

**Univerzita Karlova v Praze**  
**Filozofická fakulta**  
**Ústav pro pravěk a ranou dobu dějinnou**

**Bakalářská práce**

Martina Smetánková

**Komunikace ve vrcholném středověku a život na cestách**

Communication in the later Middle Ages and the  
everyday life on the roads

Praha 2012

prof. PhDr. Jan Klápště, CSc.

Ráda bych poděkovala prof. PhDr. Janu Klápštěmu, CSc. a PhDr. Tomáši Klírovi, PhD. za odborné vedení a veškerou poskytnutou pomoc při psaní této práce. Dále bych ráda poděkovala kolegům Soně Hendrychové, Danielu Dvořáčkovi, Vladimíru Hendrychovi, Janě Kozákové, Dagmar Winklerové a Janě Hájkové za společnost a pomoc při dokumentaci terénních reliktnů, dále pak Mileně Šumanové a Jakobovi Izdnému za korektury, Zbyňku Vackovi za pomoc s překlady a v neposlední řadě celé rodině a svému příteli za podporu a trpělivost.

Martina Smetánková

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne .....

.....

Martina Smetánková

## Abstrakt a klíčová slova

Klíčová slova česky: komunikace, každodennost, stezka, cesta, vrcholný středověk,  
Abstrakt česky: Hlavní náplní bakalářské práce je objasnění možností studia středověkých cest, jejich užívání a života na nich v době od 13. až do první poloviny 15. století s možným přihlédnutím k širšímu časovému rámci. Práce se opírá o interdisciplinární přístup aplikovaný na příkladu cesty z Prahy do Brna za výhradního užití Haberské stezky (včetně jejích odboček a paralelních tras). Zvláštní pozornost připadá k revizi starších názorů na tuto komunikaci. Ve vybraném úseku, jež slouží pro účely této práce jako vzorek, proběhla rekognoskace, dokumentace a interpretace terénních reliktnů ve vztahu k místnímu středověkému osídlení.

Klíčová slova anglicky: communication, everyday life, path, road, later Middle Ages

Abstrakt anglicky: The main topic of the bachelor thesis is clarification of middle ages routes' studies, their usage and life along them in the period of 13th century-first half of 15th century (with the possibility of extending the period). The thesis is based on interdisciplinary approach applied to the example of Prague-Brno route using exclusively the "Haberská path" (including surrounding paths). A special attention is paid to revision of older opinions concerning this route. Searching, documentation and interpreteation of the route's relicts in relation to nearby Middle Ages inhabited places is included in a special part, that is used as a refference sample.

## Obsah

1. Úvod.....	7
2. Obecná problematika studia cest.....	9
2.1 Komunikace jako slovo.....	9
2.2 Pramenná základna.....	10
2.3 Dějiny bádání, doposud užitá pracovní postupy a metody studia komunikací.....	11
2.4 Základní pojmy.....	14
2.5 Přímé pozůstatky cest v terénu a jejich význam.....	16
2.6 Podoba komunikací ve středověku.....	18
3. Lidé a zvířata na cestách.....	19
3.1 Nepohodlí a útrapy cestovatelů.....	19
3.2 Možnosti a rychlost středověké pozemní a lodní dopravy.....	20
3.3. Zvířata vhodná pro cestovní účely.....	21
3.3.1 Vůl.....	22
3.3.2 Osel.....	22
3.3.3 Kůň.....	23
3.3.4 Mula a mezek.....	26
3.3.5 Velbloud.....	26
3.3.6 Využití zvířecí síly.....	27
3.4 Důvody k cestování.....	28
4. Haberská stezka jako současný archeologický problém.....	32
4.1 Uvedení do problematiky.....	32
4.2. Bilance dosavadního bádání.....	33
4.3. Kosmova kronika jako společný základ tvorby teorií o Haberské stezce.....	36
4.4. Haberská stezka jako spojnice Prahy a Brna.....	39
5. Libická stezka jako možná odbočka Haberské stezky pro směr z Prahy do Brna.....	41
5.1 Libická stezka.....	41
5.2 Historie benediktinského kláštera sv. Petra a Pavla ve Vilémově.....	42
5.3 Románské kostely jihovýchod. Časlavska v možném vztahu k Libické stezce.....	44
5.3.1 Kostel sv. Máří Magdalény v Pařížově.....	45
5.3.2 Kostel sv. Jana Křtitele v Běstvině.....	45
5.4 Lokální komunikace nacházející se v okolí vilémovského kláštera.....	46
6. Závěr.....	48

7. Zdroje.....	50
7.1 Literatura.....	50
7.2 Internetové stránky.....	54
7.3 Prameny kartografické.....	54
8. Katalog.....	55
8.1 Obrázky.....	55
8.2 Mapové podklady.....	73

## 1. Úvod

Problematika studia cest, jejich užívání a života na nich umožňuje získat zajímavý pohled na jednu z důležitějších složek života lidské společnosti. Pohyb člověka po cestách, jinak řečeno cestování, se stal od nepaměti nezbytnou součástí každé kultury, její ekonomiky a obecně pohybu společnosti. Cestování umožňuje až do současnosti komunikaci mezi dvěma vzdálenými subjekty. Umožňovalo především přenos myšlenek a předmětů, získávání kontaktů (hospodářské, diplomatické, kulturní, apod.) a rozličných zkušeností. Díky této komunikaci se mohly kultury vzájemně obohacovat o poznatky jiných kultur a tím se rozvíjet. Bez této možnosti by náš svět byl jistě o mnoho chudší.

Cesty jsou od pradávna neodmyslitelnou součástí tzv. historické krajiny a jejich studium nám pomáhá zodpovědět otázky, jak krajina v minulosti vypadala, jak se měnila a vyvíjela. Tyto proměny byly vždy pramenným svědectvím dějin. Lidské bytí a činnost dodnes formují zásadním způsobem tvář krajiny nepřehlédnutelnými historickými (ale i současnými) monumenty a mohutnou sítí cest. Budeme-li procházet krajinou a jejími malebnými zákoutími přírody, můžeme si místy povšimnout starých hlubokých úvozů a jiných terénních nerovností (např. teras). Z části se jedná o staré cesty, na nichž se odehrávaly lidské osudy, které jsou již dávno zapomenuty, stejně tak jako zanikl často i jejich vlastní význam. Také tato místa, která na první pohled ne vždy upoutají pozornost, zanechala v krajině svou stopu a zapsala do dějin svůj čas a místo.

Cestování nám také dává možnost nahlédnout do technických stránek cest, tj. jejich vytváření, udržování a případné výstavby komunikačních objektů, které s cestami bezprostředně souvisely. Tato část je z důvodu možnosti studia hmotných (archeologických) pramenů a vlastních morfologických pozůstatků po cestách v terénu pro archeologa jednou z nejbližších. Přenos různých předmětů na delší vzdálenosti dává také archeologovi možnost studia importů, s jejichž pomocí lze pak vytvářet relativní (předmět typický pro určité prostředí se objeví na novém místě), ale i absolutní chronologie (např. mince, jejich ztráty i poklady) (*Klápště 1999*).

Dějiny mezilidské komunikace a cestování lze studovat z různých pohledů. Toto téma může být předmětem studia nejen archeologie, ale také historie (např.: studium středověkých cestovatelů, korespondence, diplomacie atd.), etnologie (výzkum tradiční komunikace na vesnicích i v otevřené krajině, zvláště ve vztahu k městům), historické geografie (studium starých i novějších map), sociologie (sledování sociokulturních procesů) nebo dokonce i psychologie (chování člověka na cestách, např. objasnění strachu z neznáma, atd.). Toto téma lze z hlediska vlastního profesního zaměření zkoumat téměř pro jakoukoli dobu (*Slivka 1998*).

Cílem této práce je alespoň částečné zmapování možností a významu cestování pro člověka českého středověku a odkrytí jeho role v tehdejší společnosti, ať už se jednalo o obyčejného žebráka, poutníka, posla, putovního řemeslníka, obchodníka, vojáka, šlechtice apod. Práce se pokouší také o rekonstrukci zvolené středověké cesty z Prahy do Brna, převážně s využitím Haberské stezky a podle potřeby jejích případných odboček a paralelních tras (např. Libická stezka).

Práce je rozčleněna na čtyři tematické kapitoly, které se zabývají jak obecnou problematikou cestování, tak i fyzickou podobou cest a pokusem o jejich rekonstrukci ve zvoleném úseku (podle dostupných pramenů), který pro potřeby této práce poslouží jako vzorek. Jelikož se jedná o jedno z nejrozmanitějších témat ke studiu, neboť každá kultura (včetně jejích různých společenských vrstev) měla velice odlišné způsoby, prostředky, důvody i chování během cestování, může tak tato práce pokrýt jen nepatrný zlomek této rozsáhlé problematiky. Pokouší se nahlédnout na již částečně „probádané“ téma jiným způsobem s pomocí doposud nevyužitých pramenů jak z českého prostředí, tak ze zahraničí. Ty v některých případech mohou pomoci odhalit určitou specifickou českých zemí, popřípadě mohou ilustrovat obdobné poměry, pro které se bohužel nedochovaly žádné prameny nebo nebyly doposud zkoumány.

Z hlediska časového se práce zabývá pohledem na možnosti pohybu po cestách v období vrcholného středověku v českém prostředí s nezbytným přihlédnutím ke starším i mladším obdobím, neboť prameny starší (pokud existují) umožňují nahlédnout na počáteční stadium zvoleného tématu, naproti tomu prameny mladší zpětně mohou pomoci odvodit poznatky i o době starší, jelikož jednou užívané směry cest a se svým způsobem (s výjimkou lokálních přesunů) podle dosavadních zkušeností příliš neměnily (pokud to nebylo nutné, např. z důvodu nově vzniklé přírodní překážky).

Uvažujeme-li o důležitých bodech cest, které často přímo určovaly jejich směry, byla to především velká lidská sídla. Pro české území existovalo několik klíčových bodů, nicméně jejich hlavním centrem byla od raného středověku Praha (ale i od doby starší). Ta nabyla postupně asi největšího významu od doby, když se stala centrem přemyslovského státu. Do ní se sbíhaly téměř všechny důležité cesty a spojovaly ji tak s dalšími významnými evropskými centry. Tato spojení se v mnohém zachovala až do současnosti (*Smetánka 1995*), ať už se nyní projevují přibližně v náznacích tras silnic, dálnic nebo dokonce i železnic. Tyto směry byly dány zejména přírodními (zejména geomorfologie, hydrologie) a kulturními aspekty (např. ekonomické zdroje, jimiž v období středověku byla především různá kvalita půdního fondu a v zemi ukryté suroviny), které měly pochopitelně i významný dopad na osídlení krajiny.



## 2. Obecná problematika studia středověkých komunikací

### 2.1 Komunikace jako slovo

Slovo komunikace pochází z latinského slova *communicare* (sdělit, spojovat) a *communicatio* (sdělení, udělení), které je příbuzné slovu *communis* (společný, obecný). Má pouze obecný význam (*Fürst – Meissner 1940*). Podle profesora Michaela Kunczika, který od roku 1987 působí na Institutu publicistiky na univerzitě Johanna Gutenberga v Mohuči, tento pojem nemá jasně vymezenou a jednotnou definici, interpretace tohoto slova tak může být často velmi rozmanitá a matoucí. On sám ji označuje jako jednání, jehož cílem z hlediska komunikátora je přenos sdělení jedné či více osobám (jedné i více skupinám nebo přenos uvnitř určité skupiny) prostřednictvím různých symbolů. Vzájemné působení mezi komunikujícími partnery označuje jako komunikační proces (*Kunczik 1995*). Můžeme ji tedy chápat jako dorozumívání obecně, tedy užívání základních dorozumívacích prostředků, např. řeči mluvenou nebo psanou, která patří mezi způsoby verbální komunikace, popř. řeči těla (gesta, mimika obličeje, rituální performance, tanec atd.), které označujeme naopak jako komunikaci neverbální. K ní bychom mohli zařadit i vizuální signály na delší vzdálenosti, např. signály rukou, kouřové signály (i přerušované), kde může kromě samotného ohně mít význam i jeho velikost, barva plamene, četnost. Komunikace byla a vždy bude důležitým prvkem sociálních interakcí a její studium proto náleží též do oblasti sociální problematiky.

Komunikace však nemusí znamenat jen dorozumívání mezi dvěma subjekty, toto slovo totiž označuje i její způsob, tedy dopravu a její prostředky včetně nejrozličnějších druhů dopravních cest (*Klimeš 2005, Kroupová a kol. 2005*). Bez cest by mezilidská komunikace vlastně ani nebyla možná, proto asi rozšíření tohoto pojmu. Bývá také považována za pohyb v prostoru a čase a její podoba nemusí být dnes již okem viditelná (*Cendelín 2001*). Z pohledu archeologa bychom mohli cestu považovat za prostředek k lidské komunikaci, která (prošla-li procesem archeologizace) se stala tak prostředkem - pramenem našeho poznání. Druhů komunikací jakožto cest je mnoho, avšak pro možnosti středověku jsou pro nás aktuální pouze pozemní a vodní cesty. Středověký člověk, který chtěl jakýmkoli způsobem komunikovat se svým okolím, musel poměrně často kvůli kontaktu s ostatními lidmi cestovat a tím tak tyto komunikace hojně využívat. Nezáleželo příliš na tom, jestli on sám chtěl osobně komunikovat s konkrétní osobou nebo institucí, či jestli jen momentálně sloužil jako prostředník (např. jako posel, který přenášel zprávu ústně nebo ve formě dopisu). Obecně vzato bychom mohli říci, že komunikace propojují lidi a jejich sídla, ať už jednotlivá obydlí mezi sebou, hospodářská nebo mocenská centra či větší sídelní celky. Komunikace se v tomto smyslu tak stávala velmi blízkou pojmu cestování.

## 2.2 Pramenná základna

Pramenů pro výzkum komunikací je relativně široká řada. Nejdůležitější z nich jsou pro danou problematiku dozajista prameny písemné a archeologické. Písemné prameny jsem pro potřeby této práce rozdělila na dvě skupiny: přímé a nepřímé. Mezi přímé, které se vztahují k výzkumu středověkých cest, patří především prameny diplomatické (většina listin – pro cesty zvláště důležitá městská privilegia, listy a akta), normativní (veškeré právní dokumenty, tj. zákoníky, právní příručky, celní nařízení, atd.), správní a hospodářské (účty, soupisy půdy, povinností a obyvatelstva, berní rejstříky, zprávy o stavbě mostů a špitálů aj.) a narativní (kroniky, legendy, itineráře, cestopisy a další literární památky). Je nutné počítat přirozeně i s osobní korespondencí. K písemným pramenům bychom mohli zařadit i specifické prameny kartografické. Přímé písemné prameny mají pro studium problematiky cestování neocenitelnou hodnotu, nicméně je potřeba počítat s potížemi při překladu z cizích jazyků, reprezentativností a předpojatostí těchto pramenů a je potřeba brát také ohled na zájmy, vzdělání a původ autorů. Navíc ne každý písemný pramen můžeme považovat za opravdu věrohodný. Naopak mezi nepřímé písemné prameny bychom mohli zařadit zejména prameny filologické, díky nimž se dozvídáme např. názvy cest, vodních toků, měst, vesnic a můžeme také sledovat jejich případné změny a komolení od počátku jejich vzniku do dnešní doby. Podobně důležité jsou i prameny etnografické, jak z oblasti materiální, tak folklorní.

Archeologické prameny (hmotné; nadzemní i podzemní; plně nebo jen částečně dochované) jsem z obdobných důvodů jako písemné rozdělila na dvě základní skupiny, v tomto případě kulturní a přírodní. Mezi kulturní archeologické prameny bych zařadila vlastní cestu a její podobu, tedy vše co s ní nějak fyzicky souvisí, její geomorfologické vlastnosti, nálezy artefaktů přímo ve vrstvách na cestě nebo těsně vedle (možnost zjištění datace), nejčastěji poztrácené, zahozené předměty nebo jejich části (mince - depoty i jednotlivé kusy, poutní odznaky, podkovy, kování vozů nebo jejich zlomky, hřeby atd.) a její „technické vybavení“ (např. brody, mosty, případné zbytky dlažby, hatě, ukazatele, rozcestníky, milníky, aj.). Externí „vybavení“ ale často konkrétněji záviselo na typu cesty, např. vybavení typické poutní cesty bylo úplně jiné (útulky) než třeba jen u obchodní cesty, i když oba druhy cest byly třeba užívány pro oba účely. Za další důležitou kategorii považuji prameny kontextuální, které blíže či vzdáleněji s cestami souvisejí. Jde převážně o importy, zejména keramiky (typická výzdoba jednoho prostředí se objeví jinde, např. západoevropská keramika v českém prostředí) a různého luxusního zboží, které ztateně nebylo typické pro zkoumané prostředí. Patří sem i archeobotanické nálezy, tj. doklady kulturních importů

vybraných druhů rostlin a plodin, např. muškátovník vonný (muškátový oříšek), hřebíčkovec kořený (hřebíček), fíkovník smokvoň (fíky), boryt barvířský (modré barvivo) a sezam (Beneš - Kočár - Suchá 1998). Do stejné kategorie také spadají místa, která měla s cestami nějaké bližší vztahy, zejména k lokalitám, kudy cesta procházela nebo které případně míjela (např. kláštery, které poskytovaly ochranu a útočiště). Jsou to tedy především stavební památky nejrůznějšího druhu, např. lidská sídla, hřbitovy, kostely a další.

Jako přírodní archeologické prameny bych označila terénní relikty a jejich rozpoznávání, geomorfologii malých tvarů (terásky, úvozy, atd.). S jejich vyhledáváním nám mohou být nápomocny i některé metody nedestruktivní archeologie, tedy metody výzkumu, během nichž zpravidla vůbec nedochází k jakékoli destrukci terénu. Pro výzkum středověkých komunikací připadají v úvahu hlavně dvě metody. Jedná se o tzv. leteckou archeologii (specifické odvětví archeologie zabývající se vyhledáváním, identifikováním a evidováním archeologických objektů ze vzduchu) a metodu povrchového průzkumu reliéfních tvarů, (zahrnuje vyhledávání, zaměřování, třídění a interpretaci tvarů reliéfu, které jsou pozůstatkem činností někdejší lidské společnosti). Provádí se v místech zalesněných (např. liniové kontrasty v lesní vegetaci Zlaté stezky) či zatravněných, které nenarušila zemědělská činnost a nejlépe v nerovných terénech, kde jsou pozůstatky po zaniklých cestách nejpatrnější, zvláště při klesání a stoupání (viz obr. 1 a 2) (Kuna 2004 a kol.). Dobře rozpoznatelné bývají více Kolejné cesty, křižovatky, odbočky (vidlice) a cesty stoupající (např. k hradům a tvrzím) či klesající (např. k brodům a mostům přes řeku v údolích), které se projevují často hlubšími úvozy nebo pozůstatky po *svazcích zaniklých cest* (viz obr. 3), které se v podobných místech vyskytují velice často (Smetánka 1995; 1987).

### 2.3 Dějiny bádání, doposud užitá pracovní postupy a metody studia komunikací

První pokusy o porozumění středověkým komunikacím proběhly přibližně před 150 lety. Tehdejší badatelé ale bohužel z nedostatku pramenů často začleňovali do svých prací různé nepřesné a neověřené informace, které pak využívali jako podporu pro dokázání svých teorií. Důvodem bylo neopatrné využívání převážně historických a topografických údajů, u nichž nebylo přesvědčivě prokázáno, že mají spojitost s historickými komunikacemi. Velice málo badatelů také bralo úvahu geografické dispozice krajiny tehdejších komunikací. Dávali přednost především tzv. práci od stolu před průzkumem terénu, který nahrazovali téměř výhradně prací s mapou. Ta ale bez znalosti terénní situace pochopitelně nemohla stačit. Tato neznalost se pak často projevovala chybnými úsudky při vedení potencionálních tras, např.

podél vodních toků a přes jejich meandry, úzká a hluboká údolí (*Severin 2001*). Tyto úvahy se pokoušeli postupně vyvracet různí (nejčastěji moderní) badatelé (např. *Líbal 1998*).

Velké pozornosti se také vždy těšila problematika pomístních jmen, tzv. toponym. Ne vždy s nimi ale bylo zacházeno opatrně a objektivně. První úvahy o spojitosti toponym se středověkými komunikacemi se objevily již v 70. letech 19. století. V mnoha pracích na toto téma (např.: *Orth 1874, Kolář 1874, Hraše 1885 a Válek 1907*), bylo shromážděno velké množství jmen typu Stráže, Hradiště a jim podobné, dále pak Hlásnice, Výhledy, Pohledy atd. Podle Karla Severina jsou tyto práce „*zcela sterilní soupisy bez jediného dokladu o jejich vazbě k starým komunikacím*“, jelikož nedošlo k objasnění jejich historického významu a dokud se tak dle jeho názoru nestane, budou pro vytyčování tras komunikací téměř bezcenná (*Severin 2001*). Studium toponym ve vztahu ke středověkým komunikacím nezůstalo ale pouze u badatelů konce 19. a začátku 20. století. Zabývalo se jimi i několik badatelů druhé poloviny 20. století (např.: *Hosák 1957, 1969, Vávra 1969, 1971* atd., *Sedláček 1920, 1998*), současní badatelé jich užívají také, nicméně výzkum středověkých komunikací jimi spíš obohacují než aby na nich přímo stavěli.

Jak již bylo naznačeno, zpočátku převažoval mezi badateli trend spíše kabinetního studia, které se místy udrželo až do současnosti. To bylo založeno nejvíce na informacích pocházejících ze společenskovedných (historie, numismatika, archeologie, dějiny umění, toponomastika, atd.) a přírodovědných oborů (zejména geografie a jejích příbuzných oborů a podoborů). Metody výzkumu, které byly některými badateli této skupiny aplikovány, nebyly vždy příliš šťastně zvolené. K takovým badatelům patřil např. i mimořádně často kritizovaný Radan Květ, který aplikoval metodu tzv. predispozice cest (*Květ 1997, 2000*), kterou velmi tvrdě zkritizoval Dobroslav Líbal. Květ svůj postup popisuje následujícím způsobem: „*Metoda rekonstrukce dálkových stezek vycházela z analýzy predispozic na mapách měřítko 1:1000000 a to zobrazení obecně zeměpisného, geomorfologického a sklonitosti terénu. Každý z dvojice autorů (Řehák, Květ) provedl svou analýzu a po porovnání obou výsledků byl sestaven výsledný obraz. Ten pak byl ověřen srovnáním s mapou archeologických lokalit od paleolitu po velkomoravskou dobu ve stejném měřítku. Výskyt archeologických lokalit podél úseků starých stezek (hlavně v nížinných polohách) potvrdil věrohodnost dešifrace.*“ (citováno ze *Severin 2001*). Zvolené měřítko mapy je pro zkoumání terénu absolutně nevhodné, jelikož v takové mapě zanikají důležité detaily a jen podle představ autora nelze zakreslovat žádnou trasu. Ta pak bývá z neznámých důvodů mnohdy vedena přes špatně schůdná místa kolem řek a potoků, podobně jako u starších badatelů, jejichž představy o vedení tras komunikací byly dávno vyvráceny. Souvislosti s uvedenými archeologickými

nalezišti také nelze považovat za relevantní, přinejmenším z důvodu, že zde nejsou posuzovány lokality ze stejného období.

