

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Diplomová práce
ARCHEOLOGICKÝ PRŮZKUM ŘEZENSKÉ CESTY
Michaela Bendová

Plzeň 2012

Fakulta filozofická
Katedra archeologie
Studijní program Historické vědy
Studijní obor Archeologie

Diplomová práce
ARCHEOLOGICKÝ PRŮZKUM ŘEZENSKÉ CESTY

Michaela Bendová

Vedoucí práce:

doc. Mgr. Karel Nováček, Ph.D.

Katedra archeologie

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2012

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2012

.....

Na tomto místě bych chtěla vyjádřit poděkování svému vedoucímu diplomové práce doc. Mgr. Karel Nováček, Ph.D. Dále bych ráda poděkovala Mgr. Michalu Rakovi za odborné konzultace při zpracování databáze, interpretaci a dataci. A nakonec bych chtěla poděkovat Mgr. Haně Seidlové za korekci celé této práce a také všem přátelům a rodině za podporu.

Obsah

1 ÚVOD	5
2 VÝVOJ STEZEK	7
3 STAV DOSAVADNÍHO BĀDÁNÍ	10
4 METODA PRÁCE - MODELOVÉ VEDENÍ ŘEZENSKÉ STEZKY	20
4.1 Ověření modelu terénním průzkumem	23
4.2 Postup rekonstrukce průběhu Řezenské stezky	24
5 PRŮBĚH ŘEZENSKÉ STEZKY	27
5.1 Hlavní větev	27
5.1.1 Úsek Folmava – Pasečnice	27
5.1.2 Úsek Pasečnice – Stráž – Nevolice - Domažlice	31
5.2 Hlavní větev - Severovýchodní směr	38
5.2.1 Úsek Domažlice - Milavče	38
5.2.2 Úsek Milavče - Blížejev	39
5.2.3 Úsek Blížejev – Osvračín	40
5.2.4 Úsek Osvračín - Holýšov	41
5.2.5 Úsek Holýšov - Chotěšov	42

5.2.6	Úsek Chotěšov - Dobřany	46
5.2.7	Úsek Dobřany – Starý Plzenec	48
5.3	Hlavní větev - Severní směr	53
5.3.1	Úsek Domažlice – Horšovský Týn.....	53
5.4	Vedlejší větev	57
5.4.1	Úsek Domažlice - Radonice	57
5.4.2	Úsek Radonice – Kanice	57
5.4.3	Úsek Kanice - Srbice	58
5.4.4	Úsek Srbice – Bijadla u Merklína	60
5.4.5	Úsek Bijadla u Merklína – Soběkury	61
5.4.6	Úsek Tuřany - Dobřany	62
5.5	Hypotetické směry	63
5.5.1	Lokalita Pivoň	63
5.5.2	Lokalita Meclov.....	65
6	KLASIFIKACE A VYTVOŘENÍ DATABÁZE.....	66
7	INTERPRETACE	69
8	DATACE	71
9	ZÁVĚR	73

10 SEZNAM LITERATURY.....	78
10.1 Jiné zdroje:	87
10.2 Internetové zdroje:	87
11 SUMMARY.....	88
12 SEZNAM PŘÍLOH.....	90
13 PŘÍLOHY	91

1 ÚVOD

V této práci se věnuji rekonstrukci průběhu Řezenské stezky, která, jak je všeobecně známo, vedla z Prahy do Řezna. Předpokládá se, že průběh cesty v raném středověku vedl z Prahy přes Beroun, Rokycany až do významného raně středověkého centra Starý Plzenec, odkud komunikace dále pokračovala na Dobřany, Hradec u Stoda přes Domažlice až do německého Řezna. Z časových důvodů není možné zpracovat celý průběh této stezky, proto jsem se zaměřila na úsek, který začíná ve Starém Plzenci a končí na hranicích České republiky. Důvod, proč jsem si toto téma zvolila, je ten, že jsem se Řezenskou stezkou již částečně zabývala ve své bakalářské práci, kde jsem zjistila, že její velká část probíhala přes území, které spadalo do majetkové držby chotěšovského kláštera. Proto jsem se k tomuto tématu opět vrátila. Navíc se této problematice zatím nevěnuje příliš pozornosti, i když v posledních letech se tato situace zlepšuje. Jako příklady mohu uvést výzkum Zlaté stezky (Kubů – Zavřel 2007) nebo výzkum Norimberské stezky (Nováček – Široký 1998). I z tohoto důvodu jsem se chtěla zabývat touto dálkovou komunikací.

Cílem této práce bude zjistit stav dosavadního výzkumu prostřednictvím historických i archeologických prací, které o tomto tématu byly napsány, dále určit průběh komunikace v úseku mezi Starou Plzní a zemskou hranicí na základě analýzy dostupných písemných a (historických i současných) kartografických pramenů. Tyto výsledky budou nadále ověřeny prostřednictvím nedestruktivního výzkumu konkrétně terénní prospekci přímo na jednotlivých lokalitách.

Následně budou všechny zjištěné reliktů promítnuty do několika map, které budou zpracovány v programu GIS. Zároveň s těmito výsledky bude vypracována část práce, která se bude skládat z jednotlivých úseků této dálkové komunikace, ve které budou jednotlivé reliktů cesty

interpretovány v kontextu osídlení krajiny společně s pokusem o jejich dataci. Zároveň budou všechny tyto výsledky zpracovány do databáze, která bude zahrnovat jednotlivé úvozy. Zde budu řešit nejen formální vlastnosti každého reliktu, ale také prostorové vlastnosti, které se stanou podkladem pro řešení několika otázek.

2 VÝVOJ STEZEK

Pokud si uvědomíme, co pojem „dálková stezka“ vůbec znamená, zjistíme, že se jedná o trasu, která sloužila k pravidelné lidské komunikaci ve větší vzdálenosti, a to již od samotného počátku existence člověka (Květ 2002, 5 – 8). Tím, že docházelo k opakovanému pohybu lidí, následně zvířat a dopravních prostředků v určitém prostoru a čase, vznikaly tak různé pozemní komunikace, jejichž pozůstatky neboli úvozy můžeme ještě dnes v krajině najít (Nový 2008, 10 – 11). Podoba současné krajiny je ovšem zcela odlišná než ve středověku či dokonce v pravěku. Proto těchto úvozů příliš nenacházíme, ale pokud jsou v krajině alespoň částečně zachované, je možné pomocí dalších metod určit jejich následující průběh.

Již ve starší době kamenné, především v paleolitu, lidé volili takovou cestu, která vedla nedaleko vodního toku a zároveň byla doprovázena co nejmenším počtem přírodních překážek, jež by bránily ve snadném průchodu. Osídlení nebylo příliš husté a lidé se přesouvali v menších skupinách, které po sobě nezanechávaly výraznější stopy, proto dnes nemáme žádné dochované relikty těchto cest (Květ 2003, 63). Postupem času byl charakter krajiny neustále měněn, hovořím o mladším pravěku, konkrétně neolitu. Díky zavedení zemědělství, kdy pole vznikla žďářením původního lesa, lidé začali zakládat trvalejší sídelní areály. Většinou se jednalo o 3 – 5 domů doplněné spolu s různými zásobními jámami a jinými antropogenními tvary. Následkem toho krajina získala zcela jinou podobu.

Další „revoluční“ změna tohoto systému proběhla již v eneolitu, kdy se začalo využívat zvířecí síly ke křížové orbě. Tento způsob obdělávání a získávání půdy zapříčinil vznik tzv. „stabilizovaného katastru.“ Také byly poprvé zakládány ohrazené osady ve vyvýšených polohách. V době bronzové máme doklady o nejstarším členění sídelních areálů, kdy

nalézáme hranice jednotlivých pozemků (př. Anglie). Všechna tato fakta ovlivnila složení sítě stezek, která byla díky stále intenzivnějšímu růstu osídlení neustále zahušťována. Příkladem toho je doba železná, jejímž nejvyšším vývojovým stupněm byla doba římská. Ta byla známá svou výstavbou nových komunikací po celém světě (Gojda 2000, 178 – 185). Jistě není potřeba představovat silnice jako „Via Appia“, „Via Flaminia“ nebo „Via Aurelia“. Velmi důmyslná byla také římská poštovní doprava „cursus publicus“, založená císařem Augustem, která prostřednictvím svého systému poštovních stanic tzv. „mansiones“ a prvotřídní organizace zajišťovala vůbec nejrychlejší dopravu té doby (Čtvrtník 1977, 16 – 19).

