část sever) kulturně historického kontextu oblasti s názvy sídel a jejich přesnou datací.

### Obr. č. 7

Výstup z GIS/mapový podklad vrstevnice: detail (východní část) kulturně historického kontextu oblasti s názvy sídel a jejich přesnou datací.

**Obr. č. 8**

Výstup z GIS/mapový podklad vrstevnice: detail (západní část) kulturně historického kontextu oblasti s názvy sídel a jejich přesnou datací.

**Obr. č. 9**

Výstup z GIS/mapový podklad vrstevnice: detail (střední část jih) kulturně historického kontextu oblasti s názvy sídel a jejich přesnou datací.

**Obr. č. 10 a 11**

Výstup z Idrisi 32 zpracovaný v GIS s profilovými grafy ideálních průběhů větví Zlaté stezky a cest ke sklárnám na Vimpersku.