Někteří badatelé zmíněné „kabinetní“ skupiny brali již v potaz pro studium komunikací důležitost terénních archeologických průzkumů (např. Štěpánek 1968, Měřínský - Zumpfe 1998, Měřínský 1999). Přímé relikty zaniklých komunikací (úvozy, terásky, atd.) stály zpočátku (až na výjimky, např. Jireček 1884, Ferulík 1959) mimo zájem tehdejších badatelů. Ty se jakožto pramen poznání zpočátku netěšily příliš velké důvěře, ta spíše dominovala u písemných pramenů. Důkazem by mohla být reakce Václava Richtera na již citované pojednání Aloise Ferulíka ohledně sledování tras komunikací od Svitav ke Křenovu a Jevíčku na základě úvozů. Richter se ve své práci vyjadřuje ohledně využití těchto metod takto: „Stejně fantastické je autorovo zjišťování starých komunikací mezinárodního obchodu v terénu podle úvozů“. (Richter 1960, citováno ze Severin 2001). Interpretace reliktních starých komunikací a řádný terénní průzkum jakožto součást badatelského postupu je spíše výsadou současných moderních badatelů. Jako jeden z prvních používal těchto metod Rostislav Vermouzek, který si do té doby jako jeden z mála badatelů vytvořil vlastní metodiku (Vermouzek 1971). Další badatelé se začali prosazovat zvláště od 90. let 20. století. Šlo především o práce Tomáše Velímského a Evy Černé (rekonstrukce středověkých komunikací v Krušnohoří z velké části podle úvozů, např. Černá-Velímský 1990, 1993; Velímský 1992; Černá 1998), Františka Kubů a Petra Zavřela (interpretace tzv. Zlaté stezky, např. Kubů-Zavřel 1994, 1998, 1999), Radka Širokého a Karla Nováčka (popis tzv. Norimberské cesty, Široký-Nováček 1998) a Zbyňka Svitáka (objev doposud nepoznané středověké komunikace v Nížkém Jeseníku, Sviták 1992). Studie těchto badatelů přinesla první konkrétní poznatky, které badatelé získali především z důkladného rozboru terénní situace, které dali do kontextu s fakty převzatými z písemných pramenů. Při některých terénních výzkumech byl aplikován nově i detektor kovů. Nicméně je třeba brát v úvahu, že všechny tyto výzkumy proběhly v horském nebo minimálně kopcovatém prostředí, které bylo minimálně narušeno zemědělskou činností. Pro nížinatější oblasti však tato metodika nemusí být vždy aplikovatelná. Poslední studie opírající se o terénní metody pocházejí např. od Karla Severina (výzkum středověkých cest ve východních Čechách, Severin 2000; otázky metodiky, Severin 2001), Pavla Boliny a Tomáše Klimka (pozůstatky starých cest u Dolan na Olomoucku, Bolina 2004; problematika tzv. Kosmovy bechyňské cesty, Bolina-Klimek 2010) Dušana Adama a Dušana Cendelína (rekonstrukce středověké komunikace z Prahy do Olomouce, pozornost věnována především Jevíčku, Cendelín – Bolina – Adam 2010; studie ohledně tzv. Haberské stezky, Cendelín 2001 a pokus o definování středověké komunikace Cendelín

2001a). Badatelů, kteří se v současné době na našem území věnují studiu středověkých cest na základě terénní práce je relativně mnoho, pro zachování přehlednosti této práce zde proto nebyli jmenováni zcela všichni. Ze zahraničních badatelů stojí za zmínku významná publikace Dietricha Deneckeho (*Denecke 1969, 1979*) a Manfreda Ruttkowského (*Ruttkowski 2002*).

#### 2.4 Základní pojmy

Během studia dostupné literatury vydané v českém jazyce o středověkých komunikacích jsem zaznamenala neúplné vysvětlení důležitých pojmů, zvláště pojetí slov „stezka“ a „cesta“. Tato situace tak může vést k nepřesnému a neopatrnému užívání těchto výrazů, zvláště jejich používání jako synonym, ačkoli obě slova mají odlišný význam. Dobrým příkladem by mohl být obecně zažitý název „Trstenická stezka“. Většina badatelů ji považuje za jednu z nejvýznamnějších středověkých dálkových komunikací, nicméně přesto ji nazývají pouhou stezkou (např. *Vávra 1971, Severin 2000* a další). V jejich pracích také slovo „stezka“ průběžně nahrazují slovem „cesta“ a naopak. V následujících řádcích jsem se proto pokusila s pomocí několika slovníků (*Klimeš 2005, Kroupová 2005, Poldauf 1997, Hornby – Cowie 1989*) a částečně podle článku M. Ruttkowského tyto pojmy vysvětlit. Autor se tyto pojmy pokusil definovat na příkladu situace v Krušných horách (*Ruttkowski 2002*).

#### Stezka

Německy *der Steig*, anglicky *path* (stezka pro pěší), *trail* (stezka v přírodě, např. lovecká nebo zvířecí). Její význam je pěšina, dokonce i úžina. Bývala zpravidla hůře prostupná a méně schůdná, neboť frekvence používání ji tolik neopracovávala. Její povrch zatěžovalo klima, jeho vlivy (např. eroze) a přírodní překážky (např. rozrůstající se lesní vegetace). Nejčastěji sloužila k průniku vojska, obchod se po ní spíše uskutečňoval pomocí přenášení předmětů (zboží) lidskou silou a přenosem na zvířatech (soumaři), pro těžkou vozovou dopravu obvykle nebyla příliš vhodná. Bývala využívána jako vstup do země především v pravěku a raném středověku. Nejčastěji se vyskytovala v horském prostředí ve formě tzv. „přechodové stezky“ nebo jako lokální stezka, která spojovala např. drobná sídla. Podle M. Kuny a kol. se jedná o *komunikace tzv. nižšího řádu*, které tvoří základní komunikační síť jednotlivých osídlených oblastí (*Kuna a kol. 2004*). Jejich studium není příliš rozsáhlé, obvykle se detailněji zkoumají při výzkumu jednotlivých menších regionů a jednotlivých lokalit. V terénu bývá možné ji rozeznat, ovšem hůře než cestu.

## Cesta

V německém jazyce označována jako *der Weg* nebo *die Straße* (zaniklá stará cesta se označuje pojmem *die Altstraße*), má rovněž význam silnice a ulice. Angličtina cestu označuje jako *way* (místo na cestování; jméno ulice; způsob jak něco udělat; vzdálenost dvou míst apod.), *route* (plánovaná trasa, lodní trasa – shipping route, atd.), *passage* (průchod, přechod), *road* (silnice spojující např. města, s upraveným povrchem) a podobně jako němčina *street* (ulice). V rámci středověku nám pojem cesta ukazuje výsledek postupné transformace stezky. Ta se v podstatě stala dopravním směrem, kterému byla dávána přednost. Ve své době byla trvale používána, do jisté míry i upravována a pokud to bylo nutné, tak i opravována. Přibližně od 13. století prošla vývojem během něhož se měnila i doprava. Se vznikem měst na obou stranách Krušných hor vznikla nutnost zásobení větších koncentrací obyvatel (zejména větším množstvím obilí) na místech vznikajících a rozvíjejících se měst. V tomto novém typu sídlišť byly koncentrace obyvatel, které bylo nutno pravidelně zásobovat, na převoz tak časem nestačily ani menší dvoukolové vozy, a tak nastoupily velké a těžké vozy s masivními okovanými koly (ráfky). Ty ale způsobovaly větší erozi a prostřednictvím deště vytvářely koleje (pozn.: *das Gleis* - kolej, kolejová trať; „*glajzna*“ – kolej v brněnském a nádražním slangu), které se někdy stávaly velmi obtížně průjezdnými. Na některých místech v terénu se nám tyto koleje dokonce dochovaly. Středověké cesty lze dnes také identifikovat převážně podle úvozů, terásků a dalších zářezů v terénu.

Eroze způsobená vytvářením kolejí časem vedla až ke znehodnocení cesty, pokud nebyla opravována nebo pokud se stala při nějaké katastrofě neopravitelnou. V takových místech mohly vznikat tzv. paralelní cesty, které byly velmi blízko sebe a v případě poškození jedné tak byla možnost užít druhou. Ty mohly vznikat také z důvodu vyhýbání se v úžinách. V některých případech docházelo také ke sbíhání cest vedoucích z různých směrů do jednoho bodu (např. k brodu, mostu, bráně, atd.), kde se tvořily tzv. „*svazky zaniklých cest*“ (Smetánka 1987).

M. Kuna a kol. označuje cesty (podobně jako stezky) jako *komunikace tzv. vyššího řádu*, jejichž studium je mnohonásobně rozsáhlejší a výzkum komunikací se jimi zabývá přednostně. Utvářejí tzv. historickou krajinu, která je předmětem výzkumu dějin osídlení. Za takové komunikace považujeme především dálkové či zemské cesty, nicméně výzkum těchto komunikací se nezabývá jen fyzickou cestou jako takovou, ale je spojován i se sídelními aktivitami, které měly na fungování a směry cest velký vliv. Byly to převážně pevné body komunikační sítě, od drobných sídel až po velká města (Kuna a kol. 2004). Některé cesty mohly dokonce pomoci i např. s osídlováním mnohých doposud opuštěných míst. Příkladem

by mohlo být Tachovsko a zdejší Norimberská cesta, kde širší kolonizace proběhla přibližně od 8.-10. století, kdy pro Čechy začínalo být čím dál tím nutnější komunikovat s říšskými městy (Norimberk, Bamberk, atd.), zvláště během konání říšských sněmů. Důležitým mezníkem pro vznik Norimberské stezky a kolonizaci kraje bylo založení benediktinského kláštera v Kladrubech českým knížetem Vladislavem v roce 1115 a přestavba hradů Tachova a Přimdy. Tato tři místa se stala určujícími pro dvě základní větve cesty, která směřovala od Prahy přes Rokycany a Plzeň směrem na Kladruby. Zajímavostí je, že tyto tři důležité body byly od sebe vzdáleny přibližně 25-28 km, což byla přibližně délka denního pochodu průměrného člověka. Tato skutečnost umožňuje reálně předpokládat souvislost zmíněných lokalit s provozem Norimberské cesty (*Široký-Nováček 1998*).

Obecně bychom tak mohli říci, že stezky se postupně měnily a v některých výjimečných případech se postupně rozšiřovaly. V určitých úsecích mohly být občas vymezovány hrázečkami nebo upravovány jako terasy. Nejvýhodnější stezky se udržely až do mladších období a přeměňovaly se postupně na cesty nebo dokonce i zemské cesty (vrcholný středověk, doprava byla stále potřebnější), které směřovaly nejkratšími směry a nejvýhodnější trasou z hlediska přírodních podmínek mezi významnými centry. Ty bylo nutno skutečně již upravovat a stále udržovat. Mnohé z nich se udržely až do novověku, do doby kočárového spojení až do tzv. „poštovské dopravy“ během 18. století. V té době byly již postupně přepracovávány a od počátku 19. století se měnily v obvyklou stavebně ošetřenou komunikaci. Ty nejdůležitější se dochovaly do dneška, některé dokonce i v párové podobě a pomáhají tak vysvětlit některé nálezy párových paralelních úvozů (*Rutkowski 2002*).

## 2.5 Přímé pozůstatky cest v terénu a jejich význam

Středověké komunikace bychom mohli považovat za kulturní památky krajiny. Staré zaniklé stezky a převážně cesty po staletí určovaly směry tržního hospodářství. Zvláště během vrcholného středověku byl jejich povrch tvořen převážně těžkými okovanými vozy, jejichž kola zanechávala za sebou hluboké koleje. Ty spolu s vlivem morfologického podkladu odpovídajícím způsobem působily (vznik otisků) na podobu archeologických stop, a to prakticky na každém podkladu (i na skalách, např. ve 13. stol. na Sekance, viz obr. 4; *Richter 1989*). Základní problém vrcholně středověké cesty spočíval v utváření těchto kolejí čtyřkolovým těžkým nákladním vozem, který nutil k stálému prohlubování stop. Podle Dietera Deneckeho (*1979*) byla jízda věrná vozovým otiskům jakožto tendence dopravy, což podporovalo tvorbu úvozů, neboť lidé jezdili (pokud to bylo možné) stále v těch samých stopách (podobně jako se v současnosti využívají i silnice s vyjetými koleji od kamionů).



Od okamžiku, kdy nacházíme dvojici úvozů, nevznikaly žádné problémy s vyhýbáním, ale i přesto nacházíme cesty jako jednoduché úvozy s výhybkami nebo bez, kde jako signál mezi dopravci bylo zapotřebí použít např. roh nebo aspoň práskající bič. Tento způsob komunikace byl třeba pro koordinaci setkávání na výhybkových nebo plochých místech. Tento systém se dokonce udržel dodnes, příkladem by mohla být třeba pražská lanová dráha na Petřín nebo autobusové spoje jezdící v pražském údolí Šárka, kde do nedávna na předem určené stanici na sebe vždy čekaly dva autobusy jedoucí proti sobě, aby si v zúženém místě nekonkurovaly. Tyto způsoby nahlížení na minulost okem současnosti náleží mezi metody tzv. kulturní nebo sociální antropologie (viz obr. 5 a 6) (*Renfrew – Bahn 2008*).

Relikty zaniklých cest v krajině se postupně staly archeologickými památkami a tak i prameny pro určování směrů obchodu. Dnes je můžeme vidět převážně v kopcovité a horské krajině ve formě úvozů (jen úseky) a jejich zbytků. V rovné krajině bývají zploštěny např. erozí a tzv. splachy (v horách jsou ale díky nim lépe viditelné) nebo jsou nenávratně zničeny zemědělskou činností. Vznikaly často nezávisle na vůli lidí, silněji na ně působily přírodní okolnosti (*Ruttkowski 2002*). Stopy po úvozech tvoří ve studiu dopravy klíč k zachycení průběhu komunikací – historické prameny nejsou příliš přesné, udávají totiž obvykle pouze základní směr, ale nepopisují detailní trasu, s řešením takových otázek může přijít pouze archeologie (v úsecích, kde se úvozy a další relikty komunikací zachovaly). Archeologické stopy získané z úvozů se dají pomocí jiných vědních disciplin, převážně přírodního charakteru (dendrochronologie, letecká prospekce, geomorfologie malých forem – rozlišování lidské a přírodní činnosti), snáze přečíst a mohou tak pomoci potvrdit informace převzaté z jiných pramenů, převážně historických a toponomastických (*Kubů-Zavřel 1998*).

Studium komunikací se ale potýká s problémem špatné možnosti datací jednotlivých dílčích úseků a různých paralelních směrů, jelikož uvnitř úvozů se nacházejí jen zřídka vhodné datovací pomůcky a jejich dostatečné množství. Možnosti datování jsou tak možné pouze zřídka, obvykle lze získat pouze velké relativní i abstraktní intervaly. Problémy s datováním odráží podle M. Ruttkowského dvojí významovost (*Ambivalenz*) archeologických a historických pramenů. Archeologické mají význam pro sledování lidské činnosti a v zásadě jich je více než historických, ale ty mohou být na druhou stranu v širším intervalu určitější, nicméně jich je velmi málo. Dalším problémem může být horší čitelnost komunikační sítě. Ta může být znejasněna působením zemědělské činnosti v nížinatých oblastech a nejen v horách i např. těžebními lesními cestami (jak starými zaniklými, tak dnešními). Další znejasnění může být vytvářeno rovněž zasypáváním cest nejen lesním těžebním odpadem, ale i ze sídlišť (*Smetánka - Klápště 1981*)

## 2.6 Podoba komunikací ve středověku

Možnosti k poznání podoby středověkých komunikací nám dávají především archeologické, ale i ikonografické prameny, které často zachycují detaily, které by jinak nebylo žádným jiným způsobem možné získat (např. i o lidech, kteří se po nich pohybovali, např. obr. 7). Fyzickou podobu často užívané cesty bychom si mohli představit jako dlouhé úseky rozježděné od vozů, rozšlapané od lidí i zvířat, s mnoha nerovnostmi a výmoly. V důsledku takové struktury povrchu komunikace, pokud byla stabilně používána, tak bylo zamezeno okolní vegetaci (zejména lesům), aby ji pohltila. Technicky se vlastně jednalo o vymýcenou část lesa s hrubým povrchem, který se zpevňoval prakticky jen v podmáčených úsecích dřevěnými hatěmi (*Smetánka 1995*). Pevnými body komunikační sítě se stávaly hrady, celnice, rezidenční dvory panovníka a šlechty, kláštery, kostely (občas sloužící mimo jiné i jako sklady), důležité brody a lehce hrazené týnce, nemluvě o městech, vesnicích a drobných osadách. Je nutné brát v potaz i různá kultovní a poutní místa, kam často mířily kroky poutníků (vzácné prameny, hroby světců, aj.). Vodní toky pomáhaly překovávat převážně již zmíněné brody, dále pak mosty a místy dozajista i přívozy, které právem považujeme za jedny z nejdůležitějších bodů komunikační sítě. Jejich význam si neuvědomovali pouze obyvatelé místních sídel, ale i vrchnost, pro kterou tato místa znamenala i zásadní vojenské strategické pozice. Zejména brody byly velice důležité, jelikož na rozdíl od mostů člověk nemusel prakticky vyvíjet žádnou práci s jejich udržováním a byl to velice jednoduchý a rychlý způsob, jak se přepravit na druhý břeh. Ovšem takových brodů, které bylo možno bezpečně projít po většinu roku, nebylo příliš mnoho (změny vodního režimu v závislosti na počasí apod.). Co se týče problematiky mostů, existence dřevěných je doložena od raného středověku, bohužel ale podobných dokladů máme jen velice málo. První kamenný most v Čechách byl postaven v Praze během padesátých a šedesátých let 12. století. Jednalo se o dnes již všeobecně známý Juditin most. Dlouhou dobu byl také ve své době jediný, o kterém víme. Postupně se pak začaly stavět další podobné mosty, např. v Písku, Roudnici n. Labem a opět v Praze, kde nechal Karel IV. postavit nový Pražský most vedle již zmíněného Juditina mostu, který dnes známe pod názvem Karlův.

### 3. Lidé a zvířata na cestách

#### 3.1 Nepohodlí a útrapy cestovatelů

Vzdálenosti, které středověký člověk během své cesty musel urazit, mnohdy i tisícikilometrové, se pro většinu dnešních lidí přivyklých na pohodlí moderních dopravních prostředků mohou zdát absolutně nepředstavitelné, jelikož současný člověk nemusí chodit příliš často pěšky a spoléhat se pouze sám na sebe za každého počasí. K tomuto tématu by se mohli vyjádřit snad jen novodobí cestovatelé a poutníci, kteří podobně dlouhé vzdálenosti experimentálně ušli (*Slivka 1998*). Člověk, který se vydal na delší cestu z jemu dobře známých končin do často neznámého nebo jen zprostředkovaně známého cíle, se vystavoval velkému riziku, které cestování v tehdejších dobách obnášelo. Je lidskou přirozeností bát se věcí, které nejsou důvěrně známé, čímž takováto cesta bezpochyby byla. Odebrat se tzv. na vlastní pěst s minimálními znalostmi a informacemi do neznámého prostředí mohlo být velice obtížné, zvláště pro jednotlivce.

Všichni se museli vyrovnávat se stejnými podmínkami cesty, např. s orientací v terénu a překonáváním vzdáleností, nevlídným počasím, přírodními překážkami, problémy se stravováním, omezenými možnostmi přespávání a hygieny, riziky onemocnění nebo popř. náhlého úmrtí. Mnohem nebezpečnější však pro středověkého cestovatele byl pohyb v cizím prostředí, kde jakožto cizinec nemusel mít ani právo na život nebo se nemusel dočkat pomoci, pokud by byl v nouzi. Zvláště jednotlivci byli velmi bezbranní – právě proto se většina lidí na cestách snažila najít sobě podobné „bratry“ (např. ve víře nebo druhy mluvících stejným jazykem), popř. nocovat v pohostinstvích vedených krajany (*Ohler 2002*). Zřizování hostinců všeobecně přispívalo k zajištění bezpečnosti. Z tohoto důvodu byly podobné skutky místy podporovány i panovníky. Příkladem by mohl být dánský král Erik V., který byl zavražděn za dodnes nevyjasněných okolností roku 1286 v jedné stodole, jelikož se po cestě nevyskytl žádný hostinec, kde by se mohl ubytovat. O sto let později nechala dánská královna Margareta I. zřídit na každých čtyřech mílích hostinec jako upomínku této tragické události (*Chorvát 2007*).

Nejnebezpečnější situace nastávaly zvláště v případech konfrontace s jinými kulturami, náboženstvím nebo místními zvyky. V podobných situacích skupina lidí poskytovala jejím členům mnohem více bezpečí. Z tohoto důvodu se sdružovali do skupin i obchodníci, kteří si tvořili pro své cesty časově omezená spříseženstva nebo hanzy, aby mohli lépe odolávat hrozícímu nebezpečí. Podobné skupinky tvořily ale i různé nekalé živly (ať už na souši či na moři), jejichž členové se shromažďovali spíše za účelem snazšího získání kořisti (*Ohler 2002*).

Bohatší cestovatelé si mohli pro zpříjemnění své cesty dovolit často zastavovat a odpočívat v různých zájezdních hostincích, dvorech, hradech, tvrzích a jiných místech, kde mohli často v klidu přečkat noc. Skutečně bohatí a mocní lidé však podobná místa mohli i vlastnit, tudíž se pro ně cestování stávalo výrazně snazším, příjemnějším, ale i bezpečnějším. Příkladem by mohl být chamský hrabě Rapota, o němž se zmiňuje pražský kronikář Kosmas v souvislosti poskytnutím ochrany českému poselstvu, jež bylo na cestě k papežskému dvoru ve druhé polovině 11. století. Kosmas se o tomto hraběti vyjadřuje jako „*Nam tantae potestatis hic comes erat, quod usque Roman per continua loca proprias villas seu praedia et per castella milites sibi devotos habebat*“, což bychom mohli přeložit jako „Neboť ten hrabě byl tak mocný, že měl po celé cestě souvisle až do Říma své vlastní vsi a dvory a na tvrzích sobě poddané bojovníky“ (Meduna 1993). Z písemných pramenů se dozvídáme polohu majetků světských i církevních feudálů na důležitých cestách nejen pouze v rámci regionu. Sledováním majetku bohatších vrstev by tak velice pravděpodobně bylo možné získat alespoň orientační seznam míst jejich častého pohybu po zemi a taková studie by mohla položit základní kámen pro rekonstrukci komunikačních sítí.

Střechu nad hlavou zadarmo nebo za drobný poplatek mohli získat pouze chudí, nemocní či jiní potřební nebo poutníci, pro něž se budovaly hospice a špitály, odpočinout si ale na svých cestách mohli i v kláštorech a xenochodiích (domech pro ubytování cizinců). Ty zřizovaly už v dobách římského císařství křesťanské obce. Nemohla být ale většinou trvale vydržována (Ohler 2002). Předpokládáme, že xenochochia mohla později přetrvávat i pod názvem hospic (od 9. stol.). Nejvíce informací máme o bezplatném ubytování v kláštorech. Poutníkům velmi prospěl soubor pravidel, který zavedl Benedikt z Nursie (kolem r. 530) a který byl v roce 816 povinně uložen všem karolinským klášterům. Obsahoval dokonce takové detaily, jako bylo správné přijímání hostů (Ohler 2002).

### 3.2 Možnosti a rychlost středověké pozemní a lodní dopravy

Cestování na větší vzdálenosti obvykle počítalo s velmi dlouhou dobou na cestu. Strasti a netrpělivost především zažívali pěší cestující, kterých bylo ve středověku nejvíce. Ti obvykle urazili za den 20 – 40 km v závislosti na terénu, počasí a dalších podmínkách. Není překvapující, že překonávání vzdáleností si kdejaký cestovatel chtěl ušetřit různými kouzelnými způsoby (např. sedmimílové boty, létající koberec apod.), které se nám dodnes zachovaly v podobě pohádek (např. Pohádky tisíce a jedné noci, které byly sestavovány od 8. do 16. století), románů a dalších literárních památek.