Dalším zlomovým bodem ve vývoji komunikační sítě byla středověká kolonizace ve 13. stol., která probíhala třemi různými způsoby. Prvním bylo rozšíření osídlení o okrajové polohy. Druhým případem bylo kolonizování dosud nepříznivých poloh, kde dnes nacházíme pouze zaniklé relikty vesnic. Třetí možností bylo zahušťování již osídleného území, které bylo zároveň doprovázené lepším využíváním zdrojů (Sádlo 2005, 143 – 146). Vše souviselo i s hospodářským využitím krajiny a její strukturací, kdy se již poprvé začaly objevovat hranice například – strom, mez, velký kámen, linie, cesta, ohrada a kříž (Sádlo 2005, 146 – 147). V této době zaznamenáváme nejhustější síť stezek vůbec. (Květ 2003, 65). Na základě změn jako bylo odlesňování (do 14. – poč. 15. stol.), následně doplněno rozoráním krajiny či pastevectvím a již zmíněné kolonizace podhorských oblastí, byl prudký nárůst zvýšení eroze a akumulace (Sádlo 2005, 150). Tyto procesy byly zastaveny až se zaváděním střídavého zemědělství, kdy se začalo užívat střídavé pěstování plodin a záhumenicové plužiny (Sádlo 2005, 151).

Velká změna přišla v 18. století, kdy byly stavěny nové, tzv. císařské silnice, které bývaly velmi násilným způsobem narovnávané.

Z toho důvodu přestaly respektovat všechny dosavadní aspekty každé komunikace, které budou níže popsány. Proto častokrát docházelo k opuštění dosavadního směru, který se tak stal tzv. cestou nižšího řádu (Květ 2003, 65 – 66). Devatenácté století přineslo další obrovskou změnu v podobě výstavby železnice, při jejímž budování byla krajina velmi často zásadně ničena. To vedlo k definitivnímu konci využívání některých stezek. Úplným završením celé situace se stalo 20. stol., konkrétně jeho druhá polovina. V tomto období byla velmi rozšířena výstavba měst na místech, která byla dosud člověkem netknutá, dále se rozvíjela těžba, změnil se dosavadní systém v zemědělství a začala výstavba dálnic. Všechny tyto vlivy napomohly ke kompletní destrukci některých stezek společně se znameními (křížky, boží muka a jiné), která často cesty doprovázela (Květ 2003, 66 – 67). Proto je dnes velmi složité představit si tehdejší obraz krajiny.

3 STAV DOSAVADNÍHO BĀDÁNÍ

Zájem o Řezenskou stezku začal již v 19. stol. Zpočátku nebyla předmětem samotná cesta, nýbrž pohraniční území, konkrétně česko-bavorská hranice, přes kterou prochází. První zájem o vedení cesty projevil František Palacký, který se pokoušel o přesné určení místa bojiště, kde došlo k bitvě mezi Břetislavem I. a Jindřichem III. v roce 1040. Podle studia tehdejších pramenů byl přesvědčen, že cesta z Bavorska vedla přes Všerubský průsmyk. (Palacký 1836, 282 - 285). Stejného názoru byl také Hermenegild Jireček, který hovořil o směru z hradu Chauby (Kouby) k Furthu přes Eschelkam k Neumarktu (Všeruby) (Jireček 1856, 118 - 119).

Na rozdíl od těchto dvou autorů, kteří se tomuto tématu věnovali pouze teoreticky, Josef Erben použil i jiné metody než jen historické záznamy. Průběh stezky se snažil určit pomocí terénního průzkumu česko-bavorského pohraničí, kdy mezi sebou porovnával přechody známé v 2. pol. 19. století. První přechod, na který poukázal, se nacházel ve stejném bodu jako v předchozích pracích, to znamená ve Furth im Waldu. Ten však pokračoval směrem k dnešní Folmavě a dále na Kubici (Erben 1868, 331). Tuto možnost však nakonec zavrhl. Jednal tak na základě přesvědčení o neprůchodnosti místního terénu ve „starodávném“ období (Erben 1868, 332), protože nevěděl o nálezů tří římských mincí, které byly objeveny u obce Folmava v roce 1862 (Sklenář 1992, 57). Tento nález by mohl značit jistý pohyb přes hranice již v tomto období. Také nebyl dostatečně obeznámen s vegetačním pokryvem, či terénními překážkami v této oblasti. Na základě toho se příliš nepřikláněl ani k druhému směru, u kterého určil průchod v místech dnešního Klencí, odkud cesta dále pokračovala do Domažlic a ztotožnil s již dříve popsanými názory Františka Palackého a Hermenegilda Jirečka, kteří údajný přechod určili ve Všerubském průsmyku (Erben 1868, 332).

Do této doby 2. pol. 19. stol. se autoři prozatím zabývali úsekem stezky, začínajícím zhruba od hradu Chauby (Kouby), který dále pokračoval přes město Furth im Wald, přes hranice až k Domažlicím. Naproti tomu se J. K. Hraše věnoval celému průběhu Řezenské stezky. Její počátek určil v Praze, odkud cesta dále pokračovala k Dušníku, Berounu, Zdicím, Žebráku, Cerhovicím, Mýtu, Rokycanům, Plzni, Chotěšovu, Stodu, Holýšovu, ke Staňkovu, Horšovskému Týnu až k Domažlicím. Bohužel tyto lokality pouze vyjmenoval, aniž by k nim napsal nějaké historické či geografické argumenty, podporující jeho tvrzení. Úsekem z Domažlic k hranicím se zabýval daleko podrobněji. Komunikaci od tohoto města vedl dvěma směry. První procházel z Domažlic ke Stráži a pak rovnou k Mrdákovu (Mrákovu), Klíčovu a k Brůdku. Druhý, který pokládal za vedlejší směr, pokračoval podle Klenčí k Chodovu přes Klíčov až k Brůdku (Hraše 1885, 58 - 59).

Trochu jiný pohled než Hraše měl František Roubík, který sice potvrzuje existenci dvou starých zemských stezek, ale podle něj měly jiný průběh. První směřoval z Domažlic do Stráže, Kdyně, Brůdku u Všerub, datoval ji do počátku 9. stol. Druhá šla přes Draženov, Klenčí až do Waldmünchenu. (Roubík 1938, 11). To znamená, že Roubík uvažoval o zcela jiném přechodu hranic než ostatní. Naše území cesta neopouštěla přes Všeruby nebo Folmavu, ale přes dnešní přechod Lísková.

Dalším pokračovatelem v 70. letech 20. stol. byl historik Ivan Vávra, který svou práci zaměřil na celý průběh Řezenské a zároveň Norimberské stezky, které obě začínají v Praze ve stejném místě. V názoru na tento úsek, směřující až do Plzně se ztotožnil s J. K. Hrašem (Vávra 1973, 31 – 41). Ovšem každý svůj krok doplnil o toponomastické údaje, historické události, záznamy z itinerářů a různými druhy map (např. Müllerovou a Klaudiánovou). Navíc své názory podpořil již tehdy známými

archeologickými nálezy. Nejčastěji se jednalo o grošové poklady mincí, které sloužily i jako prostředek k dataci.