Pád Západořímské říše nepřímou zapříčinil úpadek cest a snížil tak oproti antice kvalitu a rychlost cestování, tím i tedy snížení možností mobility středověké společnosti (Chorvát 2007). Možná i proto mnoho lidí toužilo po různých kouzelných urychleních svých cestovních útrap. Pro porovnání: V prvním století před naším letopočtem dostal římský filozof Marcus Tullius Cicero 4 dopisy z Británie. Tři z nich putovaly do Říma pouze 27 dnů a jeden o dalších 7 dní více. A to ačkoli v této době nebyly na území Galie zbudovány žádné silnice, kterými se pyšnila Římská říše. O 1200 let později potřeboval spěšný list z Říma do Canterbury na cestu 29 dní a normální dopis pak spíše 7 týdnů. Suetonius dokonce zaznamenal, že Caesar byl na svém pochodu mnohdy rychlejší než zpráva, která měla ohlásit jeho příjezd. Podobných výkonů nebylo do konce evropského středověku opětovně dosaženo. Co se týče dopravy po souši, mohli bychom období středověku považovat za dobu úpadku. Norbert Ohler se vyjadřuje o této situaci takto: *„Noví regionální a lokální mocnáři nedisponovali tak velkou finanční silou jako antické velkoříše; nezajímali se o stavbu uměleckých budov k nepostradatelné zábavě, o stavbě nových silnic, mostů a tunelů už vůbec nemluvě. Prozrazuje to fakt, že velké římské stavby jako akvadukty byly označovány za „d'ablovy mosty“. Považovalo se totiž za nemožné, aby taková díla postavili lidé, takže je měl v noci zbudovat čert.“*

Na rozdíl od pozemní dopravy rozvoj zaznamenala lodní doprava, zvláště po moři. Říční doprava rovněž existovala, nicméně byla pomalejší a ne všude byla možná. Průměrná říční loď po proudu dokázala denně urazit přibližně 100 – 150 km, mořská plachetnice až 200 km i více, pokud vanul příznivý vítr (Ohler 2002). Lodní doprava kvetla zvláště ve Středomoří, kde lodě měly převážně rybářskou a obchodní funkci. Jejich služeb ale využívali dokonce i lidé pro cestovní účely, zvláště pak poutníci mířící do Svaté země. Ve středověku se Evropanům podařilo s pomocí lodní dopravy osídlit tak odlehlá místa, jako byl Island, Grónsko a později i část Severní Ameriky. Začali rovněž prozkoumávat i různé orientální země (např. Indii a Čínu). Zámořské objevy přinesly mnoho nového a v zásadě na přelomu středověku a novověku změnily svět (zvláště pak objevení Ameriky roku 1492 Kryštofem Kolumbem). Tyto úspěchy však nemohly přijít bez určitého stupně zralosti společnosti, práva, hospodářství a techniky. Tyto aspekty tak výrazně pomohly k všeobecnému vývoji a pokroku, tedy i k zlepšení podmínek pro cestování (Ohler 2003).

### 3.3. Zvířata vhodná pro cestovní účely

Lodní doprava ale nebyla jedinou možností zvýšení rychlosti pohybu na cestách. Nejvýhodnější byla koupě některého z jezdeckých, soumarských či tažných zvířat.

V následujících řádcích budou zmíněna ta nejdůležitější a nejběžněji užívaná zvířata k těmto účelům v období evropského středověku:

### 3.3.1 Vůl

Je kastrováný samec tura domácího. Je mnohem robustnější a méně agresivnější než nekastrovaný jedinec. Ve středověku platil za nejrozšířenější tažné zvíře, byl využíván jak v zemědělství, tak pro přepravu lidí i věcí. Posuzování volů v této úloze je však velmi obtížné, jelikož během své historie nabyli na síle i výšce následkem šlechtění. Tomu se ale lidé začali věnovat mnohem později než u koní. Voli bývali většinou zapřaženi v páru (vedle sebe nebo za sebou) a vedeni poháněčem. Z jeho pozice bylo jejich vedení a dohlížení na ně snadné, jelikož se pohybovali mnohem pomaleji a byli méně vytrvalí než koně – nebylo možné s nimi denně ujít více než 15 km denně. Vůl byl nepostradatelný v mnohých oblastech dokonce až do 20. století a v některých chudších zemích je ho možno vidět v práci ještě dnes. Bez něj by hospodářské úspěchy v Evropě nebyly pravděpodobně ani možné (*Ohler 2003*).

### 3.3.2 Osel

Původ osla se předpokládá v severní Africe, odkud se pak rozšířil po celém světě. Nejlepší podmínky pro chov jsou horké a suché oblasti, nicméně díky své houževnatosti a nenáročnosti se byl osel schopen vždy přizpůsobit téměř jakýmkoli podmínkám. Jeho nejvýznamnější předek byl osel nubijský, který je v současnosti téměř na pokraji vyhynutí. Předchůdci domestikovaných oslů žili především v hornatých oblastech, proto i jeho potomci dodnes vynikají naprosto dokonalou obratností pohybu v neschůdných terénech, a to i pokud nesou na hřbetě těžký náklad (*Edwards 1994*). Jelikož toto zvíře nebylo šlechtěno, udrželo si od přírody vysokou odolnost a svůj vzhled až do současnosti. Osel byl domestikován pravděpodobně již ve čtvrtém tisíciletí před Kristem (zprávy a vyobrazení máme kupř. z Egypta a Mezopotámie), od třetího tisíciletí bývá zmiňován jako zvíře, které bylo pravidelně součástí obchodních karavan. Užíván byl především k nošení těžkých břemen a k jízdě, méně k tahu. Na svou poměrně nízkou kohoutkovou výšku (v průměru cca 1 metr) byl schopen unést zhruba 150 kg nákladu. Jeho zásadní výhodou byl fakt, že dokázal obstát v nepříznivé krajině mnohem lépe než kůň a v případě nouze se byl schopen živit dokonce i bodláky a slámou. Právě díky těmto vlastnostem se osel domácí stal od nepaměti nepostradatelným společníkem národů chudých a hornatých zemí převážně jižní Evropy, Asie a Afriky. V některých krajích byl dokonce preferován díky svým malým nárokům před koněm. Kůň byl často v očích křesťanských autorů považován za symbol arogance, luxusu a války, naproti

tomu osel za symbol pokory a oddanosti, jelikož Ježíš vjel do bran Jeruzaléma na oslici. V období středověku tak byl osel často využíván jako jezdecké zvíře pro lidi, kteří chtěli sami sebe prezentovat jako následovníky Ježíše (*Ohler 2003*). Dalším důvodem oblíbenosti osla byla také jeho relativně nízká pořizovací cena, na rozdíl od koně. Nicméně velkou nevýhodou tohoto zvířete je poměrně hodně tvrdohlavá a umíněná povaha, kterou mohu potvrdit i z vlastní zkušenosti.

### 3.3.3 Kůň

Ke zdomácnění koně došlo ze všech velkých domácích zvířat nejpozději. Důvody již dnes pravděpodobně nezjistíme, je však možné, že tuto skutečnost způsobila jeho velikost a síla nebo nevypočitatelnost, bojovnost či velký temperament. Kůň nikdy nebyl zvířetem, které by se ochotně nechalo polapit ani zkrotit. Od pravěku patřil mezi vysokou lovnou zvěř, nicméně i jeho lov byl vzhledem k jeho vlastnostem a schopnostem velmi obtížný. Dokázal během pár vteřin vyvinout poměrně velkou rychlost a směr jeho pohybu dokázal být velmi neodhadnutelný. Ale i přes toto všechno se člověku podařilo koncem třetího tisíciletí před Kristem koně domestikovat. Tento úspěch mohl probíhat v několika oblastech současně, možná v západní Evropě, v jihozápadní Asii a v Mongolsku (*Edwards 1994*). Kůň byl od svého zdomácnění využíván především jako jezdecké a tažné zvíře - pokud o něj bylo dobře postaráno a měl na sobě kvalitní postroj, dokázal unést na svém hřbetě přibližně 170 kg a utáhnout zhruba 1000 kg. V dobré kondici byl i s jezdcem na hřbetě schopen ujít za den kolem 130 km (*Ohler 2003*).

Kůň během své historie prošel dlouhým vývojem, na kterém se z velké části podílel člověk. Ten dal vzniknout celé řadě koňských plemen, která vznikala postupným šlechtěním. Vznikaly tak jejich různé typy, od menších a houževnatějších koní, přes středně vysoké lehké a rychlé až po velké, silné a těžké koně. Výška koní se rovněž odvíjela od plemene. Koně se obvykle šlechtili za účelem vylepšení požadovaných vlastností a vzhledu, např. v raném středověku začalo postupně vznikat několik plemen tzv. bitevních koní. Ti se nejprve šlechtili převážně ve východních islámských zemích, později ale i v západní Evropě. V islámských zemích se šlechtili koně vhodní především pro lehkou jízdu, která se objevila v Evropě např. během Maurské invaze v 7. a 8. století. Křesťanská Evropa, pokud měla mít na odražení maurského vpádu vůbec nějakou šanci, musela vytvořit takovou jezdeckou moc, která by byla schopná konkurovat té maurské. Tento fakt si dokázal plně uvědomit Karel Martel, franský majordomus z rodu Merovejců, který provedl reorganizaci franské armády a který se nadchl pro těžkou jízdu, jež měla sloužit jako protiklad lehké jízdy maurské armády. Jeho představa

byla vytvoření početné jednotky těžce vyzbrojených a přísně disciplinovaných rytířů, kteří měli tvořit neproniknutelnou ocelovou hradbu, která měla vyčerpat maurské síly. Pro realizaci této představy bylo nutné přizpůsobit i chov, Martel potřeboval temperamentní, odvážné a rychlé koně, kteří by ale byli natolik silní, aby dovedli unést muže ve zbroji. Vyšlechtění byli pravděpodobně z velkých a pomalých lesních koní, kteří byli kříženi s lehkými a ušlechtilými koňmi, kteří byli ukořistěni Arabům (*Edwards 1994*). Taková zvířata byla díky svým vlastnostem a schopnostem velmi ceněná. Obecně se soudí, že některá byla vychovávána dokonce i k velké agresi, tudíž jezdec na takovém zvířeti by tak byl o to více nebezpečný (*Dobroruka - Kholová 1992*). Někteří badatelé jsou ale k tomuto tvrzení skeptičtí, jelikož cílené vychovávání koně k agresi by mohlo zkomplikovat jeho ošetřování i běžnou manipulaci. Dále by mohl být problém koně ustájit, jelikož by byl pravděpodobně agresivní i k ostatním jedincům (*Šustová 2003*). S pomocí nově vzniklé těžké jízdy se Karlu Martelovi podařilo Maury roku 732 v bitvě u Poitiers porazit. Od té doby se koně stali trvalou součástí armád křesťanské středověké Evropy, jejich válečná úloha je pak provázela dokonce až do první poloviny 20. století. Využívání byli zejména během 1. světové války (*Edwards 1994*). Cena takových koní nespočívala pouze „ve zlatě“, jejich vývoz do nepřátelských zemí byl ve středověku dokonce mnohokrát zakazován (např. za karolinské dynastie roku 781 a 844) a svědčil tak o velmi rozvinutém fenoménu, který byla snaha regulovat. Nicméně podobné zákazy lidé směle porušovali jako v každé jiné době (*Ohler 2003*).

Kůň se zpočátku považoval za čistě aristokratické jezdecké zvíře, byl využíván převážně rytíři, vysokými církevními činiteli (např. biskupy), šlechtici a v neposlední řadě také panovníky (kromě bitev také turnaje a lov, viz obr. 11 a 12). Kůň byl považován za jakýsi symbol prestiže panovnického dvora. Franský učenec a spisovatel Einhard se v životopise Karla Velikého (*Vita Caroli Magni*) dokonce vysmívá poslednímu merovejskému králi Childerichu III., který byl tak chudý, že si nemohl dovolit pořídit toto aristokratické zvíře a jezdil prý ve voze, které táhl vůl: „*Všude, kam se musel vydat, jel na voze, který v jařmu táhl vůl, jehož po rolnickém způsobu vedl poháněč. Tak jel k paláci, tak k veřejným lidovým shromážděním, jež se scházela každoročně k užitku říše, a tak se potom vracel domů.*“ (*Ohler 2003*). Kůň panovníka musel být ušlechtilého původu, mít dobrou stavbu těla a náležitou výšku, aby budil pozornost, jakou si jeho pán zasloužil. Kvalita koně a jeho velikost ovšem nebyla to jediné důležité, co patřilo k řádné reprezentaci panovnické moci. Podobně důležitá byla i jeho barva. Příkladem může být setkání dvou nejvlivnějších panovníků poloviny 14. století dne 4. ledna roku 1378, císaře Karla IV., kterého doprovázel jeho syn Václav IV., a francouzského krále Karla V. Ten daroval oběma svým příbuzným koně černé barvy a sám



jim přijel vstříc na hřbetě velkého bílého přehlídkového koně (viz obr. 13). Karel V. nevěnoval tyto koně oběma příchozím náhodou - černá barva byla nejvzdálenějším opakem bílé a v tehdejší době bylo zvykem, že císařové vjížděli na bílém koni do měst svého císařství, která jim přímo náležela. Karel V. nechtěl tak pravděpodobně dopustit, aby se něco takového stalo na území jeho království. Svým gestem dal tak symbolicky najevo, že jeho pozice nebude nikým zpochybněna (Šmahel 2006).

Koně se časem začali využívat nejen pro vojenské účely a panovnickou reprezentaci. S různými technickými pokroky (např. lepší postroje, železné podkovy, atd.) se postupně stávali i velkými pomocníky např. v hospodářství (např. tahání klád, viz obr. 14). Dobře okovaný a zapřažený kůň mohl tak naplno využít svou tažnou sílu a mohl být využíván k tahu vozů (či sání) a v zemědělství (pluh). Zápřah tvořil převážnou část práce, kterou kůň v hospodářství vykonával (Šustová 2003). Ovšem i hospodářský kůň býval využíván k jízdě, tuto skutečnost dokládá např. nález třmeny ze Svídný u Slaného (zde nalezena také zděná stáj pro dva koně) nebo nález ostruhy z moravských Mstěnic u Rouchovan (Šustová 2003). S nasazením koní tak mohly být zvýšeny výnosy, jelikož mohly být obdělávány i těžké půdy. Vzhledem k tomu, že kůň byl rychlejší než osel nebo vůl, dokázal jako jezdecké a tažné zvíře lidi i různé zboží přepravovat rychleji, takže bylo možné převážet potraviny, které se rychle kazily (např. ryby a zeleninu), mnohem dále. Ve vrcholném středověku se tak díky mohutnému využívání koňské síly vylepšily možnosti zásobování.

Užití koně nemělo však nemělo jen pozitiva. Byl velmi náročným na potravu a tím se tak stával jakýmsi „konkurentem“ člověka, jelikož vyžadoval pestrou stravu, jež zahrnovala mimo jiné i oves, který tvořil důležitou potravinovou složku chudších vrstev. Kromě zajišťování kvalitní potravy bylo také nutné mít kde koně ustájit. Vzhledem k vysoké pořizovací ceně a nutným prostředkům (postroje, kování, potrava, ustájení, atd.) k jeho chovu si toto zvíře nemohl dovolit zdaleka každý. Navíc pokud kůň nebyl dobře živen, nedokázal plnit odpovídajícím způsobem svou funkci a stával se velmi náchylným k nemocem. Na tom se také podepsal proces šlechtění, které snižovalo jeho přirozenou odolnost. Toto se týkalo zvláště evropských koní, kteří byli zvyklí na určitý standard a nemuseli povětšinou odolávat extrémnímu počasí (Edwards 1994). Jízda na tomto zvířeti měla také svá rizika, která se odvíjela od jeho nestálé povahy, temperamentu a přirozené plachosti. Člověk na koni byl sice rychlejší než chodec, ale i za tento luxus musel náležitě zaplatit, např. mýtné. Takový člověk mohl být navíc považován za bohatého a nemohl si tak nárokovat žádné výhody, které náležely např. chudým a poutníkům (např. možnost ubytování bez poplatku v hospici i jinde).

### 3.3.4 Mula a mezek

Mula (též zvaná mul) i mezek jsou mezidruhová kříženci osla a koně. Potomka mezi kobyloou a oslem nazýváme mulou, naproti tomu potomka koně a oslice mezkem. Mula si ponechala svou velikost i barvu po koni, ale hýkavý hlas, mohutnější hlavu, uši, štíhlé končetiny, úzká kopyta, krátkou hřívu a ocas zdědila po oslu. Po něm převzala i tvrdohlavou povahu a umíněnost, ale i nenáročnost, vytrvalost, nelekavost, odvahu i jistý krok v neschůdném terénu. Je mnohem silnější než kůň a může tak vykonávat mnohem náročnější práci. Na rozdíl od mezka se uplatňovala častěji jako jezdecké zvíře, a to díky vhodnější stavbě těla. Unese podobně jako osel asi 150 kg nákladu, tudíž může být velice výhodná i jako soumar. Bývá často považována za vyššího živočicha než mezek. Ten je oproti mule menší a podsaditější, vzhledově a stavbou těla se podobá spíše oslu, hlava a ocas naopak patří koni. Vydává dokonce i zvuky, které jsou charakteristické pro koně. Podobně jako mula si zachoval většinu typických oslích vlastností a schopností. Je ale slabší než mula, proto nebyl jako pracovní zvíře tolik ceněn, navíc ho lze považovat za relativně vzácného, jelikož jen málo oslic bylo ochotných spářit se s koněm. Býval spíše než pro jezdecké účely využíván pro tah a nošení těžkých břemen. Jak mezek, tak mula jsou až na velmi vzácné případy neplodní.

Především mula patřila k nejužitečnějším pracovním zvířatům na světě. Ve starověku byla místy ceněna mnohem více než kůň, např. u Chetitů, kteří ve starověkém světě představovali jezdeckou velmoc. Ti byli ochotni zaplatit za mulu až 60 šekelů, naproti tomu cena koně byla vyměřena na pouhých 20 šekelů (*Edwards 1994*). Ve středověku byla přiměřeným ekvivalentem koně např. pro lidi, kteří stáli bezprostředně pod vrstvou rytířů, pro představitele různých církví, kteří nechtěli používat koně pro jejich blízký vztah k aristokracii a pro nepřilíš majetné vrstvy. Muly nikdy nebyly považovány za podřadná zvířata, byly využity roku 1623 dokonce i pro přepravu slavné heidelberské univerzitní knihovny do Říma (*Ohler 2003*). Používání mul se zachovalo i do současnosti, např. v indické armádě.

### 3.3.5 Velbloud

V pojmu velbloud je obsaženo společné označení pro jeho dva druhy, tj. velblouda dvouhřbého, zvaného též drabař, který byl rozšířen především ve střední Asii a velblouda jednohřbého čili dromedára, jehož původem je západní a jižní Asie a severní Afrika. Oba druhy jsou dokonale přizpůsobeny extrémním podmínkám v horkých, suchých a horských oblastech, kde dokážou přežít lépe než kterékoli zvíře nebo člověk. Velbloud se dokáže ještě lépe než osel žít různými pichlavými a suchými rostlinami, které se nachází např. v pouštních oblastech, vydrží se pohybovat celý den bez potravy a v případě nutnosti dokáže

jít i týden bez vody. Tu si včetně potravy (ve formě tuku) dokáže udržet ve svých hrbech. Velbloud je považován za mnohoúčelové zvíře, používá se k jezdeckým i soumarským účelům a poskytuje lidem mléko, maso, vlnu a jeho sušený trus lze dokonce použít jako palivo. Nevylučuje téměř žádný pot, jeho srst ho chrání před horkem a chladem a jeho tlusté a mozolovaté polštáře, které kryjí zespodu tři rozšířené prstní články usnadňují chůzi v měkkém písku, ale i po skalnatých stezkách. Unese velmi těžká břemena (až 270 kg), je neobyčejně vytrvalý (za den dokáže ujít i 150 km) a dokáže být i rychlý. Pro tyto schopnosti a vlastnosti, ale i pro jeho kolébatou chůzi bývá označován jako „koráb pouště“. Domestikován byl pravděpodobně již ve druhém tisíciletí před Kristem a velmi rychle nabyl na svém významu, který se uchoval v některých oblastech až do současnosti, např. ještě dnešní kočující beduíni do dnes považují velblouda za jejich nejcennější majetek, společníka a záruku přežití na cestách. Ačkoli byl mnohokrát dovezen do Evropy, nikdy zde skutečně nezdомácněl. Byl považován spíše za exotickou kuriozitu, podobně jako třeba slon (*Ohler 2003*).

### 3.3.6 Využití zvířecí síly

Možnost naložit své věci na hřbet některého z uvedených zvířat dávalo cennou možnost si vzít s sebou mnohem více věcí, které mohly napomáhat ke zvýšení pohodlí během cesty. Takto bylo možné za den tak bylo urazit mnohem delší vzdálenosti oproti člověku, který si veškeré své věci musel nést na vlastních zádech sám (např. nošení nákladu v koších a pytlích, putnách, zavazadlech přehozených na tyči přes rameno nebo v ranci na zádech) a musel tak počet osobních věcí výrazně omezit. Kromě již zmíněných zvířat pro nošení věcí byly ještě využívány občas také ovce a kozy. Ty sloužily také jako živá zásoba masa, avšak ne na příliš dlouhé vzdálenosti, jelikož snadno ztrácely na váze a tuku (*Ohler 2003*). Pro záprah lze ještě připomenout psy či soby (zejména na severu Evropy).

Další možností využití zvířecí síly bylo využití dvoukolového či čtyřkolového vozu. Ty se zpočátku používaly převážně na přepravu různých věcí, kryté cestovní vozy byly lidstvu známy sice již z antiky a odtud se zachovaly až do Byzance, v Evropě se ale znovu objevily až ke konci středověku, nicméně spoje jezdící pravidelně byly záležitostí spíše až 16. století. Vozy se užívaly nejprve však pouze pro ženy, starce, nemocné a pro zločince. Tento způsob cestování byl totiž považován za nehodný silného a zdravého muže. Přijatelnou variantou však mohla být nosítka (viz obr. 15), jež mohla nést jak zvířata, tak i lidé (*Ohler 2003*; *Šmahel 2006*). Nevýhodou tak naložených zvířat a vozů ale bylo vzbuzování větší pozornosti. Čím více majetku s sebou lidé na cestu nosili, tím více na ně mohlo být pohlíženo jako na příslušníky bohatších vrstev. Lidé cestující tímto způsobem, ať už se jednalo o jednotlivce

nebo skupinky, se mohli pak snadno stát obětí lapků, či jiných zločinných živlů. Skutečně bohatí lidé si tak mohli pro své osobní bezpečí najmout i ozbrojený doprovod, aby tato rizika minimalizovali (*Hoffmann 2002*). Nicméně takový luxus si nemohl dovolit zdaleka každý a stále bylo nejvíce takových, kteří se na dlouhé cesty vydávali pouze pěšky s minimálními prostředky a bez jakýchkoli ulehčení (viz obr. 16).

### 3.4 Důvody k cestování

I když cestování přinášelo v mnoha případech spoustu nepohodlí a nebezpečí, lidé cestovali od nepaměti. Cestování se stalo významným fenoménem lidské společnosti, nicméně jako davová záležitost se začalo rozvíjet až ve 20. století (*Chorvát 2007*). Důvodů k cestování ve středověku bylo podobně jako dnes mnoho. Jedny z nejčastějších obecných důvodů mohly být obchodního (kupci na cestách, např. Ibrahim Ibn Jakub) nebo jakéhokoli pracovního charakteru. Pracovní povinnosti odváděly středověkého člověka od domova velmi často. Zvláštní místo ve společnosti měli především vesničtí „specialisté“, kteří byli často rozeseti na nejrůznějších místech, více či méně vzdálených od výrobních nebo mocenských center a museli tak běžně při plnění svých povinností překonávat poměrně velké vzdálenosti. Příkladem by mohli být kostelní zvoníci, kteří obvykle obstarávali několik kostelů, které mohly být od sebe vzdáleny i desítky kilometrů (*Klápště 2012*).

Dalším důvodem pro cestování mohlo být utužování vztahů s příbuznými a přáteli (např. svatby, křtiny, pohřby), cesty za vzděláním (univerzitní studenti, profesori a jiní vzdělanci) nebo např. kvůli léčení nejrůznějších nemocí. Cesty za lékaři nebo naopak cesty lékařů za nemocnými byly ve středověku běžnou záležitostí. Představa dobrého tehdejšího lékaře spočívala v několika faktorech, mimo jiné i v představě, že by měl navštěvovat nemocného, pokud by nebyl schopen dostavit se osobně přímo k němu. Pokud to bylo v lékařově moci, navštěvoval svého pacienta i třikrát denně, aby neustále kontroloval jeho zdravotní stav včetně stolice a moči. Ti nejlepší lékaři bývali vybráni i do služeb panovníků a pokud to bylo nutné, doprovázeli je i na jejich cestách. Jedním z nejznámějších středověkých lékařů byl např. mistr Albík z Uničova, který působil jako osobní lékař Václava IV. a později i snad Zikmunda Lucemburského (*Říhová 2002*).

Samostatnou kapitolu tvoří cesty z náboženských důvodů. Nejpočetnější byli poutníci (viz obr. 17 a 18). Ti vykonávali pouti na místa, kde se očekávalo z různých důvodů fyzické nebo duševní uzdravení či odpuštění hříchu. Pouze člověk, který takovou pout' s jasně vytyčeným cílem vykonal tak mohl být vykoupěn (*Slivka 1998*). Takové cíle byly obvykle hroby a místa zjevení světců nebo i taková, se kterými měli dotyční něco společného.

Křesťané zpočátku vykonávali své pouti především do Svaté země, kde se Ježíš narodil, učil a kde také zemřel. Mezi další oblíbené cíle se patřila různá města, např. Řím, Cáchy, Einsiedeln, Trevír a Santiago de Compostela. Postupem času bylo uctíváno čím dál tím více svatých a úměrně tomu se zvýšily počty vyhledávaných poutních míst (Ohler 2002). Doklady po poutnících na našem území se nám dochovaly v podobě nejrůznějších poutních odznaků, např. mušlí (viz obr. 19 a 20) (Slivka 1998). Neméně důležité byly také náboženské misie. Zvláště důležité byly misie apoštola Pavla. Ten se o svých cestách vyjádřil takto: „*Namáhal jsem se usilovněji, ve vězení jsem byl vícekrát, ran jsem užil do sytosti, smrti jsem často hleděl do tváře. Od Židů jsem byl pětkrát odsouzen ke čtyřiceti ranám bez jedné, třikrát jsem byl trestán holí, jednou jsem byl kamenován, třikrát jsem s lodí ztroskotal, noc a den jsem jako trosečník strávil na širém moři. Častokrát jsem byl na cestách - v nebezpečí od vlastního lidu, v nebezpečí od pohanů, v nebezpečí ve městech, v nebezpečí v pustinách, v nebezpečí na moři, v nebezpečí mezi falešnými bratřími, v námaze do úpadu, často v bezesných nocích, o hladu a žízní, v častých postech, v zimě a bez oděvu.*“ (citováno z Ohler 2003; 2 K 11, 23-27). I přes tyto útrapy se apoštol Pavel zasloužil o rozšíření křesťanství do takové míry, že se později stalo světovým náboženstvím.

Jak již bylo zmíněno, stezky a cesty včetně jejich „vybavení“ také sloužily velice často i k průniku vojsk a stávaly se tak zásadními nástroji pro vedení války. Vojska evropských zemí v každé době procestovala neskutečný kus světa (např. během křížových výprav), středověk nevyjímaje. Neméně zanedbatelné byly i diplomatické cesty panovníků a jejich poselstev (viz obr. 21 a 22) různé povinnosti lidí vůči představené osobě (např. král, velmož, zeměpán, církevní nebo městský představitel, apod.) a nebo za účelem vybírání či platby daní apod.

Cestování také doprovázela častá osídlování území (včetně objevitelských cest, např. Kryštof Kolumbus, Marco Polo a další). Ta mohla být i násilná. Lidé při hledání příležitostí k lepšímu životu osídlovali stále větší oblasti Země, když po jednotlivcích, skupinách, kmenech ale i národech pronikali do mnohdy absolutně neosídlených krajů. Touha po přežití nebo po lepších podmínkách k životu hnala lidi k opuštění své domoviny a ke stěhování – např. do Nového světa. Samostatnou kapitolou této skupiny byly kočovné národy (např. nomádi), menší skupiny (horští pastevcí apod.), ale i jednotlivci (např. zločinci skrývající se před spravedlností). Ti cestovali neustále z místa na místo, často aniž by se kdekoli trvale usadili (Ohler 2003).

Zvláštním případem mezi středověkými cestovateli byli zvědové. Tato nepřilíh početná skupina lidí by ale rozhodně neměla být opomíjena, protože i jejich nenápadná práce zanechala v dějinách lidstva svou hlubokou stopu. Zvědové křesťanských zemí středověké

Evropy kupř. pomáhali předem plánovat křížové výpravy proti muslimům ve Svaté zemi. Jedním z nich byl i burgundský špeh Bertrandon de la Broquiere (1400-1459), mladík původem z gaskoňského šlechtického rodu, který se za život vypracoval na pozici rádce, komořího a prvního kráječe burgundského vévody Filipa Dobrého (1396-1467). V roce 1432 byl vyslán na špionážní cestu do Svaté země a Osmanské říše, aby doplnil nashromážděné informace od svého předchůdce Guilleberta de Lannoy v zájmu přípravy příští křížové výpravy. Svou cestu začal v Burgundsku, přešel přes Alpy do Itálie a Dalmácie, plul přes ostrovy Korfu, Rhodos a Kypr až do Svaté země. Navštívil Jeruzalém, dále pak pohoří Sinaj a klášter sv. Kateřiny, Gazu, Damašek, Bejrút a Nazaret. Následně zamířil do Osmanské říše, Konstantinopole a přes Balkánský poloostrov do Budína a Vídně. Zástěrkou pro jeho cestu byla náboženská pouť a smyšlená identita prostáčka hledajícího ztraceného bratra, který se mezi muslimy uchytil jako obchodník s kuními kožešinami. Ze své cesty si dělal podrobné výpisky, z nichž na sklonku života sepsal rozsáhlé literární dílo „Zámořská cesta“, které roku 1457 daroval svému pánovi. Ačkoli nelze brát autora ve všem úplně vážně, z hlediska evropské medievistiky se jedná o unikátní pramen k poznání celoevropského kontextu dějin doby husitské, navíc cennější o fakt, že se autor začal zamýšlet během cesty o smyslu krveprolití ve jménu boje proti lidem odlišného vyznání. Pramen je také zajímavý v tom, že Bertrandon de la Broquiere navštívené kraje popsal velice podrobně a snažil se zaujmout a vtáhnout čtenáře do vyprávění, upoutat jeho pozornost a pobízet k přemýšlení. Na svou dobu se jedná o velmi nadčasové dílo, autor se neomezoval pouze na svůj úkol, díky přirozené zvědavosti se během své mise začal věnovat i pozorováním, která lze označit podle Martina Nejedlého jako etnografická – zajímaly ho skoro všechny drobnosti a informace o životě jak obyčejných lidí, tak nobility v navštívených krajích. Zajímaly ho informace jak se pekli arabský chléb, tkaly koberce, pěstovala rýže, oblékali místní lidé (později se začal oblékat stejným způsobem a svého oblečení se nechtěl vzdát ani poté, co se vrátil zpět do Evropy), co a jak jedli a velkou pozornost věnoval i jejich společenským zvyklostem. Kniha je také plná různých veselých a místy neuvěřitelných historek, které se mu během jeho cesty přihodily (např. setkání s „*mňoukajícím*“ varanem v poušti, před nímž se arabští průvodci dali na útěk a jehož skupina křesťanských poutníků utloukla). Tento špion měl dokonce na cestě zpět možnost na vlastní oči vidět korunovační klenoty Českého království na dvoře Albrechta Habsburského. Ve svém díle se ale mimo jiné zmiňuje i o stavu cest a útrapách, které ho na nich potkaly (dokonce radí, jak správně přejít přes hory). Popisuje podrobně důležitá místa (včetně poloh studen) od vesnic, opevnění, hradů až po velká města. Jedním z nejdůležitějších takto popsaných měst byla pravděpodobně Konstantinopol (byl posledním francouzsky

píšícím autorem, který ji navštívil před rokem 1453, kdy byla dobytá Osmanskými Turky). Věnuje se i osadám cizinců a to nejen v islámských zemích, ale i na Balkánském poloostrově. Z jeho podrobně popsané výbavy si také lze udělat obrázek, co všechno mohl středověký cestovatel potřebovat (*Nejedlý 2010*).

#### 4. Haberská stezka jako současný archeologický problém

##### 4.1 Uvedení do problematiky

Haberská stezka patřila podle tradičních představ k důležitým komunikacím tvořícím spojnici mezi historickými územími Čech a Moravy v oblasti Českomoravské vrchoviny. Osídlení v tomto místě bývá často dáváno do souvislosti právě s touto stezkou (*Hejhal 2009*). Ta procházela skrze pomezí hvozdu, který měl mít před obdobím velké středověké kolonizace šířku až 80 km (*Měřínský-Zumpfe 1998*). Výchozí bod této komunikace se předpokládá v Polabí, odtud měla postupovat na Čáslav, Golčův Jeníkov, Brod (dříve Německý, dnes Havlíčkův), Polnou, Jihlavu, Brtnici, Moravské Budějovice až do Znojma a okolí (*Vávra 1969*). Už od raného středověku zajišťovala tato komunikace také přímé spojení tohoto území s Prahou. Tato trasa zpočátku nebyla pro spojení Čech a Moravy tolik důležitá jako komunikace vedoucí Pomoravím, kterou dnes známe pod jménem Trstenická stezka, nicméně ji lze považovat za velmi starý komunikační směr, jehož kořeny pocházejí z dob mladšího pravěku, doby laténské, halštatské až do doby římské (*Měřínský-Zumpfe 1998*).

Zmíněná komunikace nicméně nemusela sloužit pouze pro spojení Prahy a Znojma, mohla být rovněž užita také jako částečná spojnice Prahy a Brna, kterou se tato kapitola bude zabývat přednostně. Na tomto místě je třeba zmínit, že řešení problematiky Haberské stezky je velmi obtížný úkol, jelikož obě spojovaná území jsou od sebe značně vzdálená a nachází se v ploché zemědělsky využívané krajině, kde prakticky není možnost přesného vymezení trasy a kde jsou možnosti případného terénního průzkumu značně limitovány. Rekonstrukce spojení Čech a Moravy po jedné dopravní linii je značně problematičtější záležitost. Je nutné předpokládat, že podobných linií může existovat mnohem více. Ty je třeba brát jako součást jednoho celku, nikoli jako jeho varianty (*Cendelín 2001*). Pozornost bude také věnována revizi tradičních úvah ohledně spojení Prahy a Brna výlučně stezkou Trstenickou a pohledem na Haberskou stezku jakožto na neveřejnou komunikaci sloužící např. pouze k průniku vojska (*Vávra 1971*).

Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách na příkladu Trstenické stezky, v česky vydané literatuře se velmi často objevuje používání výrazů stezka i cesta jakožto synonymum, ačkoli obě slova nemají totožný význam. Haberská stezka v tomto ohledu není výjimkou (ani tzv. Libická stezka, o které bude řeč později). Z tohoto důvodu bude pro uvedené historické komunikace používán výraz stezka pouze z důvodu nejčastějšího používání tohoto termínu a tím tak i pro snazší orientaci v textu.



#### 4.2. Bilance dosavadního bádání

Studiu historických komunikací v prostoru Českomoravské vrchoviny se doposud nevěnovalo příliš mnoho badatelů. Výzkum starých komunikací nejen v tomto regionu se obecně potýká s nejednotou názorů na danou problematiku. Vzhledem k absenci obecně přijímané metodiky jsou možnosti výzkumu značně omezené. Stav poznání o Haberské stezce tak není příliš rozsáhlý.

Jedním z prvních badatelů, který se o této stezce stručně zmínil, byl J. K. Hraše ve své knize *Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách* z roku 1885. Ve svém díle ji nazývá jako stezku Habrsko-Jihlavskou a vede ji z Prahy přes Kolín (jako stezku Trstenickou), poté směrem na Malín, Čáslav, „*kde župní hrad se nalézal*“, dále pak ke Golčovu Jeníkovu, Kobylí Hlavě, Habrům, Kamenu a Skuhrovu, přes Radostín a Brod, ke Štokům a přes zemskou hranici až do Jihlavy (*Hraše 1885*). Na rozdíl od pozdějších badatelů považoval za cíl této komunikace Jihlavu, nikoli Znojmo.

Problematikou středověkých komunikací se začal ve 20. století po druhé světové válce věnovat téměř výlučně Ivan Vávra, jehož díla jsou stále hojně citována. Jeho práce bývají také ale v poslední době velmi často kritizovány (např. *Severin 2001, Cendelín 2001*). Vávra zpracoval naprosto komplexním způsobem téměř všechny známé „cesty a stezky“ (včetně Haberské, viz mapa č. 1; *Vávra 1969*), které se na našem území měly nacházet, pomocí tzv. historiografické metody (důraz na lidská sídla), jíž byl čelním představitelem. Snažil se o co nejpřesnější zachycení průběhu historických komunikací dokonce i v prehistorické době. Ve svých pracích se snažil shromáždit co nejvíce pramenů, které by měly dle jeho názoru představovat důkazy k zachycení i takových starých komunikací. K jeho praxi se ovšem kriticky staví např. Dušan Cendelín, jenž se domnívá, že posuzovat průběh předhistorických komunikací na základě historických pramenů není možné (*Cendelín 2001*).

Vávra průběh starých komunikací dokumentoval výčtem archeologických a numismatických nálezů, lokalit a jejich stáří, dále přehledem kostelů a jejich patrocinií, hradů, hradišť, tvrzí, strážnic a celnic, klášterů, dvorů a hostinců. Zabýval se také interpretacemi půdorysů měst a toponomastických údajů, starých map a podobně. Tuto snahu o komplexnost komentoval např. Karel Severin, který ji považuje za *vypracovanou k svého druhu absurdní dokonalosti*. Jeho práce považuje za plně nebezpečných myšlenek bez vědecké hodnoty, jelikož Vávra s většinou pramenů zachází až příliš jistě, aniž by byla doložena jejich spojitost s trasováním středověkých komunikací (*Severin 2001*).

Komunikačními systémy v prostoru Českomoravské vrchoviny se zabývali také badatelé Zdeněk Měřínský a Radan Květ. Ti se ve svých pracích stručně zmiňují i o Haberské stezce.

Měřínský se z oblasti viatistiky zajímal především o obchodní komunikace jižní Moravy. Význam Haberské stezky spojuje především s okolím Jihlavy, kterým se zabýval v souvislosti s dějinami osídlení (Měřínský 1990). Ve vztahu k tomuto regionu uvádí také hrad Rokštejn nacházející se nedaleko městečka Brtnice, jež podle tradiční literatury mělo ležet přímo na trase Haberské stezky (Měřínský 2007). Květ, druhý z uvedené dvojice badatelů, se zabýval ve svých pracích převážně otázkou předhistorických komunikací v českých zemích (Květ 1997). Předmětem Květova studia byla ale především geologie a geografie, zejména především hydrogeochemie, rupturologie a historická geologie. Viatistika se předmětem jeho studia stala až ke konci jeho kariéry. Jeho práce z tohoto oboru ale nebývají obecně přijímány, zvláště kvůli zvolené metodice výzkumu, o které již byla řeč ve druhé kapitole.

Dalším badatelem zabývajícím se Haberskou stezkou je již zmíněný Dušan Cendelín. Ten tuto komunikaci považuje za historický mýtus, který pomohly zasadit do povědomí jak laické tak odborné veřejnosti právě práce I. Vávry. Cendelín ve své práci kritizuje metody výzkumu historické geografie a v zásadě popírá i možnosti využití informací z písemných pramenů. Svou práci opírá téměř pouze o výsledky terénního průzkumu a fyzických dispozic zkoumané krajiny, kde se snaží vytyčit nejvýhodnější směr a průběh komunikace. Jeho trasy jsou velmi funkční, schůdné téměř za každého počasí a nepotřebují prakticky žádnou údržbu. Ve své práci nicméně nebere v potaz fakt, že k průchodu určitým územím nemusel být vždy důvod. Autor vytvořil dokonce i vlastní systém pravidel, podle nichž lze trasovat staré komunikace:

*„1. Pravidlo přímého směru, jež vychází z lidské potřeby (snad pudové) překonávat vzdálenost s co nejmenší spotřebou energie, tedy nejkratším možným způsobem.*

*2. Pravidlo „suché trasy“. Voda a zamokřený terén představovaly až do doby zpevnování cest největší překážky na trasách. U lokálních cest poněkud ztrácí na významu, neboť mohly být mnohdy používány jen v době suššího počasí.*

*3. Pravidlo mírného krajinného reliéfu reflektuje lidskou zvyklost, vyhýbat se na cestách velkým převýšením. Pokud to ovšem není v zásadním rozporu s dvěma výše zmíněnými pravidly.*

*4. Pravidlo co nejmenšího množství dopravních překážek jakéhokoliv druhu. Vychází z tří výše zmíněných pravidel a současně je i shrnuje. Jde o jakousi míru únosnosti dané trasy. Platí zejména pro dálkové přesuny, kde potencionálních překážek může být velice mnoho. Při rekonstrukci nutí řešitele vnímat trasu co nejdříve, nikoliv pouze po částech, kde se počet*

*dopravních překážek většinou jeví ještě snesitelný. Při relativně velkém množství překážek, kupříkladu drobných brodů, nutí hledat jiné, přijatelnější, alternativy.“*

(citováno z Cendelín 2001)

Své rekonstrukce Cendelín specifikuje ještě dalším souborem pravidel mající pomoci předejít možným iracionálním řešením, která mohou při podobných úkonech velmi často vznikat. Důležité je dle jeho názoru definovat dva krajní (výchozí) body a počítat i s možností jejich nestálosti a proměnlivosti, jež šla ruku v ruce s proměnami komunikační sítě odvíjející se od kolísavého významu jednotlivých lidských sídel, zvláště měst. Cendelín dále klade důraz na pochopení definice komunikace, která je dle něho pohybem v prostoru a čase a neexistuje tak pouze ve své krajinné podobě, kterou lze vnímat lidskými smysly.

Cendelínova díla mají svou cenu a nelze je rozhodně přehlížet, nicméně jeho úzce zaměřený terénní přístup nelze brát vždy jako relevantní. V tomto ohledu si ve svých pracích autor místy i protičeří, na jednu stranu prosazuje striktně pouze terénní výzkum, ale na druhou stranu tvrdí, že „jednostranný přístup nutně vede do slepé uličky“ (citováno z Severin 2001). Svůj výzkum neopírá prakticky o žádné písemné prameny, jež by mohly doložit pravdivost jeho tvrzení. Ta dokládá pouze podrobným přehledem toponym a jejich rozbořem v jím vytyčených směrech.

Z nejnovějších prací zabývajících se Haberskou stezkou lze také jmenovat diplomovou práci Tomáše Somera z Univerzity Palackého v Olomouci z roku 2009. Tématem práce bylo středověké osídlení na Havlíčkobrodsku v období středověku v závislosti na těžbě stříbra, kde se autor věnuje také transportním možnostem zkoumaného regionu. Haberskou stezku považuje za velmi významnou komunikaci ovlivňující celou lokální komunikační síť, ačkoli mohla svůj průběh měnit a nabízet tak i více alternativ. Dle jeho názoru byl místní komunikační systém také určen i Libickou stezkou, jež procházela jeho severním okrajem. Měla však nejspíš menší význam než stezka Haberská.

Ve stejném roce vyšla i disertační práce Petra Hejhala z Masarykovy univerzity v Brně zabývajících se pravěkým a raně středověkým osídlením české části Českomoravské vrchoviny. Autor se problematikou středověkých komunikací zabývá v kapitole o změnách ve 12. a v první polovině 13. století. Haberskou stezku považuje pro 12. a počátek 13. století za nepřiliš významnou komunikaci, která měla pravděpodobně pouze lokální význam. Po první polovině 13. století však její důležitost vzrostla díky spojení mezi dvěma významnými hornickými centry: Brodu a Jihlavy. Kromě Haberské stezky se věnuje i stezce Libické, Lovětínské a dalším. Ve své práci se zabývá podrobným rozbořem celé sledované oblasti, od

přírodních podmínek, dějin osídlení až po soupis sakrálních památek a archeologických nálezů.

#### 4.3. Kosmova kronika jako společný základ tvorby teorií o Haberské stezce

Společným jmenovatelem téměř všech uvedených prací týkajících se Haberské stezky byl více či méně podrobný rozbor stručné zmínky o událostech z konce léta roku 1101, o kterých nás zpravuje první známý český kronikář Kosmas. V té době se brněnský údělník Oldřich, syn českého knížete Konráda I. Brněnského a Virpirky z Tenglingu, pokoušel dobýt knížecí stolec Bořivoje II., na který měl mít jakožto tehdejší nejstarší žijící Přemyslovec právo. Břetislav II., který se stal českým knížetem po smrti Oldřichova otce, chtěl však zajistit nástupnictví svému bratrovi Bořivojovi, ačkoli to bylo v rozporu s pravidly seniorátu. Oldřich se pokoušel své nároky uplatnit a brzy se ocitl na Břetislavův příkaz roku 1097 uvězněný v Kladsku. Propuštěn byl o dva roky později, když si Břetislav II. vymohl na římském králi Jindřichu IV. nástupnické právo pro svého mladšího bratra. Oldřich pak se svým bratrem Litoldem uprchl do ciziny a žádal Jindřicha IV. o podporu svých nároků na nástupnictví. Se svou žádostí uspěl a Čechy mu byly uděleny v léno (*Žemlička 2007*). Poté co roku 1100 Břetislav II. zemřel a na jeho místo nastoupil Bořivoj II. se Oldřich pokusil nejprve vyjednávat. Po svém neúspěchu se rozhodl své nároky získat silou a s podporou německých příbuzných sestavil silné vojsko. Vše vyvrcholilo roku 1101 v bitvě u Malína nedaleko města Čáslavi. Bořivojovi předáci ale rozhodně nehodlali svého knížete zradit a na pomoc mu pospíchala dokonce i olomoucká knížata Svatopluk a Ota. Oldřichovo vojsko se po zjištění této situace dalo na rychlý ústup, který Kosmas popisuje doslovně takto:

*„Magna undique coartati angustia per angustam viam et nimis artam semitam, qua itur trans silvam ad Gabr, turpem noctu maturaverunt fugam. Ibi episcopus Frisensis amisit capellam suam, ibi propter difficilem viam omnem exercitus cum rebus usualibus proiecit sarcinam.“* (citováno z *Bretholz 1923*). Tato pasáž byla přeložena jako *„Odevšad stísnění a v úzkých jsouce, úzkou cestou a velmi těsnou stezkou, kudy se chodí přes hvozď k Habrům, pustili se v noci na hanebný útěk. Tam ztratil biskup frisinský kapli [zde bohoslužebné náčiní], tam pro neschůdnost cesty odhodilo vojsko všechn náklad s potřebami.“* (citováno z *Bláhová - Hrdina 1972*). Odhozený náklad se pak druhého rána měl stát kořistí Čechů. Oldřich se po prohrané bitvě následně vzdal veškerých svých nároků.