Podle Vávry cesta od hradu Plzně do Chotěšova vedla přes Štěnovice, Robčice a Dobřany. K tomuto směru se přikláněl na základě dokladu existence kolonizace Dobřan rodem Markvarticů a následného založení kláštera magdalenitek (Vávra 1973, 42), čímž byl potvrzen význam tohoto města. Ovšem po založení „Nové Plzně“ se situace změnila, tudíž i komunikace musela vést jinudy. Vávra se domníval, že se stezka odklonila od původního směru a vedla na Ejpovice, Kyšice, dnešní Doubravku a město Plzeň opustila jižní bránou směrem na Litice k Líním a Červenému Újezdu, kde stezka navázala opět na Chotěšov (Vávra 1973, 50 – 51), odkud dále pokračovala na Stod a Holýšov. Ve starším období vedla do Hradce u Stoda (Vávra 1973, 43), kde bylo nalezeno velmi významné slovanské hradiště, zkoumané v roce 1972 záchranným výzkumem (Justová 1979, 131). V mladším období byla vedena přes dnešní vrch Trný rovnou do Holýšova. Po celou dobu se však neodklonila od řeky Radbuzy, které se držela až do Staňkova. Stejně jako tomu bylo v případě Stodu i zde Vávra uvažoval o dvou směrech pokračování stezky. První (starší) vedl přes dnešní Milavče do Tuhoště a následně do Domažlic. Druhý pokračoval ze Staňkova přes Křenovy, Semošice, Horšovský Týn také do Domažlic (Vávra 1973, 43 – 46).

Stejně jako předchozí autoři i on uvažoval o několika navazujících směrech (Klenečská a Všerubská větev), které však procházely přes jiná centra. Podle jeho zjištění Všerubská větev vcházela nejprve z Tuhoště (hradiště u Smolova), později z Domažlic do hvozdu dnešním jménem U Sloupu nebo Domažlický háj, v jejichž nejbližším okolí se nachází vesnice Mrákov, Klíčov a z druhé strany Spáňov. Odtud dále vedla přes dnešní Kout a Prapořiště, kde se poblíž nacházelo hradiště „Příkopy“ z 11. století a hrad Rýzmbek. Dále v podstatě kopírovala směr dnešní

silnici vedoucí přes Všerubský průsmyk, Brůdek, Hájek a Všeruby (Vávra 1973, 46 – 47).

Naopak o druhé větvi zvané Klenečská uvažoval zcela rozdílně, než dosavadní autoři. Tahle cesta se naprosto odklonila od Domažlic a směřovala z Horšovského Týna přes Němčice, dnešní Bozdíž, Ždanov až do Klenčí pod Čerchovem, kde dříve byla doložená celnice a poštovní stanice. Dále pokračovala přes hranice do dnešního Arnsteinu, který ještě do roku 1720 patřil k Čechám. Kromě těchto hlavních směrů dále upozorňuje na existenci tzv. travních stezek (Vávra 1973, 48 – 49).

Dokreslením celé této práce může být soubor tří map, vydaných Ing. Radanem Květem, CSc., který se ztotožňuje s názory Ivana Vávry. Velmi podrobně zde zachycuje každý důležitý bod této stezky (Květ 2002, 2011).

V roce 1979 vyšla práce historičky Barbary Krzemieńské, která se Řezenské stezce věnovala v souvislosti s „bitvou u Brůdku“ v roce 1040, konkrétně popisu postupu Jindřichova vojska do Čech. Tuto dálkovou komunikaci neboli „domažlickou cestu“ začíná popisovat v Chamu, odkud 15. srpna roku 1040 postupovalo vojsko od místního hradu podél řeky Kouby na Eschlkam a Neumark (Všeruby) (Krzemieńska 1979, 30). Dále upozorňuje na fakt, že za pohraničním hvozdem musela existovat zemská brána, která měla za úkol tuto komunikaci bránit. Zároveň informuje o dvou existujících tradicích, kdy první klade místo bitvy na zemskou hranici u hradiště Tuhošť a druhá již tradičně k Brůdku. Protože tuto práci vypracovala na základě Kosmovy kroniky, přiklání se k druhé variantě, kdy další průběh Řezenské stezky vedl v místech údolí mezi dvěma pahorky, odkud pokračovala až do Tuhoště, kde popisovaný úsek končí informací o systému polních opevnění, která se v tomto prostoru nacházela a cestu a strážní bránu jistě chránila (Krzemieńska 1979, 31).

Odlišný pohled na vedení Řezenské stezky popsal archeolog Jaroslav Bašta, který dle svého zpracování, orientoval průběh této komunikace do zcela jiné oblasti než dosavadní autoři (viz. níže). Nejprve vytvořil mapu pravěkých nálezů, která zahrnovala depoty, ojedinělé artefakty, výšinná sídliště a hradiště v oblasti horního toku řeky Radbuzy pod Lysou horou (Bašta 1991, 63). Zmínil se především o Hostěticích, Svržně a Velkém Horšíně. Důvodem, proč se domníval, že by stezka vedla tímto směrem, bylo, že by v tomto případě překonávala minimální převýšení v terénu a sledovala tok Radbuzy. Díky tomu by pokračovala až ke štítarskému hradišti, kde se stezka rozdělila na dva směry. První vedl na Horšovský Týn, kde se nacházelo na zámecké ostrožně výšinné sídliště. Po proudu by pak dále vedl do Holýšova, kde bylo nalezeno hradiště na vrchu Trný, a odtud rovnou na litické hradiště. A druhý směr by se stočil na Kladruby (Bašta 1991, 64).

Poté autor zpracoval mapu nejstaršího slovanského osídlení (konkrétně v 7. století), které se v případech Svržna a Darmyšl shodovalo s pravěkým. V tomto období však už neplnily funkci hradiště, nýbrž sídliště. Domníval se, že tato dvě centra mohla na základě své polohy kontrolovat ložiska suroviny, ale také samotnou dálkovou komunikaci (Bašta 1991, 66). Dále sem zařadil slovanská hradiště Štítary a Krtín, která existovala již v 8. století a jejichž správní funkce byla v 1. pol. 10. stol. přesunuta na hradiště Tuhošť a Hradec u Stoda (Bašta 1991, 67). Podle místní keramické produkce usoudil, že domažlické obyvatelstvo tvořilo stejný kmen jako na straně bavorské. Proto se domníval, že Český les netvořil hranici, nýbrž společné území, ve kterém paralelně fungovalo několik přechodů, z nichž významnou roli hrál přechod pod Lysou horou, ze kterého i v tomto období v 1. pol. 10. století vedla stezka stejným směrem jako v období pravěkém (Bašta 1991, 68). Po vzniku hradiště Tuhošť v 1. pol. 10. stol. a sídliště s tržištěm a celnicí v Domažlicích (přibližně v 11. – 12. stol.) se stal významnější hraniční přechod ve

Všerubském průsmyku (Bašta 1991, 69). Přesto směr u horního toku Radbuzy nadále fungoval a jeho centrum se přesunulo do Horšovského Týna (Bašta 1991, 70).

Na tuto práci navázali archeologové Pavel Břicháček a Milan Metlička, kteří se o domažlickou raně středověkou sídelní aglomeraci zajímali z několika hledisek. Nejprve shrnuli všechny významné písemné prameny (Břicháček – Metlička 1999, 259 – 260), které souvisejí s touto oblastí (níže popsána). Dále popsali archeologické výzkumy, které byly provedeny na základě vlastního terénního průzkumu v polygonu na severovýchodě ohraničeném Staňkovem přecházející k Horšovskému Týnu společně s Horšovem, které tvořily severní hranici polygonu. Na tuto oblast navázala severozápadní hranice, tvořená řekou Pivoňkou, která protéká přes město Poběžovice až k Pivoni. Odtud hranice postupně přecházela k západu přes zaniklou vesnici Valtířov k Novému Kramolínu. Na jižní straně byl polygon uzavřen lokalitou u Havlovic, dále Stráží a Nevolicí. Poslední východní strana byla ohraničena osídlením okolo řeky Zubřiny až k počátečnímu městu Staňkov. Kromě těchto výzkumů byly provedeny ještě další povrchové sběry v okolí tohoto polygonu, jejichž množství nebylo tak značné, jako v prvním případě. Aby bylo slovanské osídlení Domažlicka přibližně kompletní, zahrnuli do celkového přehledu ještě starší nálezy a záchranné výzkumy (Břicháček – Metlička 1999, 261).