Kosmova zmínka o směru útěku Oldřicha Brněnského *ad Gabr* (Habr) dala v novověku vzniknout názvu Haberská stezka, který většina badatelů užívá dodnes (*Somer 2009*). Tento název ale odmítá např. Dušan Cendelín, který tuto komunikaci nazývá jako „severojižní

stezku“. Pojmenování této komunikace považuje za nešťastně zvolené. Tímto způsobem bychom mohli dle jeho názoru stejně nelogickým způsobem pojmenovat např. dálnici D1 vedoucí z Prahy do Brna jako „Velkoberanovskou“ a podobně (Cendelín 2001). S Cendelínovými výroky by patrně nesouhlasil Petr Hejhal, který ve své práci uvádí další písemnou zmínku, kde je sledovaná komunikace označena přímo názvem a opravňuje nás tak dle jeho názoru k užívání názvu Haberská stezka. Jedná se listinu krále Václava I. z roku 1233, kde je zmíněna jako „*via, que vocatur Nahaber*“ (Hejhal 2009).

Cendelín dále odmítá i ztotožnění Haberské stezky s komunikací, o které se Kosmas zmiňuje. Tu považuje za neudržovanou lokální stezku vedoucí pomezním hvozdem. Dle jeho názoru Kosmův *Gabr* ani nemusel být totožný s městem Habry (viz mapa č. 2, 3 a 4). Mohl vzniknout z pomístního jména podle stromu, jež signalizoval křižovatku uprostřed špatně prostupného hvozdů. Cendelín přijímá i možnost totožnosti obou zmíněných míst, avšak je dle něho potřeba brát v potaz fakt, že s prameny tohoto typu je nutné pracovat opatrně a nelze tak vyloučit i existenci jiného místa. To ale nemohlo být od dnešních Habrů příliš vzdálené, jelikož na pomezí Čech a Moravy (od Malína) se žádné jiné místní ani pomístní jméno tohoto typu nevyskytuje. Tuto hypotézu dokládá tendencí provázání některých místních a pomístních jmen mezi sebou, např. v případě Lovosic a nedalekého kopec Lovoš, na Třebíčsku uvádí jako příklad návrší Jasen (starší výraz pro jasan) a jeho blízkou vesnici Jasenici apod. U názvu Habr a Habry tedy nelze vyloučit podobnou souvislost (Cendelín 2001).

Cendelín se pokouší vyvrátit mýtus o existenci obecně známé Haberské stezky, nicméně však konstatuje reálnou existenci stezky vedoucí skrze území Českomoravské vrchoviny, kterou nazývá jako již zmíněnou stezku „severojižní“. Tímto názvem se snaží nahradit zažitý výraz Haberské stezky. Na základě své metodiky mění tradiční představy o její trase, ovšem v době předhistorické (např. vynechává Jihlavu). V momentě rozšíření středověkého osídlení a vzniku měst však dle jeho názoru tato komunikace mohla vést kdekoli.

S Cendelínovým přístupem nesouhlasí ve své práci např. Tomáš Somer. Jeho nezájem o historické prameny ale omlouvá odlišným těžištěm zájmů, jelikož Cendelín se snaží rekonstruovat své komunikace zejména v době předhistorické. Kritizuje ale jeho přístup ke Kosmově zmínce o místě *Gabr* a pokouší se ji znovu rozvést. Kosmu nepovažuje za přímého účastníka bitvy u Malína, měl pouze vědět, že ke schylující se bitvě nedošlo následkem útěku Oldřichova vojska do bezpečí na Moravu. Odhaduje, že vojsko nebo přinejmenším jeho většina musela skrze pomezní oblast Českomoravské vrchoviny projít poměrně rychle, protože v opačném případě by mohla být pronásledována. Z tohoto předpokladu tak dochází k závěru, že sledovaná oblast byla i na počátku 12. století relativně dobře průchozí. Dále

uvádí, že by nebylo pravděpodobně možné, aby kompletní vojsko procházelo pouze po jedné komunikaci, kterou navíc Kosmas popisuje jako úzkou a těsnou. Nemůžeme vyloučit, že Kosmas tuto trasu osobně neprocházel nebo si nezjistil potřebné informace, než tento údaj zapsal. Dle Somera je tak možné, že se vojsko bylo nuceno rozdělit na skupiny, které ustupovaly po více stezkách současně. Fakt, že Kosmas zmínil pouze jednu neznámá, že jich v daném prostoru nemohlo existovat i více. Komunikace mířící od Malína k Habrům dle názoru autora skutečně existovala a v této oblasti měla být nejfrekventovanější (Somera 2009).

Jak již bylo naznačeno, zmínku v Kosmově kronice chápali badatelé často různými způsoby. Téměř všichni se ale shodují na faktu, že pro 12. a počátek 13. století můžeme Haberskou stezku považovat za nepříliš významnou lokální stezku. Tento předpoklad vznikl převážně na základě Kosmova popisu této komunikace, kde ji nazývá jako úzkou a velmi těsnou stezku. Z tohoto předpokladu vycházel rovněž i Ivan Vávra, jehož bádání je v souvislosti s touto komunikací asi nejvíce známo. Ten její význam ve starších obdobích také zpochybňuje a nazývá ji tzv. *černou stezkou*, tedy tajnou, skrytou a neveřejnou, která měla sloužit např. pro průnik vojska (Vávra 1969). Pojmenování komunikace tímto přívlakem mohlo být zvoleno z důvodu nesnadného průchodu hustým pomezním hvozdem s nedostatkem světla. Vávra považoval za skutečnou spojnicí Čech a Moravy pouze Trstenickou stezku vedoucí přes Litomyšl. Existence této komunikace bývá ale zpochybňována podobně jako existence stezky Haberské. Bývá považována za další mýtus české viatistiky (Severin 2001).

Představa propojení středověkých Čech a Moravy pouze po výlučných komunikacích, z nichž pouze jedna měla být podle Ivana Vávry veřejnou, je naprosto nesmyslná. Na našem území muselo být nutně mnoho komunikací spojujících nejrůznější lokální centra mezi sebou a jen těžko si lze představit, že by byly „veřejně“ využívány jen některé z nich, zvláště u pomezí dvou historických území, která spolu pravidelně komunikovala (Cendelín 2001). Tato představa také popírá základní lidskou přirozenost, která spočívala vždy v kombinování pohodlnosti a nutnosti, ovšem nikoli na úkor cenného času. Tato tendence je vlastní lidem všech národností a vyznání i v dnešní době. Příklad pohybu na delší vzdálenosti ve středověku rozhodně není výjimkou. Vávra patrně nepočítal s možností, že některý jedinec žijící např. v okolí Vysočiny nebo v jižních Čechách mohl mít potřebu cestovat na Moravu. V takovém případě by totiž takový člověk jen těžko využíval Trstenickou stezku, která mu byla na míle vzdálená, ale komunikaci jemu nejbližší. Jelikož většina pohybu po středověkých komunikacích se odehrávala převážně pěšky, rychlost pohybu tak nebyla příliš vysoká. Představa, že by středověký člověk měl čas i energii, jež by mohl vložit do mnohem delší

cesty ke svému cíli (i kdyby tato varianta byla pohodlnější), je naprosto absurdní. Vávrova teorie by tak nepřímo podporovala podivuhodnou úvahu Ladislava Hosáka o ceně času středověkého člověka, o které se vyjadřuje, že „*ve středověku neměl čas té ceny, jako má dnes*“ (Hosák 1957; citováno ze Severin 2001).

Kosmas se svou krátkou zmínkou o *Gabru* nepřímo zasloužil o vznik mnoha teorií o Haberské stezce, z nichž některé byly zmíněny výše. V některých případech lze snadno podlehnout mylnému dojmu, že na pomezí Čech a Moravy měla právě tato komunikace zásadní roli. Pro tuto úvahu však neexistuje zatím jediný důkaz, který nemůže přinést ani sebelépe vytvořená rekonstrukce. Fakt, že z oblasti pomezí Čech a Moravy se v této době žádný jiný zápis než Kosmův nedochoval nemusí nutně znamenat, že zde neexistovaly jiné komunikace, více či ještě méně významné. Patrně se ale na nich neodehrálo nic tak významného, co by tehdejší vzdělanci považovali za hodno zaznamenání (Cendelín 2001).

#### 4.4. Haberská stezka jako spojnice Prahy a Brna

Za skutečnou spojnicí mezi Prahou a Brnem v období středověku byla podle tradičních představ téměř vždy považována pouze Trstenická stezka. Jak již bylo naznačeno výše, Haberská stezka však mohla mít ve středověku velmi podobnou funkci a nemusela sloužit pouze ke spojení se Znojmem. Jako opora těchto tvrzení by mohla znovu posloužit již zmíněná Kosmova kronika. Dušan Cendelín považuje vytyčení trasy na základě Kosmovy zmínky výhradním směrem ke Znojmu za její hrubé zneužití. Pokud bychom považovali Oldřichův útěk směrem k Habru (Habrům) jako základ trasování této komunikace, získali bychom tak pouze jeho část, jelikož o dalším směru se Kosmas nezmiňuje. Habr byl velmi pravděpodobně křižovatkou místních komunikací, terén tohoto místa Cendelínovu domněnku potvrzuje. Vzhledem k Oldřichovu původu je možné považovat za pravděpodobný cíl útěku právě brněnský úděl, který spravoval. Vyloučit pochopitelně nelze ani směr útěku ke znojenskému údělu, kde se Oldřich stal za svého života údělníkem také. Nicméně se tak stalo až po smrti jeho bratra Litolda roku 1112. Ať už se Oldřich ale dal kudykoli, na jižní Moravu mohlo vést více tras. Ze sítě vodních toků lze využít několik dopravně výhodných směrů vedoucích z rozvodí (Cendelín 2001).

#### Možné směry útěku Oldřicha Brněnského podle Dušana Cendelína:

1. Směrem na Chotěboř a dále tzv. Libickou stezkou na Brněnsko.
2. Směrem na Polnou kolem Velkého Meziříčí a dále na Brněnsko (nejkratší cesta).

3. Po severním břehu řeky Jihlavy směrem na jižní Moravu (tato trasa vede přes Třebíč, kde Oldřich se svým bratrem Litoldem nechal založit roku 1101 benediktinský klášter).

4. Směrem k Polné a dále na Třebíč a Znojensko (tedy po trase tradičního vedení Haberské stezky).

V okamžiku, kdy ale komunikace vystoupila z neosídleného hvozdu a začala procházet skrze osídlené území, mohla jít prakticky po jakékoli lokální stezce nebo cestě, kterou využívali místní lidé, ovšem při zachování si stále svého směru (*Cendelín 2001*). V takových polohách dnes ale přesnou polohu středověkých komunikací prakticky nelze určit vlivem dnešní i historické zástavby, silnic, zemědělské činnosti apod. I bez Kosmovy zmínky bychom ale v prostoru Českomoravské vrchoviny mohli očekávat nějakou komunikační spojnici mezi Prahou a Brnem. Takové spojení by bylo možné přirozeně předpokládat nejpřímější cestou, která by i tak procházela tímto regionem, podobně jak je tomu dnes.



## 5. Libická stezka jako možná odbočka Haberské stezky pro směr z Prahy do Brna

### 5.1 Libická stezka

Spojení Prahy a Brna v dobách středověku bylo možné mnoha způsoby. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, je možné předpokládat, že jedna z mnoha spojnic těchto měst se mohla nacházet v oblasti Českomoravské vrchoviny. Jednou z možností přechodu tohoto území bylo využití trasy Libické stezky vedoucí ve stínu Železných hor a Žďárských vrchů. Své jméno získala podle Libického újezdu, jenž představoval rozsáhlé zalesněné území mezi Čáslavskem a Brněnskem (k problematice Libického újezdu *Teplý 1997*). Její trasa vedla podle tradičních představ z Vilémova přes Novou Ves směrem k Chotěboři a dále proti proudu řeky Doubravy (avšak mimo její údolí, které je pro trasování dálkové komunikace nevhodné) přes Libici nad Doubravou ke Žďáru nad Sázavou a dále údolím řeky Oslavy směrem na Brněnsko (*Somer 2009*). Poprvé byla zmíněna v písemných pramenech mezi lety 1146-1148 v listině českého knížete Vladislava II., který v ní potvrzuje olomouckému biskupství práva na držení tzv. Libického újezdu (*circuitum de Lubac*). V této listině byla označena jako *via Lubetina*. Tato komunikace patřila již od dob raného středověku mezi důležité spojnice Čech a Moravy, přesněji řečeno mezi českým ústředím a tehdejšími moravskými úděly, zvláště brněnskými. Listina Vladislava II. toto spojení uvádí jako *inter Cazlawensem et Brinensem provinciam* (*Hejhal 2009*).

Problematice Libické stezky věnovalo pozornost mnoho badatelů. Tuto komunikaci zmiňují ve svých pracích např. Metoděj Zemek a Antonín Bartušek (*1956*), jež se zabývali dějinami města Žďáru nad Sázavou. Na její existenci upozorňuje také Otto Smrček (*1981*) v souvislosti s dějinami Chotěboře. Dále ji krátce připomíná také Jiří Škabrada a Zdeněk Smetánka (*1975*), kteří se v lesnatém prostoru jihovýchodně od Čáslavi prováděli povrchový průzkum raně středověkých vesnic. Na tuto komunikaci upozorňuje i Jan Urban (*1979*), jehož práce se věnují rodu Lichtenburků, který byl spojován s hradem Lichnice (či Lichtenburk) ležícím na skalnatém návrší nad městem Třemošnice nedaleko Vilémova. Libická stezka se také objevuje v díle Dušana Cendelína (*2000*), který podobně jako u Haberské stezky nesouhlasí s používáním jejího zažitého názvu, nicméně její existenci nepopírá a dokládá ji dochovanými úvozy na její trase. Obecné shrnutí přináší např. Radan Květ (*1997*).

Využívání této komunikační linie lze předpokládat již od dob předhistorických, nicméně její význam vzrostl převážně až po založení kláštera ve Vilémově ve 12. století. Pravděpodobně ještě před jeho založením tudy mohlo ustupovat vojsko Oldřicha Brněnského z bitvy u Malína roku 1101, o kterém nás zpravuje Kosmas. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, Dušan Cendelín se na základě této zmínky pokusil o vytyčení možných tras tohoto

ústupu. Jedna z nejpravděpodobnějších možností počítala s využitím již existující Libické stezky vedoucí na Brněnsko, tedy do bezpečí Oldřichova údělu. Cendelín předpokládá převážné využití směru k Chotěboři (viz mapa č. 5), jež se nacházela v dopravně velmi příznivé oblasti (*Cendelín 2001*). Význam tohoto místa spočíval především ve faktu, že Chotěboří neprotékala žádná řeka ani potok. Navíc se nachází na výhodném rozvodí (hranice mezi povodími) Labe a Vltavy. Rozvodí poskytovala velmi často výhodné dopravní prostory, jelikož většinou nebyla zamokřená (*Somer 2009*). Cendelín považuje za nejvýhodnější přístup k Chotěboři ze směru od Vilémova, ale i ze západu od Habrů. Pro potřeby této kapitoly bude však dávana přednost směru od Vilémova.

## 5.2 Historie benediktinského kláštera sv. Petra a Pavla ve Vilémově

Vilémovský klášter tvořil velmi významný bod osídlení celého regionu (viz mapy č. 6, 7 a 8). Podobně jako další církevní instituce (např. pražské biskupství, vyšehradská kapitula, olomoucké biskupství apod.) významně zasáhl do postupného osidlování Českomoravské vrchoviny z české strany v polovině 12. století. Přesné datum jeho založení ale nelze s jistotou potvrdit vzhledem k absenci zakládací listiny i pozdějšího falza. K dispozici je pouze několik zmínek v písemných pramenech, které však nejsou příliš spolehlivé. Z *Kroniky České Přibíka Pulkavy z Radenína* sepsané přibližně v 70. letech 14. století lze vyčíst, že klášter byl založen roku 1119 Vilémem a Heřmanem, hrabaty ze Sulzbachu. Další zprávu přináší poslední relace textu *Stručného sepsání kroniky české a římské* kronikáře Jana Neplacha. Ten zaznamenal událost založení kláštera k roku 1120, avšak aniž by uvedl bližší podrobnosti. Fürstenberský rukopis *Kroniky Čechů* z 15. století naopak uvádí rok 1119. O založení kláštera ve Vilémově se dále také zmiňuje i Václav Hájek z Libočan a Kanovník Vyšehradský. První nezpochybnitelnou zmínku přináší ovšem až listina z roku 1160, kde je zmíněn vilémovský opat Vilém (*Kovář – Musílek 2009*).

Změny, odehrávající se na našem území ve 13. století, přitahovaly od nepaměti velkou pozornost badatelů. Toto období bývá charakterizováno jako doba systémových změn českého státu. Do popředí se dostala reprezentace královské moci, na níž panovníci cílevědomě pracovali. Jedním z často užívaných prostředků reprezentace se stala podpora církve, která neodmyslitelně patřila obrazu ideálního křesťanského vladaře. Panovníci svou podporu obvykle vyjadřovali zakládáním a výstavbou nových institucí, popř. udílením či potvrzováním práv a privilegií. Vilémovský klášter byl v podobné souvislosti zmíněn na počátku 13. století, kdy mu projevil svou přízeň Děpolt III., kníže čáslavského, chrudimského a vraclavského údělu. Vilémovskému klášteru tehdy připadl podíl z výnosů

celnice v Habrech. Z podobných ojedinělých dokladů lze předpokládat všeobecně známou pozici vilémovského konventu (*Somer – Šrámek 2010*).

Majetkové poměry kláštera jsou však až do první poloviny 13. století prakticky neznámé. Lze předpokládat, že se klášter významně podílel na kolonizaci středního Posázaví i v okolí Světlé nad Sázavou, která měla klášteru patřit i s kostelem k roku 1207. Podobně se uvažuje i o povodí Doubravy na jihovýchodě (*Somer 2009*). Značný příjem mohl mít klášter z již zmíněných Habrů, které tvořily důležitou obchodní osadu a kde se měly sbíhat komunikace vedoucí od Vilémova, Chotěboře a Světlé. V tomto bodě měla Haberská stezka vstupovat do pomezního hvozdu.

Klášterní stavby předpokládáme nejprve dřevěné. Ty byly později postupně nahrazovány stavbami kamennými. Vybudování zázemí (hospodářské, výrobní i sídelní budovy pro obyvatele kláštera) se očekává již v době založení této instituce. Vzhled vilémovského kláštera nám ale zůstal utajen, neboť po vypálení Husity na počátku 15. století klášter nebyl znovu obnoven a později byl na jeho místě vystavěn barokní zámek s kostelem sv. Václava. Jeho podoba se dochovala pouze na pečeti listiny z roku 1265 (viz obr. 23), která vyřešila dlouholetý spor mezi vilémovským klášterem a jeho sousedy o kostely v Dlouhé Vsi a Prostřední Hoře. Jednalo se o výnosné lokality, kde žili horníci ze stříbrných dolů tehdejšího Havlíčkobrodska.

Vilémovský konvent zachovával velmi dobré vztahy s Přemyslem Otakarem II. Ten klášteru udělil privilegia (1253 a 1256), která měla konvent osvobodit od různých zemských břemen a povinností. Jednalo se o poloviční daň z urbury, osvobození poddaných kláštera od zemských dávek a sbírek a o osvobození od povinnosti měnit peníze na trzích od královských peněžníků. V roce 1278 bylo klášteru uděleno privilegium od papeže Mikuláše, který vzal konvent pod svou ochranu. Do této doby klášter prožíval období hospodářské stability, zvláště pak díky vysokým příjmům z těžby stříbra. Po bitvě na Moravském poli 26. srpna 1278 však nastala pro celou instituci doba úpadku. Klášter utrpěl škody zejména na podzim téhož roku, kdy si Rudolf Habsburský podrobil Moravu a následně zamířil do Čech. Trasu zvolil přes Brod, Habry a dále směrem k Čáslavi. Rudolfovo vojsko se po cestě naneštěstí utábořilo na území patřící vilémovskému konventu a během svého pobytu výrazně poničilo klášterní majetek. Jaroslav I., stojící v té době v čele kláštera, se pokusil zmírnit následky po řádění Rudolfova vojska a následné hospodářské krize přikupováním nových vsí a pronajímáním zpustošených vesnic místním šlechticům. V té době klášter měl klášter velmi špatné vztahy s pány z Lichtenburka. Situace se uklidnila až roku 1289, kdy Václav II. klášteru potvrdil stará privilegia a zakázal utiskování poddaných. Za doby vlády Jana Lucemburského se

klášter ocitl ve velkém tlaku, když po něm začaly být vyžadovány příspěvky na vedení diplomacie a královské výpravy. Během královny nepřítomnosti se klášter navíc potýkal s nedostatečnou ochranou svého majetku. Tohoto faktu zneužívali Lichtenburkové a nutili představené kláštera uzavírat nevýhodné smlouvy o jejich ochraně. Situace se změnila roku 1352, kdy Karel IV. znovu potvrdil klášteru privilegia a udělil mu také právo týdenního trhu se všemi právy, zvyky i užitky. V té době klášter znovu zaznamenal hospodářský vzestup. Ten však netrval dlouho, neboť počátkem 15. století se klášter dostal do velkých dluhů. Václav IV. tak dokonce musel konvent osvobodit na tři roky od odvádění berních a královských dávek. Po zahájení husitské revoluce roku 1419 byl klášter během ofenzivy vedené do oblastí středních a východních Čech vypálen (podobně jako sázavský klášter nebo drobovická řádová komenda) vojskem Jana Žižky. Po ukončení husitských válek se ale obnovy bohužel nedočkal (*Kovář-Musílek 2009*).

### 5.3. Románské kostely jihovýchodního Čáslavska v možném vztahu k Libické stezce

Podpora církve se stala již od doby raného středověku velmi důležitým nástrojem reprezentace panovníků. Budování sakrálních staveb přispívalo k hlubší christianizaci tehdejší společnosti a zvyšovalo vytouženou prestiž stavebníků. Zakládání nových kostelů ovšem nebylo doménou pouze panovníka. Postupem času se po inspirování se panovníkovým příkladem stalo naprosto běžnou praxí lokálních vládců. Zvláštní postavení sliboval svému vlastníkovvi zvláště kostel, jenž byl vystavěn z kamene, jelikož kamenné kostely byly v raně středověkých Čechách po dlouhou dobu jediné pevné stavby. Z tohoto důvodu byly často využívány např. jako útočiště či jako sklady potravin. Vlastnictví kostelů včetně jejich majetkové výbavy také poskytovalo ojedinělou možnost zajištění majetku nabytého od panovníka, na jehož vůli závisely osudy nejen tehdejších vysoce postavených mužů (*Klápště 2012*).

Kamenné románské kostely byly mnohdy ztělesněním důležitých centrálních bodů určitého regionu. Prameny dokládající podobu jejich okolního osídlení nicméně většinou postrádáme (*Hejhal 2009*). Ve venkovském prostředí předpokládáme menší či větší vesnice nacházející se obvykle v blízké vzdálenosti kostelů. Středověké vesnice se však do současnosti zachovaly často pouze ve formě téměř neznatelných terénních reliktnů. Častěji bývají jejich situace zničeny zemědělskou činností či zastavěny historickou či moderní zástavbou.

Ve zkoumaném regionu (viz mapa č. 9) se dokonce nacházejí kostely jež nám indikují postupu středověkého osídlení směřujícího od vilémovského kláštera k jihovýchodu v oblasti

Libického újezdu (*Hejhal 2009*). Jedná se o kostely v Pařížově (2. polovina 12. století; *Merhautová 1971*), Běstvině (2. čtvrtina 12. století; *Merhautová 1971*), Libici nad Doubravou (2. polovina 12. století; *Škabrada – Smetánka 1975*) a Chotěboři (2. čtvrtina 13. století; *Merhautová 1971*). Pro potřeby této práce bude však detailněji rozebrána pouze situace románských kostelů v Pařížově a Běstvině.

### 5.3.1 Kostel sv. Máří Magdalény v Pařížově

Pro potřeby povrchového průzkumu se jeví jako situace v Pařížově (viz mapy č. 10-13) jako mimořádně příznivá. Románský kostel sv. Máří Magdalény (viz obr. 24) stojí osamoceně na hraně svahu směřujícího do hlubokého údolí k levému břehu řeky Doubravy. Z původního románského objektu se zachovala obdélná loď s přilehlou věží čtvercového půdorysu ze západní strany. Zdeněk Smetánka s kolektivem rozpoznal přibližně ve výši prvního patra této věže praskliny v omítce, o nichž se domnívá, že ukazují zazděné původní dveře vedoucí na tribunu, která se nachází v interiéru budovy. Její existence dává možnost uvažovat o původu stavebníka kostela, který mohl pocházet z prostředí místní pozemkové šlechty (*Hejhal 2009, Smetánka 1987*). Smetánka na místě objevil i nevelký shluk keramických střepů z 12. a 13. století nacházející se na poli přímo naproti kostelní věži, který považuje za pozůstatky velmožského dvora (kurie) při kostele. Vlastní plochu místního středověkého osídlení ale předpokládá na základě dalších nálezů keramických shluků na okraji vyšší terasy ležící nad nivou řeky Doubravy. Větší část osídlené plochy však byla pravděpodobně zničena silnicí, jež vede těsně podél kostela.

### 5.3.2 Kostel sv. Jana Křtitele v Běstvině

Dříve románský kostel sv. Jana Křtitele leží na jihovýchodním okraji obce Běstviny (viz mapy č. 10, 11, 12 a 14) uprostřed hřbitova. Stavba stojí na návrší nad levým břehem Běstvinského potoka. Původní podoba kostela se však nedochovala z důvodu rozsáhlé barokní přestavby z roku 1726 (viz obr. 25), jež kompletně překryla původní románskou stavbu včetně jejích pozdějších gotických prvků. Přestavba i poloha kostela ovšem prakticky znemožňuje využití metod povrchového průzkumu, neboť se nachází v zástavbě dnešní obce, jejíž dominantu tvoří. Zjištění polohy tehdejšího osídlení metodami povrchového průzkumu tak není prakticky možné. Původní kostel však i přes nepříznivé podmínky výzkumu patří na našem území k nejstarším památkám svého druhu. Běstvina je poprvé zmíněna roku 1136 v kronice Kanovníka Vyšehradského v souvislosti se zázrakem uzdravení místní starší ženy. Jedná se první zmínku nejen obce, ale i fary a kostela. Zázrak, jež Kanovník Vyšehradský

popisoval jako *podivuhodný skutek božské dobroty a pomoci*, se měl odehrát na farské zahradě u místního pramene. Jednalo se o zbožnou ženu, jež ve stáří „*upadla v tak těžkou nemoc, že vůbec nemohla rovně choditi ani státi, nýbrž jiní lidé ji musili na lůžku nositi ven i zpět*“ (citováno z *Hejhal 2009*).

#### 5.4 Lokální komunikace nacházející se v okolí vilémovského kláštera

I přes veškerou důležitost zmíněných sakrálních památek se v okolí vilémovského kláštera v terénu nedochovaly téměř žádné relikty po dnes již zaniklé Libické stezce. Sledovaná oblast bohužel nedisponuje ideálními podmínkami vhodnými pro zachovávání těchto reliktních, zejména z důvodu relativně zploštělého terénu a rozsáhlé zemědělské činnosti. Místa lze však narazit na ojedinělé pozůstatky lokálních komunikací spojujících místní sídliště již od dob raného středověku. Pro příklad takové situace dokonce není nutné chodit příliš daleko. Ukázkovou situaci lze nalézt několik set metrů jižně od nepříliš vzdáleného městečka Ronova nad Doubravou nacházejícího se nedaleko Vilémova.

Na tomto místě stojí osamocený kostel sv. Kříže (viz obr. 26 a 27; mapy č. 15-22), jenž býval dominantou dnes již zaniklé středověké vsi Protivany. I tento kostel býval původně románský, nicméně na rozdíl od kostela sv. Jana Křtitele v Běstvině jsou jeho románské prvky stále rozpoznatelné. Opadávající omítka odhaluje několik románských oken a velký zazděný portál s malovaným ostěním (viz obr. 28) orientovaný směrem k jihu. Na ostění lze stále (i přes nepříznivě působící vlivy počasí) rozeznat malovanou postavu neznámého krále (viz obr. 29 a 30), o němž se zmiňuje Zdeněk Smetánka v *Hledání zmizelého věku* (Smetánka 1987), nicméně jen velmi matně. Neinformovaný člověk by tuto drobnou malbu velmi pravděpodobně přehlédl.

Zaniklá ves Protivany se zřejmě nacházela přímo pod kostelem ve směru původního vchodu, kde se v současnosti nachází pšeničné pole. Zde byl Zdeňkem Smetánkou a kol. nalezen poměrně velký shluk keramických střepů z 12. a 13. století o velikosti přibližně 150 x 90 m. Středověké nálezy se koncentrovaly pouze do velkého oválu nacházejícího se na terase nad protékající Doubravou. Ve větší vzdálenosti směrem k jihu byl nalezen další shluk keramických střepů oválného tvaru dokládající osídlení z novověku. Povrchový sběr provedený na jaře roku 2011 tyto skutečnosti potvrdil.

Na dohled od kostela sv. Kříže se nachází další podobně osamocený románský kostel sv. Martina (viz obr. 31; mapy č. 15, 16, 18, 20, 23 a 24) nacházející se na opačném břehu řeky Doubravy. Tato stavba tvoří dnes již poslední připomínku zaniklé středověké vesnice Stusyně. Přesnější datace obou kostelů bohužel není známa, nicméně obě stavby lze s jistotou

řadit do první třetiny 13. století. Kostel sv. Kříže bývá označován jako starší, důkazy pro toto tvrzení však bohužel chybí. Stavby se od sebe liší ve své technologii, sv. Kříž byl vystavěn z opukových kvádrů (viz obr. 32), naproti tomu sv. Martin technikou lomové ruly (*Klápště 2012*).

Zdeněk Smetánka a kol. provedli v okolí kostela povrchový sběr, jenž pomohl rozpoznat stopy středověkého osídlení. Rozsah osídlené plochy zde však nebylo možné přesně určit, neboť keramické zlomky se podařilo zajistit pouze z krtin nacházejících se na hřbitově obklopujícím tento kostel. Současná terénní situace bohužel nedovoluje provést ani podobný kontrolní sběr, jenž by dovedl sídlištní situaci jakkoli konkretizovat.

Nezvykle krátká vzdálenost dělicí kostely mezi sebou (přibližně 500 m vzdušnou čarou) zde vytváří nestandardní situaci vesnického prostředí vzniklou pravděpodobně z důvodu sousedících majetkových celků, jimž řeka Doubrava tvořila přirozenou hranici. Obě vesnice spojovala lokální komunikace šikmo vedoucí přes brod (viz obr. 33; mapy č. 17 a 21) nacházející se v těsné blízkosti kostela sv. Kříže. Přejed přes řeku dodnes indikuje hluboká strž (viz obr. 34; mapy č. 17, 20, 21) situovaná k severní straně kostela vedoucí k nejmělkčímu místu v okolí s pevným skalnatým podkladem. Situace je sice částečně znejasněna výstavbou náhonu na pravém břehu, nicméně levý břeh stále vykazuje stopy jakéhosi vykousnutí, jež budí pozornost. Po překonání řeky (možno i suchou nohou) si snad ani nelze nevšimnout nedalekého výrazného „svazku zaniklých cest“ (viz obr. 35 a 36; mapy č. 18 a 24) vedoucího směrem ke kostelu sv. Martina. Tuto lokální komunikaci lze téměř s jistotou označit jako stezku. Udržována byla pravděpodobně pouze v nejnútnejších případech, nicméně terénní situace svědčí spíše o překládání tras z důvodu okamžité nesjízdnosti určitých úseků (*Smetánka 1987*). Tato praxe se dochovala až do současnosti v podobě paralelních úvozů vzdálených jen několik metrů vedle sebe.

## 6. Závěr

Problematika studia středověkých komunikací patří po všech stránkách mezi velmi obtížná témata. Vzhledem k přirozené potřebě člověka se neustále přesouvat z místa na místo (ať už dočasně nebo trvale) a rozmanitosti lidských společenství v různých částech světa (s vlastními důvody pro cestování) se jedná o jedno z nejrozsáhlejších témat, které vůbec lze studovat. Tato práce tak mohla pokrýt jen nepatrnou část této problematiky.

Z pohledu historického a archeologického lze (nejen) středověké komunikace vnímat jako pohyb v prostoru a čase (*Cendelín 2001*), který postupně měnil svoji podobu. Po alespoň částečném proniknutí do problematiky musím konstatovat, že ačkoli komunikace v průběhu staletí měnila svou podobu jak v krajinné podobě, tak i ve formě přenosu informací, její základní pravidla zůstala povětšinou zachována (metody kulturní či sociální antropologie; *Renfrew – Bahn 2008*). Např. formy osobní korespondence zůstaly prakticky neměnné, změnily se pouze způsoby jejich předávání. V případě komunikací jakožto pozemních či vodních cest je situace velmi podobná. Lidská touha komunikovat se svým okolím pomáhala spojovat lidská sídla již od pravěku a tím tak tvořit výhodné dopravní směry. Některé z nich (podobně jako dnes) byly využívanější více než jiné, ať už v lokálním či širším měřítku, a tak vznikaly postupně jakési první dopravní „magistrály“. Ty v některých případech prošly postupnou transformací až do podoby dnešních rychlostních silnic a dálnic. Tyto transformace bohužel ale většinou nebývají archeologicky ani jinak přesněji zachytitelné.

V případě středověké cesty z Prahy do Brna je situace velmi podobná. Nejpřímější a nejkratší cesta spojující tato města pravděpodobně vedla přes oblast Českomoravské vrchoviny, podobně jak je tomu dnes. Při zvolení této trasy lze logicky předpokládat, že se pohyb uskutečňoval s největší pravděpodobností po některém z hlavních tahů vedoucích přes toto území, jakým mohla být např. Haberská stezka nebo její část. Existence Haberské stezky sice nebývá mezi badateli jednomyslně přijímána, nicméně většina z nich se shoduje na faktu, že v prostoru Českomoravské vrchoviny musela procházet některá významná komunikace (téměř jistě více než jedna) spojující historická území Čech a Moravy. Její název v takovém případě můžeme považovat za vedlejší.

Cílem této práce byla snaha o co nejširší zmapování možností studia středověkých komunikací jako celku, které by pomohlo k bližšímu pochopení středověké dopravní sítě českých zemí. Ačkoli pro toto téma existuje relativně široká pramenná základna, v případě studia jedné určité komunikace (nebo její části) badatel velmi rychle zjistí, že je takřka nemožné získat všechny prameny, jež by dokázaly jím zvolenou trasu blíže specifikovat. Neexistuje jediná komunikace, k níž by byly dostupné všechny požadované informace. Ty



bohužel většinou tvoří relativně ucelený shluk zpráv, jež dává jasný smysl pouze ve formě jednotného celku. Při vytržení těchto informací z kontextu tak nemusí být vždy plně aplikovatelné pro interpretaci námi zvolených situací. Jediným východiskem je užívání co největšího množství dostupných pramenů v nejširším možném měřítku okem několika vědních disciplin současně. Tento způsob bádání bývá obecně nazýván jako aplikování interdisciplinárních přístupů.

## 7. Zdroje

### 7.1. Literatura

- Beneš, J., Kočár, P., Suchá, R.* 1998: Doklady dálkových kontaktů ve středověké Evropě na základě studia vybraných archeobotanických nálezů. *Archaeologia historica* 23. S. 285-293.
- Bláhová, M., ed., Hrdina K., ed.* 1972: Kosmova kronika česká. Praha
- 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, *Archaeologia historica* 29, s. 93-113.
- Bolina, P. – Klimek, T.* 2010: K problematice Kosmovy bechyňské cesty, *Historická geografie* 36/1, s. 99-136.
- Bretholz, B., ed.* 1923: Die Chronik der Böhmen des Cosmas von Prag. *Monumenta Germaniae Historica, Nova series II*, Berlin.
- Cendelín, D.* 2000: Stopy Libické stezky. *Západní Morava* 4, s. 146-148.
- Cendelín, D.* 2001a: Definice staré komunikace, *Staré stezky* 6, 52 – 55.
- Cendelín, D.* 2001: Od Habrů k Brodu. Pokus o řešení jednoho problému viatistiky. s. 46-79. In: Sborník Havlíčkobrodské společnosti pro povznesení regionálně-historického povědomí 1, Havlíčkův Brod.
- Cendelín, D. – Bolina, P. – Adam, D.* 2010: Jevíčko na cestě z Prahy do Olomouce v období raného středověku. Město Jevíčko.
- Černá, E.* 1998: Komunikační síť v SV části Krušných hor v období vrcholného středověku a její kontext s polohami sklářských hutí, *Archaeologia historica* 23, s. 97-110.
- Černá, E. – Velímský, T.* 1990: Výsledky rekognoskace středověké cesty z Mostu do Freibergu, *Archaeologia historica* 15, 477-487.
- Černá, E. – Velímský, T.* 1993: Česko-saské kontakty a problematika středověkých cest přes Krušné hory a Děčínské stěny. In: *Acta Universitatis Purkynianae, Philosophica et Historica* 1., Čechy a Sasko v proměnách dějin. Ústí n.L, s. 359-371.
- Denecke, D.* 1969: Methodische Untersuchungen zur historisch – geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz, Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft, *Göttinger Geographische Abhandlungen* 54, Göttingen.
- Denecke, D.* 1979: Methoden und Ergebnisse der historisch – geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: H. Jankuhn – R. Wenkus (Hrsg.), *Vorträge und Forschungen* 22.
- Dobroruka, L., J. – Kholová, H.* 1992: *Zkrocený vládce stepi*. Praha, str. 69.
- Edwards, E. H.* 1994: *Encyclopedia of Horse*, London.

- Ferulík, A.* 1959: Hrutov, Hrutovská pole, Hrutovská provincie. *Vlastivědný věstník moravský* 14, s. 202-209.
- Fürst, K. - Meissner, J.* 1940: *Slovník latinsko-český a česko-latinský*, 7. vydání. Praha.
- Hejhal, P.* 2009: *Pravěké a raně středověké osídlení české části Českomoravské vrchoviny [Disertační práce]* Brno. - Masarykova univerzita, Filozofická fakulta.
- Hoffmann, F.* 2002: *Měšťané a lidé z města*. In: Šmahel F., ed., Nodl, M., ed. 2002: *Člověk českého středověku*. Praha.
- Hornby, A. S., Cowie, A. P., ed.* 1989: *Oxford advanced learner's dictionary of current English*. 4th ed., Oxford.
- Horák, F., Chramosta, E.* 1923: *Cesta libická v dějinných proměnách se stezkami vedlejšími a strážnicemi*. Praha.
- Hosák, J.* 1957: *Zásady při určování směru středověkých cest*, *Časopis společnosti přátel starožitností* 65, s. 147-148.
- Hosák, L.* 1967: *Trasa obchodní cesty z Brna do Čech ve světle pomístních jmen*. Zpravodaj Místopisné komise ČSAV 8, str. 213-215.
- Hosák, J.* 1969: *Poznámky k určování směru středověkých obchodních cest*, Zpravodaj místopisné komise ČSAV 10, s. 213-220.
- Hraše, J. K.* 1885: *Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách*. Nové Město nad Metují.
- Choc, P.* 1965: *Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. století*, *Sborník Československé společnosti zeměpisné* 70, s. 24.
- Chorvát, I.* 2007: *Cestovanie a turizmus v zrkadle času*. Banská Bystrica, s. 22-39.
- Jireček, H.* 1884: *Královské věnné město Vysoké Mýto*. Vysoké Mýto, s. 2.
- Klápště, J.* 1999: *Příspěvek k archeologickému poznávání úlohy mince v přemyslovských Čechách*. *Archeologické rozhledy* 51, s. 774-808.
- Klápště, J.* 2012: *Proměna českých zemí ve středověku*. Praha. (2.vyd.)
- Klimeš, L.* 2005: *Slovník cizích slov*, Praha. (7.vyd.)
- Kolář, M.* 1874: *Stráže uvnitř Čech, Památky archeologické* 9. 1871-1873. Praha., s. 187-196.
- Kroupová, L. a kol.* 2005: *Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost: s Dodatkem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy České republiky*, Praha.
- Kovář, M. - Musílek, M.* 2009: *Benediktinské opatství sv. Petra a Pavla ve Vilémově. Příspěvek k historii a stavební podobě "zapomenutého" kláštera pod Železnými horami*. In: *Časopis společnosti přátel starožitností* 3. s. 157-183.
- Kubů, F – Zavřel, P.* 1994: *Terénní průzkum české části Zlaté stezky*, *Zlatá stezka* 1, s. 54-76.
- Kubů, F – Zavřel, P.* 1998: *Terénní průzkum starých komunikací na příkladu Zlaté stezky*,

- Archeologia historica 23, s. 35-54.
- Kubů, F – Zavřel, P.* 1999: Žlíbský systém Zlaté stezky, Zlatá stezka 6, s 67-91.
- Kuna, M. a kol.* 2004: Nedestruktivní archeologie. Praha.
- Kunczik, M.* 1995: Základy masové komunikace. Praha
- Květ, R.* 1997: Staré stezky v České republice. Brno.
- Květ, R.* 2000: Základy nauky o starých stezkách. Brno, s. 9.
- Líbal, D.* 1998: Bludné stezky? Zprávy památkové péče 58, s. 221.
- Meduna, P.* 1993: Cesty ve středověku – středověk v cestách. Mediaevalia Archaeologica Bohemica, s. 108-116.
- Merhautová, A.* 1971: Raně středověká architektura v Čechách. Praha.
- Mezník, J.* 1999: Lucemburská Morava. Praha.
- Měřínský, Z.* 1990: Vývoj osídlení Jihlavska do 13. století (Nástin). Vlastivědný sborník Vysočiny. Oddíl věd společenských, 7, s. 129-141.
- Měřínský, Z., Zumpfe, E.* 1998: Obchodní cesty na jižní Moravě a v Dolním Rakousku do doby vrcholného středověku. Archeologia historica 23, s. 173-181.
- Měřínský, Z.* 1999: Středověké cesty na Moravě a ve Slezsku. In: Měřínský, Z., ed., 1999: Morava ve středověku. Brno.
- Měřínský, Z.* 2007: *Hrad Rokštejn*. Dějiny, stavební vývoj a výsledky čtvrtstoletí archeologického výzkumu 1981-2006. Brno-Brtnice.
- Nejedlý, M.* 2010: Paměti o varanovi "mňoukajícím víc než kočka" a o rubínu svatováclavské koruny, "velikém jako zralá datle". Zvěd Bertrandon de la Broquiere na cestách (sebe)poznání. Studia mediaevalia Bohemica 2, č. 1, s. 39-73.
- Ohler, N.* 2002: Náboženské poutě ve středověku a novověku. Praha.
- Ohler, N.* 2003: Cestování ve středověku. Praha.
- Orth, J.* 1874: Příspěvek ke strážím, Památky archeologické 9. 1871-1873. Praha, s. 816-817.
- Poldauf, I.* 1997: Česko - anglický slovník III. vyd., Praha.
- Renfrew, C., Bahn, P.* 2008: Archaeology: theories, methods, and practice: with over 600 illustrations. 5th ed, London.
- Richter, V.* 1960: Hrutovsko, Vlastivědný věstník moravský 15, s. 273.
- Richter, M.* 1982: Hradištko u Davle. Praha.
- Rutkowski, M.* 2002: Altstrassen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisaton Böhmischer Steige. Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 44, 264-297.

- Říhová, M.* 2002: Středověký lékař. In: Šmahel F., ed. a Nodl, M., ed. 2002: Člověk českého středověku. Praha.
- Sameš, Č.* 1933: Klášter Vilémovský. Časopis společnosti přátel starožitností XLI. Praha.
- Sedláček, A.* 1920: Snůška starých jmen, jak se nazývaly v Čechách řeky, potoky, hory a lesy. In: Rozpravy České akademie věd a umění, Třída I, č. 60. Praha, s. 16-32.
- Sedláček, A.* 1998: Místopisný slovník historický Království českého (Nové vydání). Praha, s. 274-287.
- Severin, K.* 2000: Trstenickou stezkou cestou necestou (K vývoji názorů na průběh středověké komunikace), Pomezí Čech a Moravy 4, s. 353-388.
- Severin, K.* 2001: Metodika hledání středověkých cest, s. 7-21. In: Staré stezky. Sborník referátů z 6. semináře 25. dubna 2001. Brno.
- Slivka, M.* 1998: Stredoveký homo viator. (Slovensko vo vzťahu k medzinárodným pútnym miestam), Archaeologia Historica 23, s. 303-320. Brno.
- Smetánka, Z.* 1987: Hledání zmizelého věku. Praha.
- Smetánka, Z.* 1995: Hmotná Kultura. In: Spunar, P. a kol. 1995: Kultura středověku. Praha, s. 9-42.
- Smetánka, Z. – Klápště, J.* 1981: Geodeticko-topografický průzkum zaniklých středověkých vsí na Černokostelecku, Památky archeologické 73, s. 431.
- Smrček, O.,* (ed.) 1981: Chotěboř. Stručné dějiny města. Hradec Králové, str. 34.
- Somer, T.* 2009: Vývoj osídlení na Havlíčkobrodsku ve středověku v závislosti na těžbě stříbra. [Diplomová práce.] Olomouc. – Univerzita Palackého v Olomouci, fakulta filozofická.
- Somer, T. – Šrámek, J.* 2010: Historie benediktinského opatství sv. Petra a Pavla ve Vilémově (1160-1541). Praha.
- Sviták, Z.* 1992: „Rešovská“ cesta. Příspěvek ke středověkým komunikacím XIII. století v Nížkém Jeseníku, Vlastivědný věstník moravský 44, s. 362-368.
- Široký, R. – Nováček, K.* 1998: K počátkům norimberské cesty na Tachovsku, Archeologia historica 23, s. 59-71.
- Škabrada J. – Smetánka, Z.* 1975: Neznámý románský kostel na Libické cestě (Příspěvek k povrchovému průzkumu raně středověké vesnice). Archeologické rozhledy XXVII., str. 178-181.
- Šmahel, F.* 2006: Cesta Karla IV. do Francie: 1377-1378. Praha.
- Štěpánek, M.* 1968: Patrocinia a středověké cesty. Český časopis historický 16, s. 563-570.
- Šustová, M.* 2003: Kůň v životě středověké společnosti na příkladu českých zemí. [Diplomová

práce.] Olomouc. – Univerzita Palackého v Olomouci, fakulta filozofická.