Na základě tohoto přehledu osídlení ve slovanském období zvolili trasu této dálkové stezky, která měla jednu hlavní větev a dvě vedlejší (Břicháček – Metlička 1999, 269 – 270). Hlavní trasa („Všerubská“) vcházela na území Čech přibližně v místech, kudy vtéká německý potok Chambach do Myslívského rybníka (nedaleko státního hraničního přechodu Všeruby), odkud dále pokračovala ve směru Rybníčního potoku až k jeho prameni. V tomto úseku se stočila směrem na severovýchod

a pokračovala dál podél Smolovského potoka do centra domažlické oblasti. Mimo tohoto směru autoři upozornili zároveň ještě na druhý, podle jejich poznatků, starší, který zřejmě existoval již v pravěku. Jeho začátek průběhu lokalizovali do míst Všerubského průsmyku, který dále vedl na Kdyni, přes Kout na Šumavě až k Domažlicím (Břicháček – Metlička 1999, 270). Vedlejší větve byly rozděleny na jižní a severní, přičemž každá se ještě rozdvojila (Břicháček – Metlička 1999, 269).

Jižní větev vcházela do Čech v místech současného hraničního přechodu Folmava, odkud autoři předpokládají, že mohla pokračovat dvěma směry. První vedl podél řeky Teplá Bystřice na Pec a Chodov. V těchto místech mohl navázat na Černý potok, kde by při sledování jeho toku, došlo ke spojení se severní vedlejší větví. Druhý směřoval na Českou Kubici až ke Staré Pasečnici, kde se stezka mohla rozdělit na dvě další trasy. Západnější směr vedl podél Zubřiny k lokalitě u Havlovic k vrchu Dmout, kde se nacházelo raně středověké hradiště, a východnější směr pokračoval do Domažlic, přes Stráž na Nevolici, odkud je to přibližně 2,5 km vzdušnou čarou do centrální části Domažlic. Autoři se domnívají, že již zmiňované hradiště v poloze na Dmoutu plnilo klíčovou roli co se týče kontroly obou těchto tras jižní větve stezky. Také upozorňují na možné spojení této jižní větve s hlavní větví (Břicháček – Metlička 1999, 269 – 270).

Severní vedlejší větev vstupovala na naše území již rozdělená na dva směry. První začínal v místech zaniklé vsi Valtířov, odkud pokračoval na jihozápad k Postřekovu a na Pařezov, kde začal sledovat průběh Černého potoka až k soutoku s Pivoňkou u Ohnišťovic (Břicháček – Metlička 1999, 269). Druhý směr překročil hraniční pásmo v místech sedla u Starého Herštejna, odkud dále pokračoval na Pivoň. Zde se napojil na potok Pivoňka, se kterým vedl paralelně přes Poběžovice k již zmíněnému soutoku s Černým potokem. V této oblasti se setkaly oba

směry této severní vedlejší větve. Ta pokračovala na východ přes Meclov a Mašovice do Horšovského Týna. Podle autorů tato větev byla hojně užívána již od 12. stol., kdy tato oblast fungovala jako správní centrum společně s celníci. Další průběh této větve směřovali podél toku řeky Radbuzy až ke Staňkovu (Břicháček – Metlička 1999, 269), kde se spojila s hlavní větví Řezenské stezky, která sledovala řeku Zubřinu (Břicháček – Metlička 1999, 270).

Následné pokračování této dálkové komunikace zvolili ve stejném směru jako například již zmíněný Ivan Vávra (Vávra 1973, 42 – 43). To znamená, že ze Staňkova stezka vedla dál podél řeky Radbuzy do Holýšova, Hradce u Stoda, Stoda až do Chotěšova. Odtud dále směřovala do plzeňské kotliny (Břicháček – Metlička 1999, 269).

Přínosná je studie Eduarda Maura, který se věnoval primárně zemským stezkám na Domažlicku a určení možného místa, kde došlo k již zmiňované bitvě v roce 1040. Na základě toponomastických poznatků souhlasil s Vávrou, že původní cesta vedla v úseku mezi Starou Plzní a Domažlicemi – poněkud východněji, než pozdější trasa, ovšem její průběh umístil do zcela jiné oblasti. Původní větev vedoucí z Dobřan na Chotěšov, Stod a další zcela opustil. Nejstarší komunikace vedla podle jeho názoru ze Starého Plzeňce na Dobřany, do Dnešic, Otěšic, Ptenína, pak do Srbic, kde se nacházelo významné raně středověké hradiště. Odtud dle jeho teorie cesta pokračovala přes Koloveč do Domažlic. Přičemž průběh tohoto posledního úseku (Koloveč – Domažlice) není jistý, protože v této oblasti se nachází větší míra koncentrace raně středověkých nálezů (Maur 2001, 36 – 38).

Další pokračování určil v podstatě podle tzv. „Strážské“, později „Brodské“ cesty, která směřovala od Domažlic do Stráže. Ta podle jeho názoru musela existovat již ve 12. století. Soudí tak na základě existence vidlice, tvořené z cest, směřujících z Domažlic na Nevolice a do Stráže,

což podle něho svědčí o velkém stáří. Dalším dokladem pro toto tvrzení může být ještě poloha a samotný název osady Stráž (Maur 2001, 23).

Odtud dále pak stezka směřovala přes Pasečnici, kde předpokládá dřívější středověké obranné zařízení. Dokládá to dřívějším pojmenováním Posečnice (Maur 2001, 24). Odtud zřejmě vedla do České nebo Nové Kubice na Folmavu a dále do Furthu. Průběhem stezky v oblasti, která začíná v Pasečnici a končí v Kubici, si však není jistý. Geografická situace nabízí dvě možnosti. První se nabízí dnešní Sedlácká cesta, která i v současnosti slouží jako turistická stezka a druhá vedoucí v blízkosti dnešní osady Spáleneček (Maur 2001, 25 – 26).

Vedle této možnosti také zvažuje spojení Domažlic s Bavorskem přes Všerubský průsmyk, které mohlo fungovat paralelně. U tohoto spojení se však domnívá, že se směr, který vedl do Všerubského průsmyku, pokračoval spíše na Klatovy než do Domažlic (Maur 2001, 39).

Z trochu odlišného pohledu se Řezenské stezce věnuje také část práce o kladrubském klášteře docenta Karla Nováčka, konkrétně jeho majetkové držbě, kterou vypracoval na základě několika hledisek – historie kláštera, ekonomie a samotná majetková držba, kterou promítl do výsledné komunikační sítě. Podle jeho výsledků některé kostely, byly součástí také průběhu Řezenské stezky (Nováček 2010, 176).

V domažlické oblasti sem řadí proboštství sv. Kateřiny a proboštství s kostelem sv. Vavřince v Pasečnici společně s jejich zřejmě nefarními kostely, které podle jeho názoru a také E. Maura byly záměrně založeny na této dálkové komunikaci (Nováček 2010, 177; Maur 2001, 14 - 15). Dále se zmiňuje o soudržné enklávě okolo farního kostela v Meclově, ke které patřily Ohnišťovice, od 12. stol. zčásti Mašovice a ve 13. stol. Otov. Také tato enkláva by mohla být jedním z dalších center, kudy mohla stezka dále probíhat (Nováček 2010, 176).

Poslední území, na které se kladrubský klášter zaměřil při zakládání nebo zisku nových vesnic a které se váží k průběhu této stezky, je okolí významné vsi Bijadla u Merklína (Nováček 2010, 144). Zde se již ve 12. století nacházel kostel sv. Vavřince, který byl ve stejném období společně se vsí připojen prostřednictvím donace samotného knížete k majetku kláštera. Tento úsek by podle něho probíhal Poděvousy a Bukovou právě k tomuto farnímu kostelu. Odtud by komunikace dále pokračovala směrem na Soběkury, kde se v její blízkosti nacházela ves Tuřany, která se stala součástí tohoto klášterního majetku v 1. třetině 12. stol. (Nováček 2010, 135). Tento úsek uzavřel poslední jmenovanou vsí Dnešice, kde máme doložen farní kostel sv. Václava. Vlastnictví bylo potvrzeno konfirmační listinou z let 1234 – 1235 (Nováček 2010, 145). Další průběh již zde nepopisuje, ale předpokládá, že Řezenská stezka směřovala na Starý Plzenec (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 799).

4 METODA PRÁCE - MODELOVÉ VEDENÍ ŘEZENSKÉ STEZKY

Jak již bylo zmíněno v úvodu, v této práci jsem se zaměřila na úsek začínající ve Starém Plzenci, který dále pokračoval až k hranici s Německem. Na základě literatury uvedené v kapitole Stav dosavadního bádání jsem si vynesla do mapy v programu GIS jednotlivé směry, které se soustředily na území čtyř bývalých okresů – Plzeň – město, Plzeň – sever, Plzeň – jih a Domažlice. K tomu abych z tohoto území vytvořila předběžný model jednotlivých úseků, které byly následně prozkoumávány v terénu, bylo nadále nutné pracovat s několika druhy map.

Nejprve jsem použila současnou mapu měřítka 1:10 000, ve které bývají zachyceny relikty cest. Ve většině případů mají jednotné označení. Díky tomu jsem zjistila přibližný rozsah o současném stavu dochování. Ten však prošel již zmiňovanou transformací a zcela zkresluje dřívější obraz krajiny. Proto tato data bylo nutné porovnat s mapami I. II. a III. vojenského mapování v měřítku 1 : 25 000 a Müllerovou mapou (Květ 2003, 29 – 30), přičemž větší pozornost byla věnována mapám II. a III. vojenského mapování, které jsou přesnější (Adam 2004, 9 – 16). Müllerovo mapování je totiž velmi nepřesné. Zaznamenány jsou tady pouze velmi významné cesty, konkrétně v mém sledovaném polygonu se jedná o poštovní silnici. Na druhou stranu zde nacházíme různé fortifikační a jiné relikty nemovitých artefaktů, které v jiných mapách nezaznamenáme. Pokud se v těchto mapách předpokládaný úvoz projevil jako komunikace především v II. vojenském mapování, byl nadále sledován. Při této fázi práce jsem však zjistila, že je třeba se vyvarovat jistých rizik. Velmi často tato značení pro úvoz bývají v blízkosti vodního toku. Když jsem se pak podívala do již výše uvedených map, zjistila jsem, že se jedná o bývalé říční rameno nebo přítok řeky. Dalším rizikem byla značení blízko nebo přímo na poli, která při použití ortofotosnímku byla vyhodnocena jako stále fungující polní cesta, jež nebyla zakreslena do

žádného vojenského mapování. Tato značení bohužel v současných mapách zastupují také různé strže či rokle přírodního charakteru, které rovněž nebyly již dále sledovány. V mapách se projevují jako nepravidelné linie, jejichž konce se různě rozšiřují nebo zužují. Vyloučeny také byly úvozy, které byly příliš vzdálené od vedených směrů a mohly tak vytvářet nesmyslné vedlejší větve této stezky. Nakonec byla také zavržena značení, která sice představovala úvozy, ale ne vzniklé po nějaké dálkové komunikaci, nýbrž v dřívější době představovaly nějaké lokální komunikace – například bývalá cesta vedoucí k mlýnu.

Další zdroj informací, který jsem využila, byly satelitní snímky doplněné leteckými snímky, které jsou součástí programu Arcmap jako ortofotomapa (Cenia), které mohou být srovnatelné se snímky pořízenými na základě Dálkového průzkumu Země (DPZ), díky nimž lze v krajině pozorovat sídelní dynamiku osídlení daného regionu společně se vztahy jednotlivých archeologických památek, které zatím nebyly evidovány (Gojda 2004, 49 – 51). To znamená, že jsem si vzala počáteční mapu vytvořenou v Geografických informačních systémech s vytvořenými předpokládanými směry a mapu, kde byly zaznamenány úvozy, nalezené v současných mapách. Jelikož se stává, že tyto úvozy ani nemusejí být zakresleny v současných mapách, obě mapy jsem znovu porovnala s těmito satelitními snímky. V jednom případě jsem mohla použít i letecké snímky získané při leteckém průzkumu Západočeské univerzity, katedry Archeologie, při kterém byla objevena soustava úvozů na katastru Semošic (bývalý okres Domažlice). V současné době se využívá jako lesní školka. Po zpracování všech těchto materiálů jsem vytvořila výsledný model.

Ten byl ještě porovnán s leteckými měřickými snímky z 50. let minulého století, které jsou uloženy ve Vojenském geografickém a hydrometeorologickém úřadu (VGHMÚř) Dobruška. Ty jsou dnes

přístupné prostřednictvím mapové aplikace CENIA na internetových stránkách <http://kontaminace.cenia.cz>. Výhodou těchto snímků je, že na nich můžeme vidět cesty společně s jejich církevními památkami a různými jinými znameními, které díky násilnému rušení menších polí v druhé polovině 20. stol., často zanikly a dnes jsou pozorovatelné jen z těchto ortofotosnímků (Květ 2003, 66).

Po celkovém porovnání a vyhodnocení vznikl model reliktních cest, které byly následně ověřeny přímo při terénním průzkumu. Po celou dobu však bylo nutné uvědomit si některé skutečnosti, většinou geomorfologického charakteru, které byly zásadní při tehdejší výběru směru trasy. Tyto středověké pozemní komunikace byly vždy vedeny v dostatečné vzdálenosti od vodního toku, tak aby byly stále k dispozici v případě potřeby a nedocházelo k jejich narušení v období záplav. Navíc byl volen takový směr, u kterého nebylo zapotřebí častého přechodu přes řeku. Zároveň většinou vedly po vrstevnicích a ne proti nim. Pokud bylo nezbytně nutné překonat nějakou terénní vyvýšeninu, byla volena nejméně náročná varianta. Tudíž byly tyto překážky buď obcházeny, nebo překonávány pomocí přirozeného sedla (Nováček 2011, ústní sdělení).

Na základě těchto informací jsem mohla provést povrchový průzkum antropogenních reliéfních tvarů. Tato metoda byla využita na území, které bylo na severu ohraničeno městem Plzní a Starým Plzencem. Směrem na západ byla velmi důležitá hranice tvořená řekou Radbuzou s okolními obcemi a městy. Osídlení vzdálené na západ od Radbuzy spadalo do majetku kladrubského kláštera, navíc bylo soustředěno okolo jiné významné stezky – Norimberské (Nováček 2010, 128 – 134). Východní hranici tvoří řeka Úslava společně se Švihovskou pahorkatinou, která ve své jihozápadní části přechází do Všerubské vrchoviny. Společně pak tvoří jižní hranici. Poslední velmi důležité území

zahrnovalo jihozápadní část tvořenou Podčeskoleskou pahorkatinou a Českým lesem. Právě v tomto hraničním hvozdu byl předpoklad největšího zachycení antropogenních reliéfních tvarů. Tato oblast je tvořena lesy, tudíž zde nehrozí destrukce vlivem zemědělské činnosti. Ovšem musela jsem myslet na možné lesnické práce, při nichž v případě použití těžké techniky může dojít k narušení, případně úplnému porušení reliktních cest (Kuna – Tomášek 2004, 237 – 238).

4.1 Ověření modelu terénním průzkumem

Po vypracování tohoto předběžného modelu cest jsem mohla provést nedestruktivní povrchovou terénní prospekci daného území. Celkem bylo prozkoumáno 26 katastrálních území s možnými reliéfními útvary. Při nalezení daného reliktní cesty, byla následně provedená identifikace a dokumentace. Stejně jako tomu bylo u výzkumů Zlaté stezky a Norimberské stezky, i v tomto případě se nejvíce pozůstatků úvozů dochovalo v lesním prostředí (Kubů – Zavřel 1998, 42; Nováček – Široký 1998, 62 - 64). V některých případech bylo velmi složité rozpoznat, zda se jedná o úvoz či strž. Protože existují i případy, kdy úvozy vznikly ve strži. Například strž typu balka postupným užíváním změnil svůj charakter na úvoz (Kirchner – Smolová 2010, 160). Při dokumentaci byly pořizovány kresebné náčrty, do kterých byly zaznamenány jednotlivé rekonstrukce úvozů, šířka dna úvozu a délky stěn úvozu. K těmto údajům byla ještě doplněna přesná poloha, tedy zda se úvoz nachází v blízkosti pole nebo v lese atd. Z těchto informací byly ve fázi po terénním výzkumu vybrané deskriptory, které byly vyplněné do databáze.