*Teplý, J.* 1997: Příspěvek k problematice okrsku zvaného v listinných pramenech „circuitus“ – Beitrag zur Problematik des Gebietes, das in den Urkundenquellen „circuitus“ genannt wurde. In: Východočeský sborník historický 6, 9-32.

*Urban, J.* 1979: Lichtenburská država na Českomoravské vrchovině ve 13. a 14. století. Historická geografie 18, s. 31-53.

*Válek, J.* 1907: Poznámky k mapě mor. Valašska, Časopis Moravského muzea 7, s. 220-229.

*Vávra, I.* 1969: Haberská cesta, Historická geografie 3, s. 8-32.

*Vávra, I.* 1971: Trstenická stezka, Historická geografie 6, s. 77-129.

*Velímský, T.* 1992: Studium středověkých cest a problematika vývoje osídlení levobřežní části oblasti Labských pískovců, Archaeologia historica 17, s. 349-364.

*Vermouzek, R.* 1971: Poznámky k Trstenické stezce. Vlastivědný věstník moravský 23.

*Zemek, M. – Bartušek, A.* 1956: Dějiny Žďáru nad Sázavou I. 1252-1617. Havlíčkův Brod.

*Žemlička, J.* 2007: Čechy v době knížecí 1034–1198. Praha.

## 7.2. Internetové stránky

<http://archivnimapy.cuzk.cz/>

<http://depositum.cz/knihovny/pamatky/strom.clanek.php?clanek=4586>

<http://geoportal.cuzk.cz>

<http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>

<https://maps.google.com/>

<http://oldmaps.geolab.cz/>

## 7.3. Prameny kartografické

I. vojenské (Josefské) mapování (1: 28 800), mapové listy: 147, 164, 165

II. vojenské (Františkovo) mapování (1: 28 800), mapové listy O\_9\_VII , O\_10\_VII

Katastrální mapy

Mapy DMÚ 25 (Digitální model území 1:25 000)

Ortosnímky + DMÚ 25

Topografické mapy v systému S – 1952, 1:25 000, mapový list M-33-80-A-c

## 8. Katalog

### 8.1. Obrázky

Obr. 1

Popis: Úvozová cesta vedoucí k hradu Lichnice na Čáslavsku.

Foto/zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 2

Popis: Ukázka paralelních cest vedoucích k hradu Lichnice (označeny šipkami).

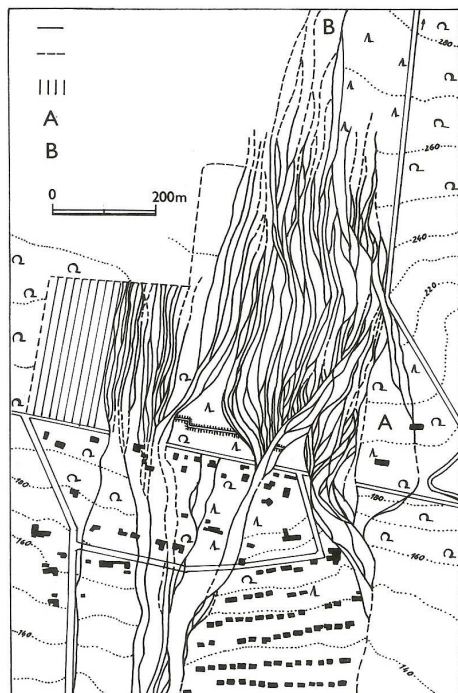
Foto/zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 3

Popis: Svazek zaniklých cest na trase cesty směřující severně od Einbecku k Hannoveru. Plná čára značí cestu, přerušovaná její nejisté stopy. A – do roku 1755; B – před rokem 1755.

Foto/zdroj: *Denecke 1969*



Obr. 4

Popis: Cesta vysekaná ve skále. Hradištko Sekanka.

Foto/zdroj: *Richter 1982*





Obr. 5

Popis: Ukázka moderní paralelní cesty podle metod kulturní (sociální) antropologie na příkladu pražské lanové dráhy na Petřín.

Foto/zdroj: <http://www.vyletnik.cz>



Obr. 6

Popis: Ukázka novodobého svazku cest metodou kulturní (sociální) antropologie. Lyžařské stopy sbíhající se do jednoho vhodného bodu, jež tvoří přejezd přes zachumelený potok na dně hlubšího strmého údolí. Švýcarské Alpy.

Foto/zdroj: Charlotte Smetanka, zima 2011



Obr. 7

Popis: Úklid městských cest; uklízeč využívá dřevěných návleků na boty, jež měly chránit proti špíně.

Foto/zdroj: Kühnel 1985, obr. 69



Obr. 8

Popis: Transport obilí na čtyřkolovém žebříňáku. V zápřahu dva volí a jeden kůň.

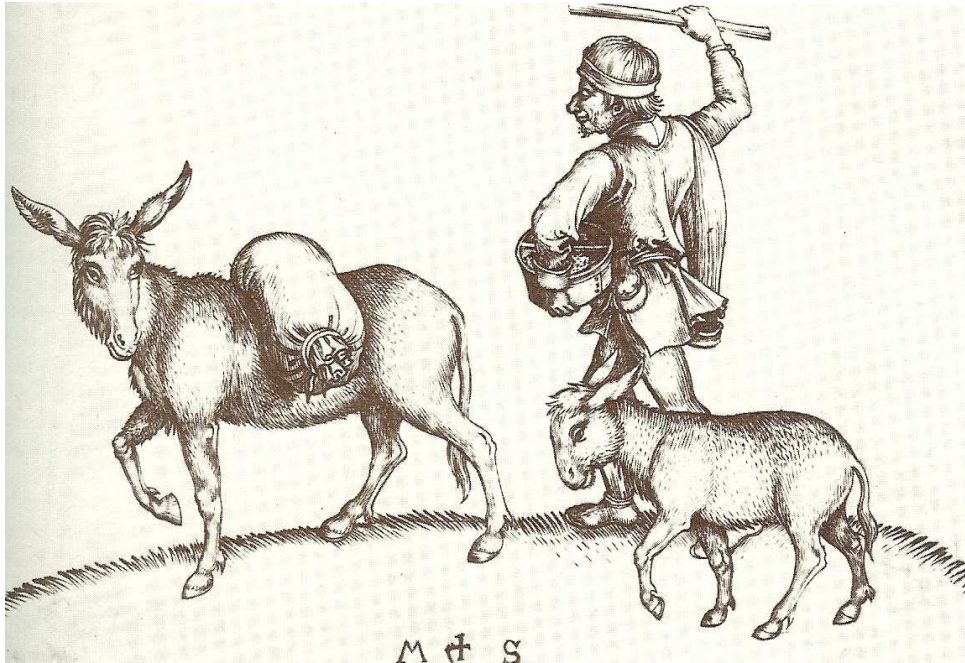
Foto/zdroj: Kühnel 1985, obr. 81



Obr. 9

Popis: Mlynář převážející mouku na oslím hřbetě do města na trh.

Foto/zdroj: Kühnel 1985, obr. 79



Obr. 10

Popis: Ukázka schopnosti osla přizpůsobení se nepříznivým klimatickým podmínkám.

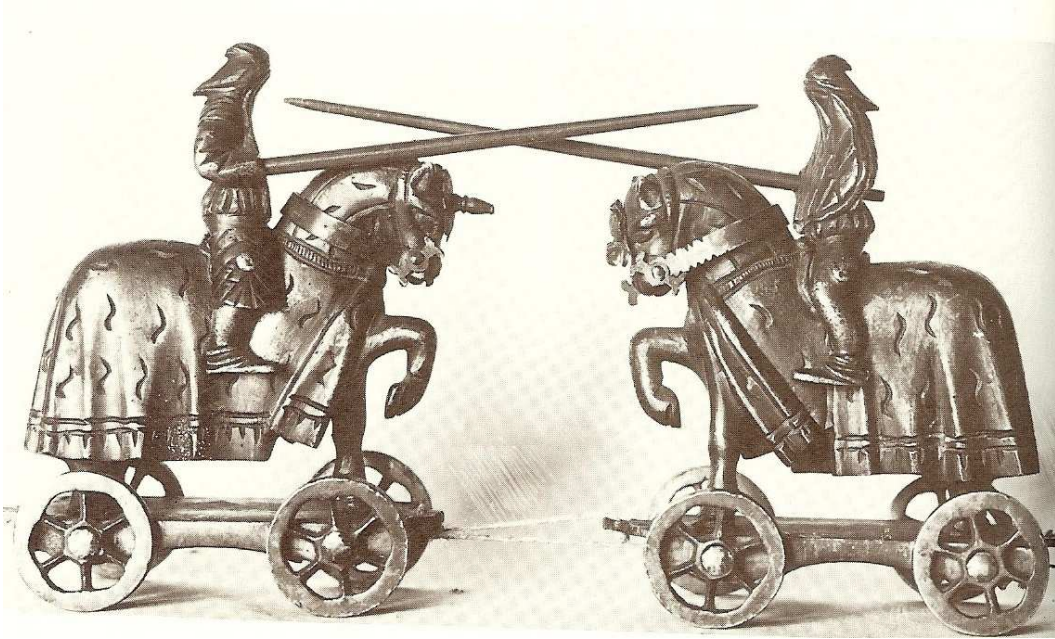
Foto/zdroj: Václav Jirsák, prosinec 2011



Obr. 11

Popis: Rytíři na turnajových koních. Hračky odlité z mosazi.

Foto/zdroj: Kühnel 1985, obr. 213



Obr. 12

Popis: Kůň využívaný pro lov (freska). Zámek Runkelstein.

Foto/zdroj: Kühnel 1985, obr. 397



Obr. 13

Popis: Společná jízda císaře Karla IV., Václava IV. a Karla V. do Paříže.

Foto/zdroj: zdroj: *Šmahel 2006*, obr. 107



Obr. 14

Popis: Dřevorubec pohánějící svého koně, který táhne z lesa padlý strom.

Foto/zdroj: zdroj: *Kühnel 1985*, obr. 94



Obr. 15

Popis: Císař Karel IV. v nosítkách při vjezdu do Paříže.

Foto/zdroj: zdroj: Šmahel 2006, obr. 56



Obr. 16

Popis: Člověk sám sobě dopravním prostředkem.

Foto/zdroj: zdroj: Kühnel 1985, obr. 239



Obr. 17

Popis: Poutník putující pěšky.

Foto/zdroj: zdroj: *Kühnel 1985*, obr. 130



Obr. 18

Popis: Poutník s ochrannými odznaky na klobouku.

Foto/zdroj: zdroj: *Kühnel 1985*, obr. 111



Obr. 19

Popis: Bronzová poutnická láhev (Nemešany - Zalužany)

Foto/zdroj: zdroj: *Slivka 1998*, obr. 4



Obr. 20

Popis: Poutnická mušle s provrtanými očky (Santiago de Compostella).

Foto/zdroj: zdroj: *Kühnel 1985*, obr. 113





Obr. 21

Popis: Středověký posel (vyobrazení na hrací kartě).

Foto/zdroj: zdroj: Kühnel 1985, obr. 84



Obr. 22

Popis: Císař Karel IV. přijímá posly francouzského krále Karla V.

Foto/zdroj: zdroj: Šmahel 2006, obr. 52



Obr. 23

Popis: Pečeť vilémovského kláštera přivěšená k listině z roku 1265.

Foto/zdroj: zdroj: *Kovář-Musílek 2009*, obr. 1



Obr. 24

Popis: Kostel sv. Máří Magdalény v Pařížově, severní strana.

Foto/zdroj: zdroj: Martina Smetánková, listopad 2011



Obr. 25

Popis: Kostel sv. Jana Křtitele v Běstvině.

Foto/zdroj: zdroj: Martina Smetánková, listopad 2011



Obr. 26

Popis: Kostel sv. Kříže (Ronov n. Doubravou).

Foto/zdroj: zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 27

Popis: Kostel sv. Kříže, pohled ke kostelu ze západu od okraje ZSV Protivany.

Foto/zdroj: zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 28

Popis: Kostel sv. Kříže, malované ostění zadržného portálu.

Foto/Zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 29

Popis: Kostel sv. Kříže, postava neznámého krále na malovaném ostění zazděného portálu, stav v 70. letech 20. století.

Foto/Zdroj: Jiří Škabrada, Zdeněk Smetánka, nepublikováno



Obr. 30

Popis: Kostel sv. Kříže, postava neznámého krále na ostění zazděného portálu, současný stav.

Foto/Zdroj: Martina Smetánková, červenec 2012.



Obr. 31

Popis: Kostel sv. Martina.

Foto/zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 32

Popis: Kostel sv. Kříže, pohled na strukturu zdi v místě opadávající omítky.

Foto/zdroj: Martina Smetánková, červenec 2011



Obr. 33

Popis: Místo předpokládaného brodu přes řeku Doubravu pod kostelem sv. Kříže.

Foto/zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 34

Popis: Pohled na strž vedoucí k brodu, levá část (pohled směrem k řece).

Foto/zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 35

Popis: Úvozová cesta mezi kostely sv. Kříže a sv. Martina.

Foto/zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



Obr. 36

Popis: Dvojice paralelních úvozů (označeny šipkami) mezi kostely sv. Kříže a sv. Martina.

Foto/zdroj: Martina Smetánková, duben 2011



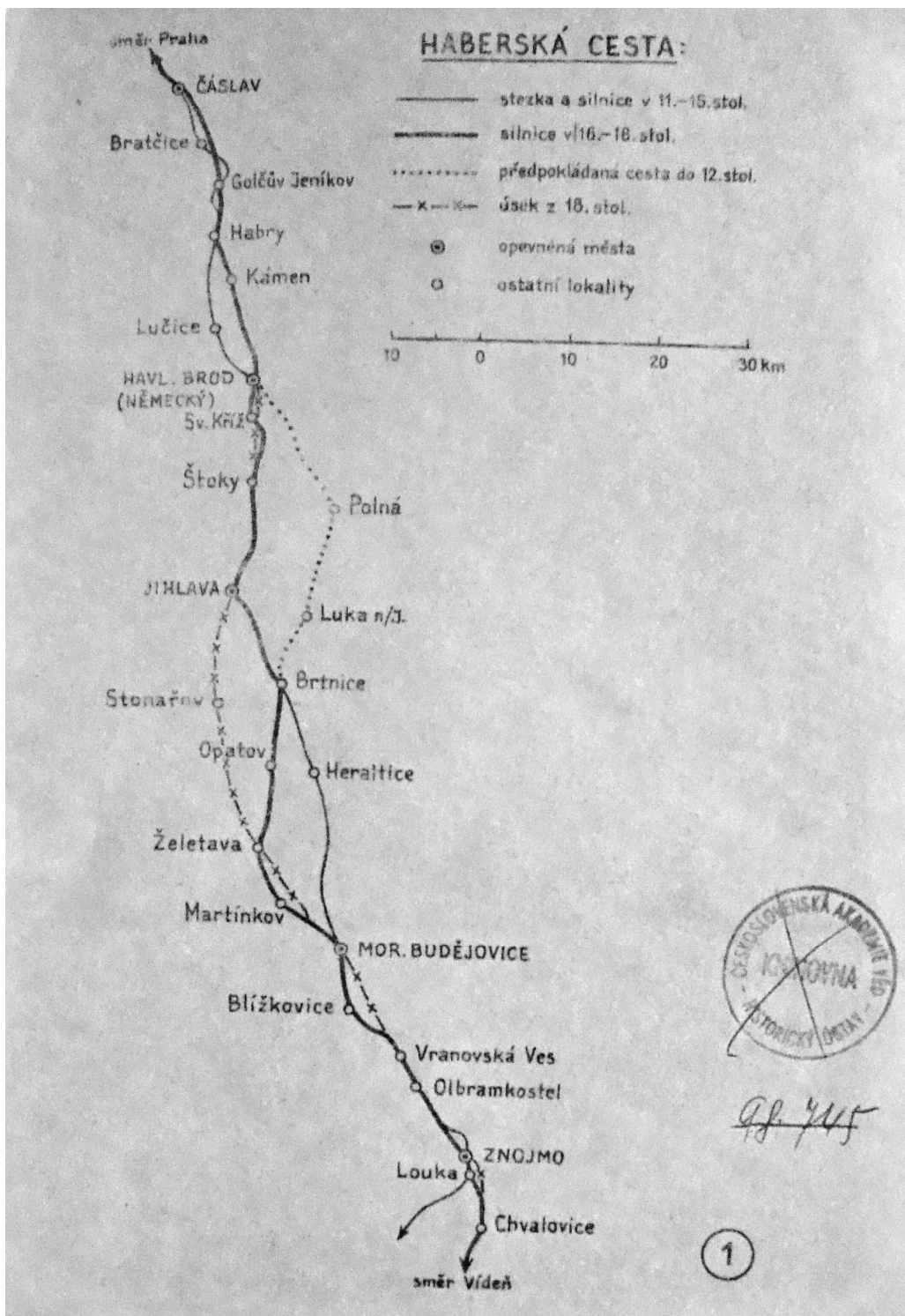


## 8.2 Mapové podklady

Mapa č. 1

Popis: Haberská stezka podle Ivana Vávry.

Zdroj: Vávra 1969



Mapa č. 2

Popis: Habry, I. vojenské (Josefské) mapování, Čechy, mapový list č. 164.

Zdroj: <http://oldmaps.geolab.cz/>



Mapa č. 3

Popis: Habry, II. vojenské (Františkovo) mapování, Čechy, mapový list O\_10\_VII.

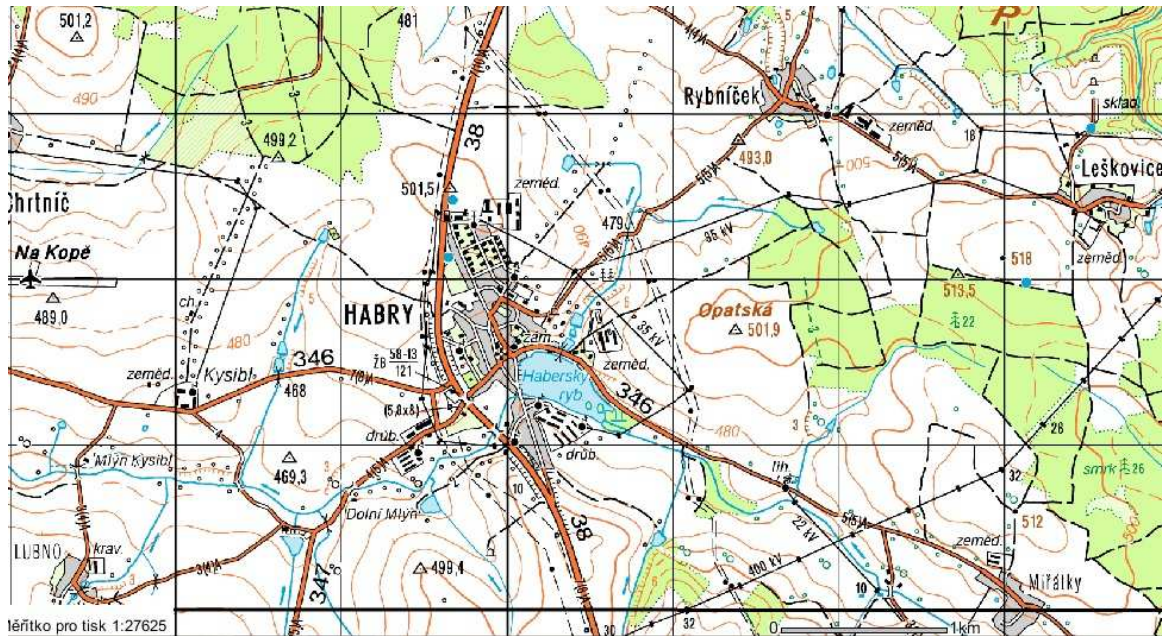
Zdroj: <http://oldmaps.geolab.cz/>



Mapa č. 4

Popis: Habry a okolí, mapa DMÚ 25.

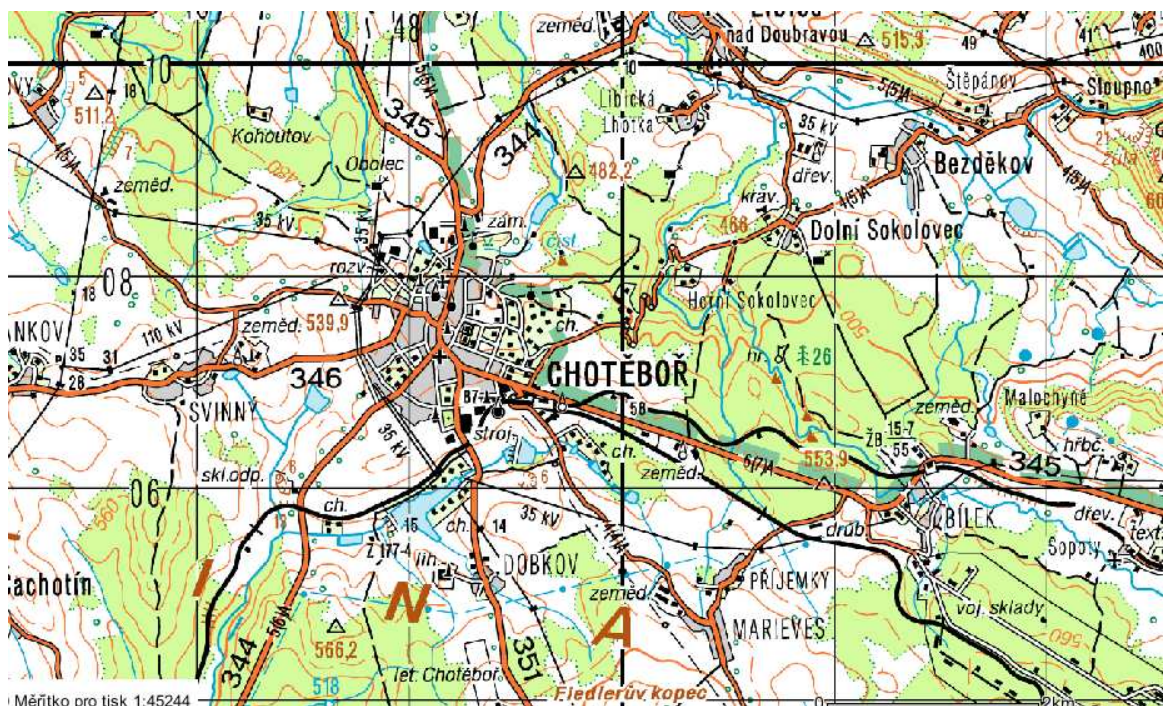
Zdroj: <http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>



Mapa č. 5

Popis: Chotěboř a okolí, mapa DMÚ 25.