Abych následně mohla pracovat s přesnou polohou, bylo nutné zaměření pomocí přístroje GPS (Global Positioning System), který umožňuje vypočítat čas, zeměpisnou šířku, zeměpisnou délku a výšku. K tomu je zapotřebí signálu alespoň ze 4 družic (Černý – Steiner 2004, 9 – 12). Intenzita signálu se samozřejmě měnila podle polohy dané lokality.

Podle toho se upravovala i přesnost. Například v oblasti Horšovského Týna na katastru Semošice jsem pracovala v otevřeném prostoru. Zde bylo dosaženo nejvyššího signálu až devíti družic. Opačná situace nastala v České Kubici. Abych dosáhla co nejmenší odchylky daného bodu, vždy bylo dosaženo alespoň 30 měření. K dosažení pravidelnosti měření byla ve většině případů použita tzv. metoda krokování, u které záviselo na délce jednotlivých úvozů a na vegetačním pokryvu, jenž ne vždy tuto metodu umožnil. Míra odchylky se většinou pohybovala mezi 6 a 7 m. Jelikož se $\frac{3}{4}$ lokalit vyskytovaly v lesním prostředí, bylo využito bodového měření. Bylo tak učiněno na základě vegetačního pokryvu, který by znemožnil plynulé měření v liniích. Výsledná data pak byla následně promítnuta do geografických informačních systémů prostřednictvím mapového programu ArcGIS 9.3. Dalším krokem byla samotná fotodokumentace všech zachovaných úseků cest. Dokumentovány byly především různé křižovatky z důvodu pozdější klasifikace samotných úvozových systémů a také samotných profilů neboli řezů vlastními relikty (Nový 2008, 11 – 12). Jelikož se jednalo o nedestruktivní prospekci, nebylo využito žádného sondážního výzkumu ani detektoru kovu.

4.2 Postup rekonstrukce průběhu Řezenské stezky

Po vytvoření grafické mapy v programu GIS byl rekonstruován pouze částečný průběh této dálkové stezky. Jednalo se především o hraniční úsek, ve kterém byly nalezeny tři lokality s dochovanými relikty cest. Směrem od Domažlic ke Starému Plzenci však intenzita nálezů úvozů rapidně klesala. Proto bylo nutné některé úseky vypracovat odlišným způsobem. Jedním z důležitých podkladů byla přehledná mapa výzkumů, při kterých byly nalezeny raně středověké artefakty v předem vymezeném polygonu. Dále bylo třeba myslet na určité společné znaky, které většina cest splňuje. To znamená, pokud je to možné, cesty jsou vedeny po vrstevnicích (Kubů – Zavřel 2009, 61), dále by se měly

vyhýbat co nejvyššímu počtu přírodních překážek – bažiny, přechod vodního toku a jiné. Ovšem v tomto případě část Řezenské stezky probíhala v hornatém pohraničí, proto ne vždy tyto podmínky bylo možné dodržet. Dalším podpůrným zdrojem informací, které byly při tvorbě použity, byly historické písemné zmínky a archeologické výzkumy.

Z tohoto důvodu je výsledná kapitola Průběh Řezenské stezky koncipována následujícím způsobem. Nejprve bude zpracována tzv. „Hlavní“ větev Řezenské stezky, při které byly nalezeny relikty úvozů, a proto je nejprůkaznější. Ta se bude dělit na dva směry – Severní směr a „Severovýchodní“ směr. Dále bude popsána tzv. „Vedlejší“ větev a dvě lokality Pivoň a Meclov, u kterých bude vypracován pouze hypotetický směr.

U každého úseku je popsán vlastní geografický průběh, při kterém je užíváno současných názvů a také překážek (například železnice nebo benzinová pumpa). Nechybí ani deskripce prostorových a formálních vlastností vybraných úvozů, pokud byly v daném úseku nalezeny. Terminologie, která byla v této části použita, vychází z práce Petra Nového (Nový 2008, 10 – 11). Zároveň je tento průběh doplněn popisem jednotlivých archeologických výzkumů a historickými informacemi, které by daný směr mohly potvrdit. Ke každému úseku byla vždy vypracována mapa, která zobrazuje tři různá značení pro jednotlivé úseky, stejně jako tomu bylo v případě popisu výzkumného projektu Zlaté stezky konkrétně úseku Vimperk – státní hranice (Kubů – Zavřel 2007, 46). První skupina označená červenou linií představuje nesporné úseky, doplněné vlastními kódy, které představují dochované relikty cest v krajině. Tyto kódy jsou vypsané v přiložené databázi. Druhá skupina označená zeleně zobrazuje úseky stezky, které navazují na první skupinu nebo tvoří případnou spojnici mezi nimi. Třetí skupina označená modře představuje části úseků, u kterých se jejich průběh pouze předpokládá. Tato terminologie

byla převzata z práce Zlatá stezka (Kubů – Zavřel 2007, 46). Všechny tyto mapy jsou také součástí příloh na CD, kde jsou ve své původní velikosti.

5 PRŮBĚH ŘEZENSKÉ STEZKY

5.1 Hlavní větev

5.1.1 Úsek Folmava – Pasečnice

Pokud chceme uvažovat o stanovení místa, kudy mohla být naše hranice co nejjednodušším způsobem přecházena, musíme si uvědomit, v jaké krajině se nachází. Hraniční oblast s bavorskou stranou Německa se rozkládá v místech Českého lesa. Konkrétně v tomto případě se jedná o Českokubickou vrchovinu, která volně přechází do Jezvinecké vrchoviny (Vejnar a kol. 1984, 10). Ta dosahuje velmi vysokých nadmořských výšek. Maximální hodnoty se mohou být až přibližně 730 m n. m. Proto bylo tehdy velmi důležité, vybrat takové místo přechodu, u kterého by nebylo potřeba překonávat příliš přírodních překážek. Na základě prostudované literatury a map se plně ztotožňuji s průběhem stezky, začínajícím na německé straně, který navrhl historik Eduard Maur (na základě prostudované práce Řezenská cesta a zemské stezky na Domažlicku).

Abych mohla určit možný přechod hranice, bylo nutné začít na území Bavorska. Podle mých poznatků jak z geografického hlediska tak i písemného předpokládám, že jedna z větví vedla z Furth im Waldu severním směrem podél pravé strany velmi důležitého toku Teplá Bystřice k hoře Schafberg. Ta byla zřejmě z východní strany obcházena až k úpatí Ovčího vrchu, který byl překonán stejným způsobem (mapa 1) (Maur 2001, 24 – 25). Zde komunikace pokračovala až k severovýchodní straně vrchu. V místech, kde končí levý přítok řeky Teplé Bystřice, mohla odbočit severovýchodním směrem a vést dál až k dnešní asfaltové silnici. Právě v tomto místě byl při terénním průzkumu nalezen terénní relikt (kód DF01), který by mohl toto tvrzení potvrdit. Bohužel část tohoto úseku je dnes soukromým majetkem, kam není možný přístup. Z těchto důvodů nebylo možné provést průzkum po celé jeho délce. Úvoz má profil ve

tvaru U, které má šířku dna přibližně 1 m. Délka stěn dosahuje v některých místech až 5 m.

Další možnost, kudy mohla cesta od Ovčího vrchu pokračovat, je po dnešní modré turistické značce přibližně 400 m a pak odbočit na severovýchod. V tomto místě se napojuje na současnou asfaltovou silnici, která vede ke stejné spojnici levobřežního osídlení Dolní Folmavy s pravobřežním, jako první možnost směru. Osobně se však přikláním spíše k první trase cesty, při které není potřeba stoupat tolik do vrchu.

Odtud stezka zřejmě pokračovala až k řece, kterou zde bylo třeba přebrodit. V těchto místech dosahovala nejmenší nadmořské výšky (přibližně 450 m n. m.) v celé této oblasti. Sledování následujícího průběhu v pravobřežní části Dolní Folmavy je dnes velmi obtížné. Krajina byla velmi narušena při výstavbě nejprve císařské silnice a později hraničního přechodu. Proto předpokládám, že se stezka napojila na současnou asfaltovou komunikaci a stoupala dál až k dnešní hlavní silnici, odkud pokračovala přibližně 250 m severním směrem. V tomto místě odbočila na východ, kde dnes vede hlavní silnice směr Folmava – Furth im Wald, odtud směřovala přes lesní porost rovnou na Českou Kubici. Podle II. vojenského mapování soudím, že její další průběh tvořil jakousi jihovýchodní hranici vrchu napravo, která končila přibližně někde v místech mezi parcelami 1382/10 – 1382/8 (k.ú. Česká Kubice). Tady zabočila na východ a pokračovala po současné polní cestě až k železnici, dále po pravé straně rybníka zhruba 70 m stejným směrem. Důkazem, proč stezka mohla vést právě tudy, může být fakt, že celý tento úsek vede přímo po katastrální hranici Starého Spálence a České Kubice.

Právě v tomto místě u osady Spáleneček začíná první část soustavy úvozů, která je ve své horní partii přerušena současnou silnicí. Na její levé straně navazuje další, daleko rozsáhlejší systém reliktních cest. První část je přibližně tvořena třemi paralelně vedoucími úvozů (kódy

CK06, CK09 a CK10), jejichž šířka dna se pohybuje přibližně okolo 1,5 m. Jejich průběh je dobře patrný na mapě 2. Ve své spodní části vede každá větev odděleně, přičemž směrem k silnici se začínají sbíhat do tzv. vějíře kolejí. Je zajímavé, že v tomto bodu nejsou úvozy tak hluboké jako ve své spodní části. Zřejmě je to způsobeno dřívějšími úpravami místního terénu pro výstavbu asfaltové silnice. Z časových důvodů byly zaměřeny s GPS přístrojem pouze krajní úvozy a horní partie středového úvozu.

Daleko významnější situace je na levé straně silnice. Zde zcela vpravo se nachází dnešní lesní cesta, která se stále využívá. V těsné blízkosti napravo od ní vede celá soustava úvozů s kódy – CK01 - CK05, CK7 a CK8, jež stejně jako cesta obchází Spálený vrch (668 m n. m.) po jeho východní straně. Právě v těchto místech, kde se terén prudce zvedá, zůstaly tyto relikty velmi dobře zachovány a dají se tak bezpečně identifikovat. Již dříve na ně bylo upozorněno Janem Vrbou, Josefem Šlajsem, Eduardem Maurem, či Zdeňkem Procházkou (Maur 2001, 26; Cibulková 2000, 31. května, 6). Ovšem interpretace se lišila.

Při terénním průzkumu bylo identifikováno přibližně 4 – 5 hlavních linií, které se mezi sebou různě kříží a vytváří tak mnoho vedlejších větví, které po několika metrech zanikají. Z těchto důvodů nebylo možné určit přesný počet. Ovšem tento problém nebyl zásadní. Podstatné bylo určení celého průběhu tohoto systému úvozů (mapa 2). Při deskripci bylo zjištěno, že jednotlivá dna úvozů měla tvar rozevřeného V a jejich šířka se průměrně pohybovala kolem 1,5 m. Koruny úvozů měly dvě podoby. Ve většině případů vrcholy úvozů vytvářely doprovodné valy, které byly vždy společné pro dva sousední. Ale byly zde nalezeny i takové, které přecházely pozvolna do okolního terénu. Jednalo se především o krajní úvozy. Jelikož tato oblast není dnes nijak využívána, byly zde při terénním průzkumu nalezeny zachovalé nemovité památky - dva hraniční

kameny, jejichž přesná poloha je zaznamenána v mapě 2. Bohužel nápis nebo znamení na nich nebylo možné identifikovat.

Podle charakteru systému úvozů stezka pokračovala stále stejným směrem okolo vrchu až k místu nazývaného Šnory, které zřejmě pocházelo od slova „šněry“, což by mohlo znamenat linie neboli úvozy. Předpokládám, že směřovala dál podél hranice lesa až vrcholu s jeskyní Salka (mapa 3), kde byl podle Josefa Šlajse údajně nalezen podobný svazek reliktních cest jako u osady Spálenéček. Odtud směřovaly rovnou směrem k Pasečnici. Autor tento systém popisuje jako rozsáhlé valy a příkopy, které ještě dnes mohou být 3 m hluboké a jsou zhruba 200 m dlouhé. Při pohledu na dnešní ortofotosnímky jsou vidět jednotlivé linie, které vedou přímo od vrchu Salka dolů do údolí. Jeden tento reliktní svazek údajně nachází v úzkém pásu lesa, který se táhne napravo od vrchu Salka (Cibulková 2000, 7. června, 6). Podle map ještě dnes je tento úvoz užíván jako lesní cesta, která vede rovnou do Staré Pasečnice. Autor sám ještě doplňuje informace o tom, že právě zde, kde končí tato stará cesta na poli, bylo nalezeno mnoho podkov nebo jejich fragmentů. V intravilánu samotné vesnice pak byla nalezena ještě bronzová ostruha (Cibulková 2000, 14. června, 6), která by mohla doložit tu velmi známou bitvu „U Brůdku“ konanou v roce 1040 (Cibulková 2000, 14. června, 6).

Kromě zmiňovaných artefaktů se nacházela ve vesnici ještě jedna zajímavá nemovitá památka, a to kaplice benediktinského probošství sv. Vavřince (Maur 2001, 18). Podle Josefa Šlajse stála v blízkosti domu čp. 43 v poloze „U Kostelíků“, kde byly při stavbě stodoly nalezeny kamenné základy a nedaleko od tohoto místa lidské kosti (Cibulková 2000, 14. června, 6).

Přesné údaje o založení kostela sv. Vavřince sice neznáme, ale víme, že tato sakrální stavba byla přibližně od roku 1245 součástí přímé správy kladrubského kláštera (Nováček 2010, 143). Kromě tohoto kostela

se v Pasečnici nacházelo také pasečnické proboštví, o kterém se předpokládá, že bylo založeno před rokem 1370 v období opata Racka II. Ovšem první písemné zprávy se o něm poprvé zmiňují až roku 1393. (Nováček 2010, 158).

5.1.2 Úsek Pasečnice – Stráž – Nevolice - Domažlice

Domnívám se, že Pasečnice byla zřejmě jedním z bodů na zkoumané dálkové stezce. Odtud cesta vedla do Nové Pasečnice a pak severovýchodním směrem okolo polností dnešním jménem Nad Fajty. Dále pokračovala přibližně 500 m až k místu mezi vrchem Zadní skála s kótou 600 m n. m. na pravé straně a smrkovým lesem se Strakovským rybníkem, do kterého paralelně přitéká potok Zubřina na levé straně. V tomto úseku stezka stoupala až do 560 m n. m. a následně vedla po terase až k vrcholu Přední skála, který obcházela z jeho západní strany. Odtud pokračovala severovýchodním směrem přímo do osady Stráž (něm. Hochwartl) (mapa 4). Jak samo jméno napovídá, tady zřejmě kdysi existovala instituce, jejímž úkolem mohlo být kontrolování určitého úseku cesty, aby nedocházelo k nekontrolovatelnému přechodu obyvatel přes hranice (Maur 2001, 23). Ovšem zda strážilo právě Řezenskou stezku, je diskutabilní. Pokud tuto funkci zastávala, muselo tak být až do 13. stol., kdy tehdejší hradecká soustava začala ztrácet svou pozici a byla nahrazena sítí hradů, jejichž funkcí bylo mimo jiné kontrolovat stezky ve svém okolí (Hoffmann 2009, 454 – 455).

Dalším podkladem pro určení stáří vesnice Stráž je její půdorys a poloha. V mapách II. vojenského mapování je celkem dobře patrné půdorysné schéma této osady, kdy jednotlivé usedlosti byly vystaveny těsně podél cesty. Právě takové schéma, kterému se říká silniční ves, bývá charakteristické pro kolonizovaná osídlení ve vyšších polohách ze 13. století, která jsou zakládána při komunikacích vyššího řádu (Kuna –

Tomášek 2004, 254 – 262). Na základě rozmístění usedlostí můžeme pozorovat, že stezka pokračovala severovýchodním nebo východním směrem. Právě tuto vzniklou vidlici společně s půdorysem osady považuje Eduard Maur jako doklad raně středověkého osídlení (Maur 2001, 23). Na Josefské mapě je vidět pouze jedna cesta, která vede rovnou do Domažlic, ale na Františkově mapě jsou již zaznamenány dva směry. První již zmiňovaný a druhý, který směřuje na Nevolice. Severovýchodním směrem pokračuje cesta mezi poli s místními názvy Na Boučku a K Tlumačovu okolo vrchu Veselá hora (580 m n. m.), kde dnes stojí kostel sv. Vavřince, který byl postaven teprve v 17.stol. a fungoval jako poutní místo. Tento úsek mírně stoupá až k místu, kde na levé straně vozovky stojí křížek. Po přibližně 300 m klesání se cesta napojí na silnici vedoucí z Tlumačova do Domažlic. Při terénní prospekci tohoto úseku, zde bylo zaznamenáno pozvolné klesání až k městské části Bezděkovského předměstí, které v opačném směru není žádnou výraznou překážkou.