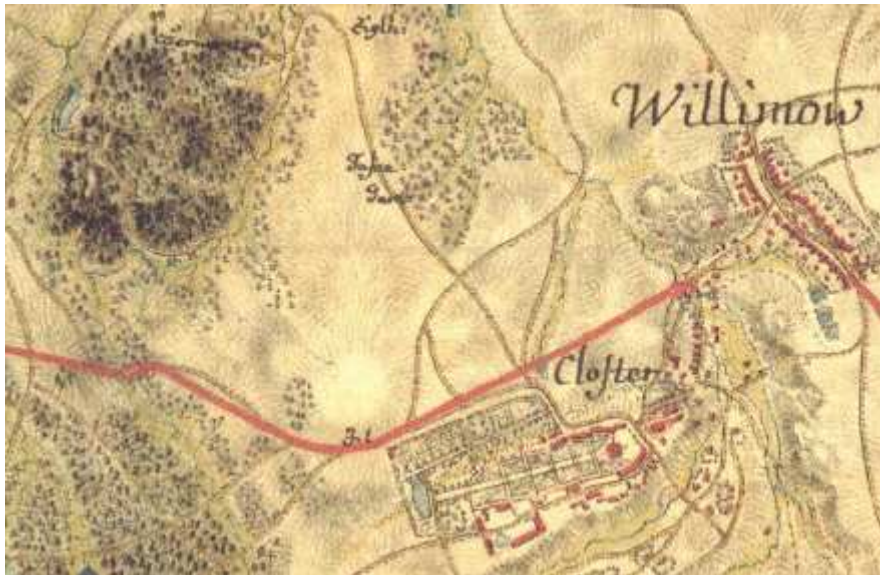
Zdroj: <http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>



Mapa č. 6

Popis: Vilémov, I. vojenské (Josefské) mapování, Čechy, mapový list č. 164.

Zdroj: <http://oldmaps.geolab.cz/>



Mapa č. 7

Popis: Vilémov, II. vojenské (Františkovo) mapování, Čechy, mapový list O\_10\_VII.

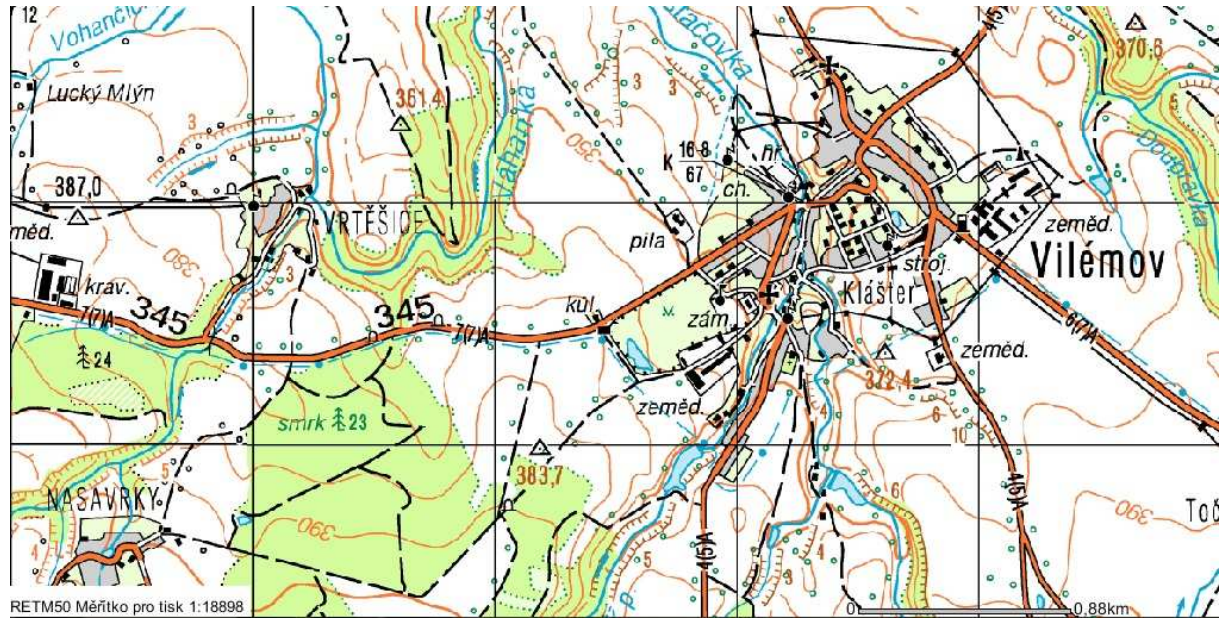
Zdroj: <http://oldmaps.geolab.cz/>



Mapa č. 8

Popis: Vilémov, mapa DMÚ 25.

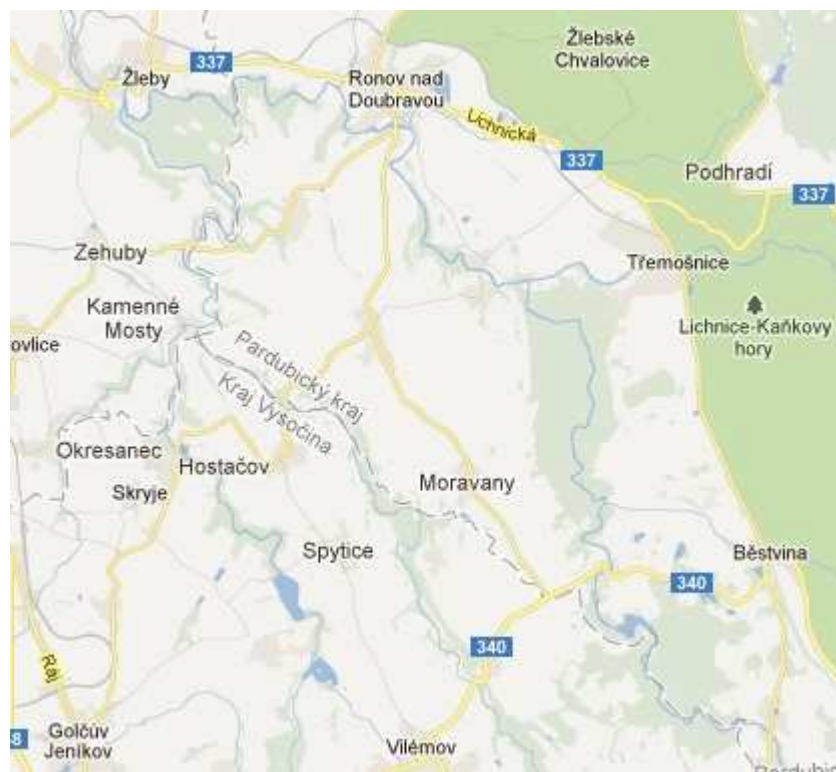
Zdroj: <http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>



Mapa č. 9

Popis: Sledovaná oblast.

Zdroj: <https://maps.google.com/>



Mapa č. 10

Popis: Pařížov a Běstvína, I. vojenské (Josefské) mapování, Čechy, mapový list č. 165.

Zdroj: <http://oldmaps.geolab.cz/>



Mapa č. 11

Popis: Pařížov a Běstvína, II. vojenské (Františkovo) mapování, Čechy, map. list O\_10\_VII.

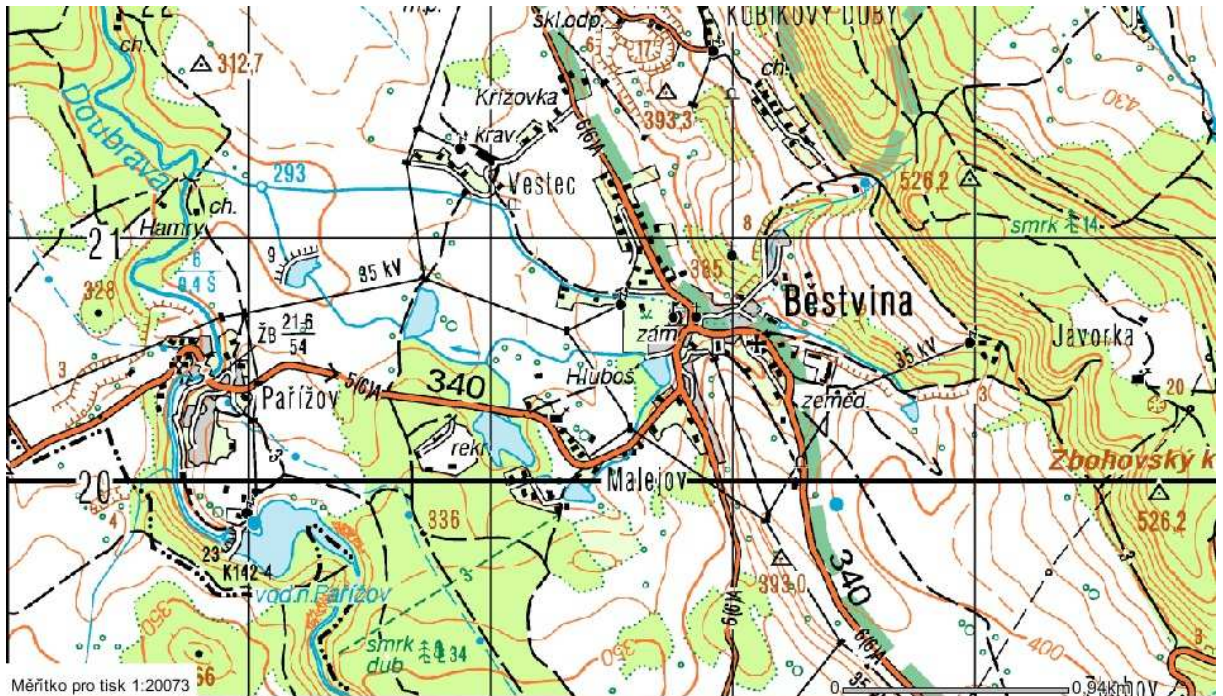
Zdroj: <http://oldmaps.geolab.cz/>



Mapa č. 12

Popis: Pařížov a Běstvina, mapa DMÚ 25.

Zdroj: <http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>



Mapa č. 13

Popis: Pařížov (katastrální území Běstvina), katastrální mapa.

Zdroj: <http://geoportal.cuzk.cz>







Mapa č. 16

Popis: Kostel sv. Kříže a sv. Martina, II. vojenské (Františkovo) mapování, Čechy, mapový list O\_9\_VII.

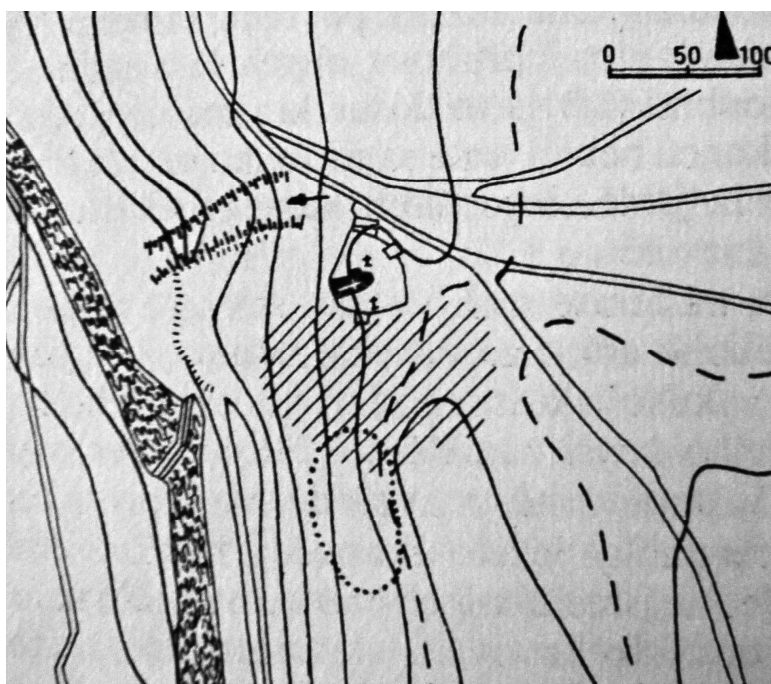
Zdroj: <http://oldmaps.geolab.cz/>



Mapa č. 17

Popis: Kostel sv. Kříže, mapa zobrazující shluk keramických zlomků ze 12.-13. století (šrafování) a novověku (tečkování) a strže vedoucí k předpokládanému brodu.

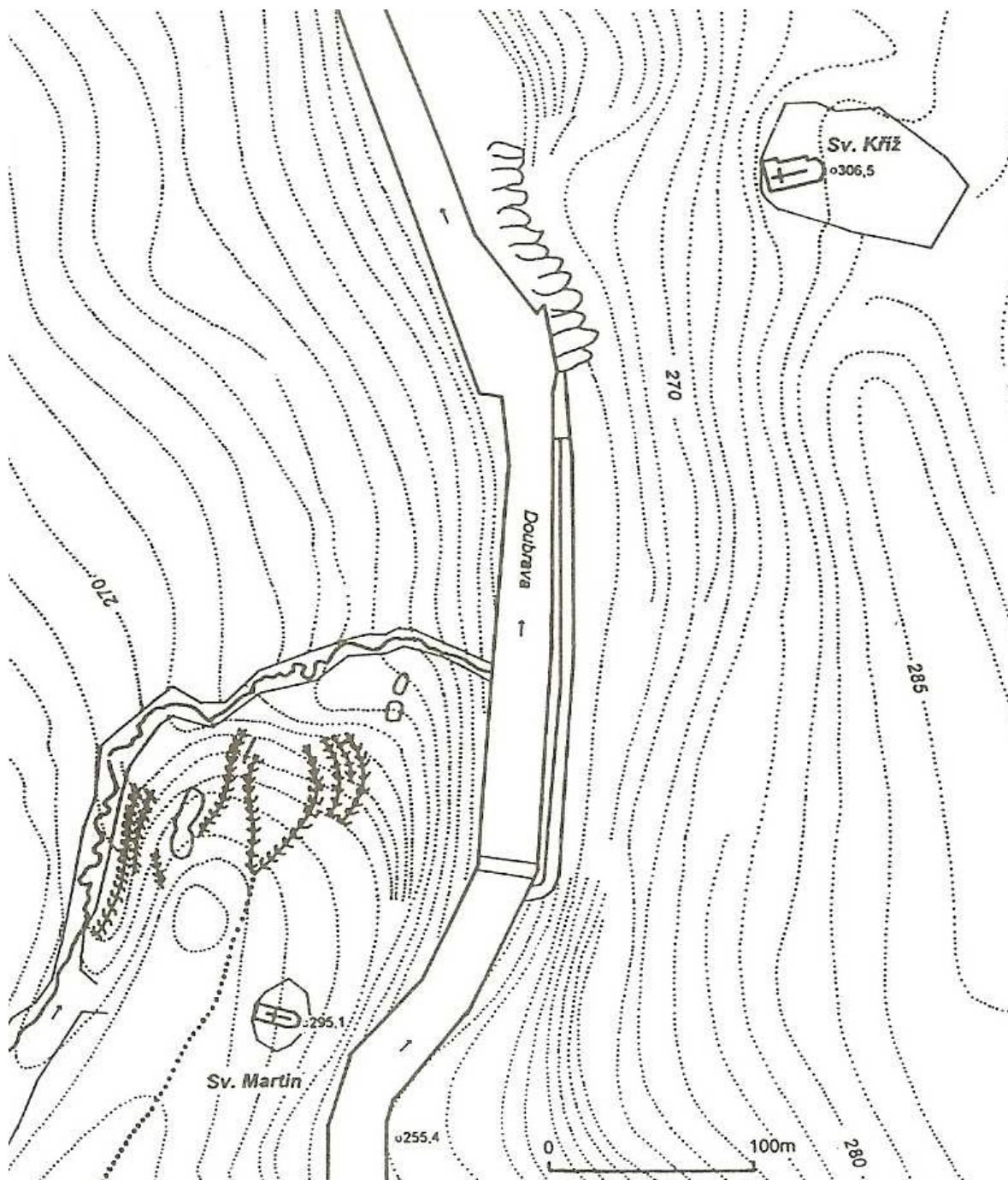
Zdroj: *Smetánka 1987*



Mapa č. 18

Popis: Kostel sv. Kříže a sv. Martina, mapa zobrazující svazek zaniklých cest poblíž kostela sv. Martina.

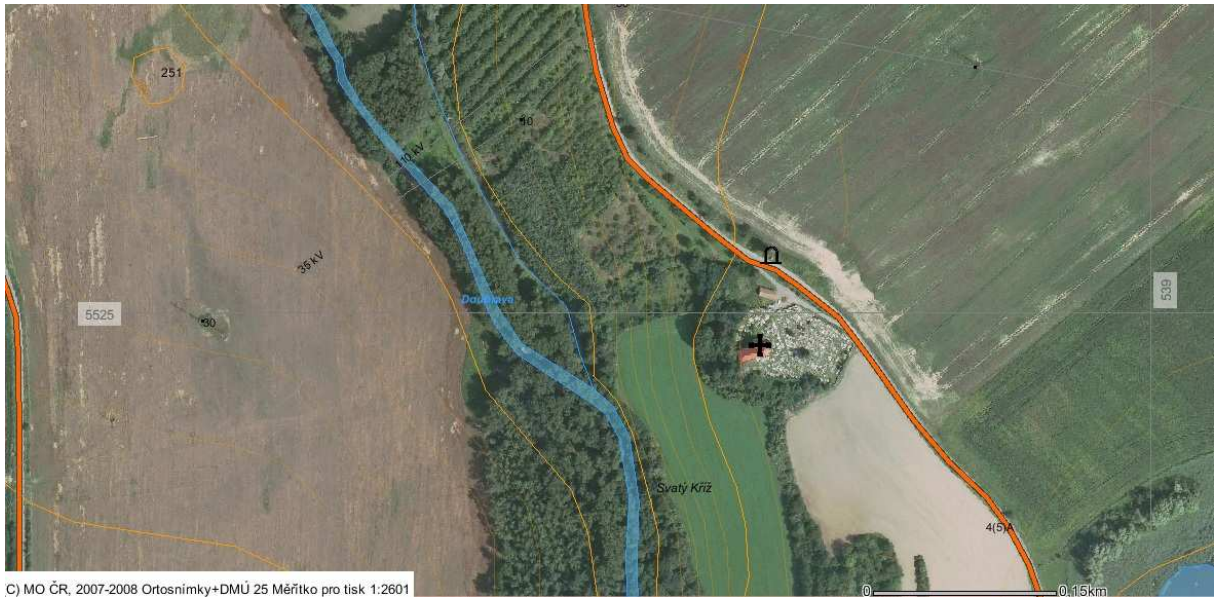
Zdroj: *Klášťe 2012*



Mapa č. 19

Popis: Kostel sv. Kříže, ortosnímky + DMÚ 25.

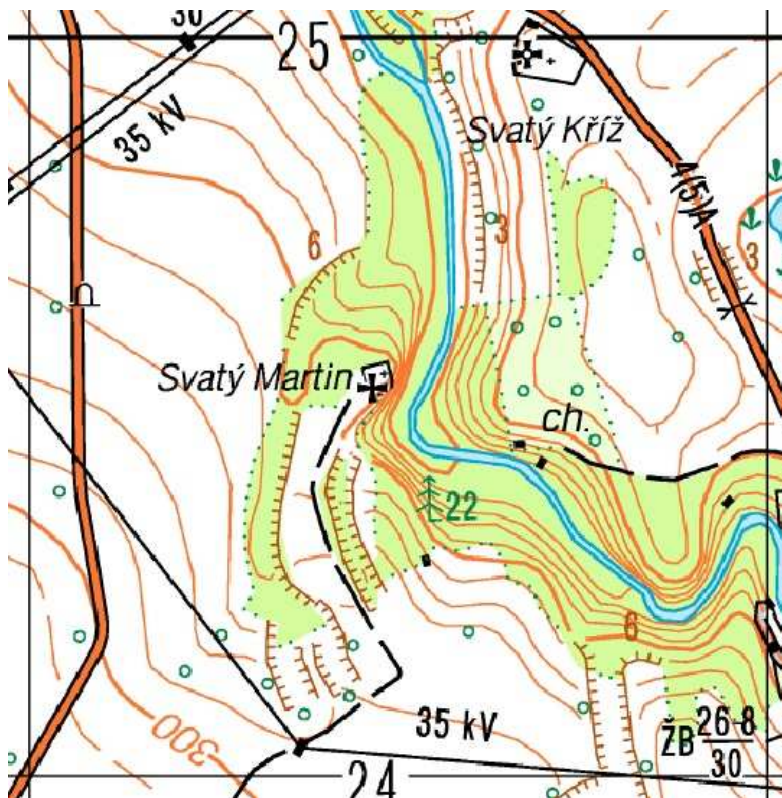
Zdroj: <http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>



Mapa č. 20

Popis: Kostel sv. Kříže a sv. Martina, mapa DMÚ 25.

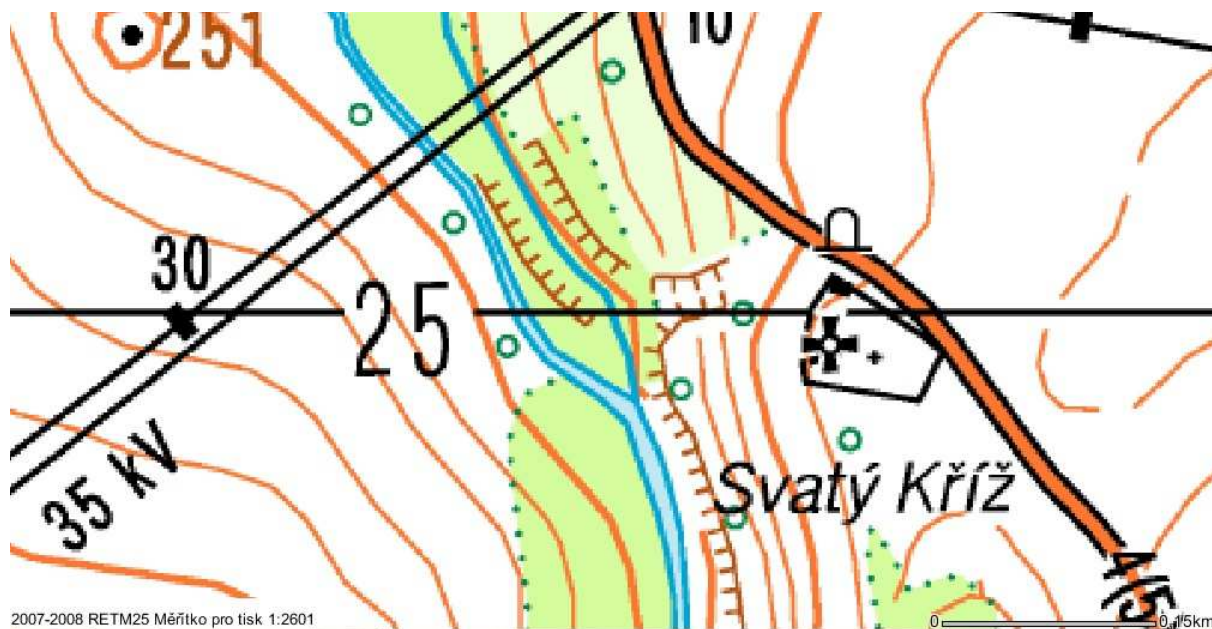
Zdroj: <http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>



Mapa č. 21

Popis: Kostel sv. Kříže, brod. Mapa DMÚ 25.

Zdroj: <http://izgard.cenia.cz/dmunew/viewer.htm>



Mapa č. 22

Popis: Kostel sv. Kříže, katastrální mapa.

Zdroj: <http://geoportal.cuzk.cz>



Mapa č. 23

Popis: Kostel sv. Martina, katastrální mapa.

Zdroj:<http://geoportal.cuzk.cz>



Mapa č. 24

Popis: Kostel sv. Martina, topografické mapy v systému S – 1952, 1:25 000, mapový list M-33-80-A-c.

Zdroj:<http://geoportal.cuzk.cz>