Jak jsem se již zmínila, ze Stráže vede ještě jeden směr, a to na Nevolici. Podle vlastních poznatků soudím, že dálková stezka mohla pokračovat i touto variantou. Jedním z důvodů je spojení přes Nevolici, kterého mohli využít obyvatelé ze Smolovského hradiště, které se nacházelo na nízké ostrožně v blízkosti dnešní osady Smolov - Spáňov (Bašta – Baštová 1988, 17), konkrétně v poloze na dnešních lesních parcelách č. 594, 595, a 597. V roce 1959 v rámci regionálního průzkumu, zde byl objeven velmi dobře zachovalý val, který na svém hřebeni měřil přibližně 11,3 m. Dále byla nalezena třímetrová plocha, na kterou navazoval prostor se sídlištními objekty, který byl překrytý sutinami z horní části valu (Turek 1967, 445 – 446). Kromě těchto nemovitých a recentních artefaktů, byl nalezen keramický soubor, obsahující typické střepy s horizontálními rýhami a vlnicemi. Na základě výzdoby tohoto hrubozrnnějšího materiálu bylo hradiště datováno do období na konec 10.

– 11. století (Turek 1967, 447 – 450; Čujanová – Jílková 1966, 22). Zároveň se nedaleko tohoto hradiště se nacházelo ještě jedno u Bořic, které bylo podle nálezů označeno za starší (Maur 2001, 22). Z tohoto důvodu se domnívám, že jeden směr mohl vést k poloze na „Hvízdalce“, kde se ve stejném období nacházela trhovářská ves s celnicí (Bašta 1991, 69) a druhý směr mohl pokračovat na Nevolici. I když v žádných mapách, kromě současných, není značen, předpokládám, že alespoň lokální komunikace v tomto směru probíhala, protože nedaleko přibližně 4,5 km západním směrem vzdušnou čarou od hradiště se nacházelo ještě další. Nalezeno bylo v roce 1999 při revizním průzkumu v poloze „Na Zámku“ na severním výběžku vrchu Dmout, který se vypíná jihozápadním směrem od Domažlic. Podle nalezených artefaktů zřejmě fungovalo ve stejném období jako hradiště u Smolova (Břicháček 2000, čj. 2/1999). Předpokládám, že hradiště „Na Zámku“ a smolovské mezi sebou určitě nějakým způsobem komunikovala. K tomu se mohlo využít již zmiňované cesty vedoucí přes Nevolici. Na základě uvedených faktů mohl existovat i směr Řezenské stezky, který vedl ze Stráže do Nevolice a pak přímo do Domažlic.

Tento úsek by vedl severním směrem od současné kaple, která stojí přímo uprostřed silnice v Nevolici. Odtud pak cesta pokračovala směrem za ves, poté pozvolně klesala až k místu, kde v současné době překonává místní vodoteč. Po přibližně 100 metrech od tohoto místa začíná dlouhá úvozová cesta (kód DO01) ve směru S - J, která, jak je vidět na snímcích z 50. let, byla ještě nedávno využívána. Jedná se o starou cestu, která využila kolej zahloubenou v terénu. Z tohoto důvodu můžeme předpokládat, že erozní proces zde netrvá příliš dlouho, a proto se profil této koleje dochoval ve tvaru U. Šířka dna cesty se pohybuje od jednoho do dvou metrů a délka je přibližně 670 m, přičemž její závěr končí u současné zástavby na Bezděkovském předměstí. Celý tento úsek reliktu cesty byl zaměřen gps přístrojem (mapa 4) včetně jednoho kříže.

Výhodou oblasti je, že na celém Domažlicku je zachováno velké množství křížků nejen v přímém sousedství cesty, ale také v místech, kde dnes již žádná cesta neexistuje (například na poli), ale máme ji zaznamenanou ve vojenském mapování. Většina z nich stojí samostatně, ale nacházíme i takové, které jsou mezi dvěma stromy. Přesně takový kříž se nachází přibližně 400 m od začátku této úvozové cesty ve směru Nevolice – Domažlice. Není umístěn přímo u ní, ale zhruba 60 m východním směrem.

V současné době je tato úvozová cesta pokryta hustým vegetačním pokryvem. To značí, že již ztratila svou praktickou funkci, ale paralelně s ní vede polní cesta, která funguje jako turistická trasa.

Jedním z důvodů, proč se domnívám, že Řezenská stezka vedla právě tímto směrem je, že nedaleko již zmiňované silnice v Nevolicích byl v roce 1951 nalezen oblý olivovitý korál, vyrobený ze zeleného skla. Jedná se o typ korálu, který bývá součástí slovanské pohřební výbavy v Horní Falci, proto nemůžeme vyloučit, že také v této oblasti, se mohlo nacházet raně středověké pohřebiště (Metlička – Břicháček 1999, 267). Bohužel zatím tyto domněnky nebyly nijak archeologicky potvrzeny.

Pokud se podíváme na Františkovo mapování, kde je zachován obraz města z let 1836 - 1852, zjistíme, že tato cesta by pokračovala dnešní Chodskou ulicí přímo k hradu. Domnívám se však, že tudy stezka vést nemohla a to ani v raném ani ve vrcholném středověku, protože doklady osídlení před založením města na katastru Domažlic byly soustředěny v jiných částech, konkrétně v Dolejším a v Hořejším předměstí. V této posledně jmenované městské části, přesněji „V Potocích“ nebo také známé jako Pískovna, bohužel přesná poloha lokality nebyla nikde uvedena (Archiv 3.0. 2009, 1952/659, č. 9725), bylo nalezeno v 50. letech pravděpodobně sídliště, které bylo zařazeno na

základě keramického souboru do středohradištního a mladohradištního období (Břicháček – Metlička 1999, 265).

Oproti tomu v Dolejším předměstí byl v roce 1993 proveden plošný odkryv na severním návrší u kostela Zvěstování Panny Marie, kde byly nalezeny základové žlaby sakrální stavby. Podle jednodušního obdélného půdorysu s neodsazenou apsidou se předpokládá, že se jednalo o kostel sv. Jakuba. V něm bylo odkryto několik kúlových jam, z nichž v jedné přímo před oltářem se nacházela spodní část nádoby. Ve stejném prostoru bylo také objeveno šest hrobů (dva recentní) s kostrovými pohřby a jedním stříbrným denárem. Na severní straně byla nalezena sakristie (Břicháček 1997, č. 251, 49). V tomto výzkumu se pokračovalo i následujícího roku, kdy na stejné lokalitě došlo k odkrytí dalšího hrobu společně se zlomky keramiky a dlaždic. Podle výše uvedených nálezů byla lokalita datována do období 11. – 13. stol. (Břicháček 1997, č. 041, 49).

Přibližně 300 m SSV směrem od kostela Zvěstování Panny Marie na skalnatém ostrohu Škarman v poloze nazývané „Hvízdalka“ vedle současného strojírenského podniku byl v roce 1984 proveden povrchový sběr. Kromě keramického mladohradištního a pozdněhradištního materiálu a úlomků kostí, které se většinou nacházely v hloubce 20 – 30 cm, se v tomto prostoru předpokládá přítomnost zbytků opevnění, které byly při úpravách místního terénu zničeny (Procházka 1987, č. 94, 43). Předpokládá se, že právě v těchto místech se nacházela původní trhová ves Domažlice společně s celnicí, jejíž existence je připomínána již ve falzu listiny Boleslava II. z roku 993 (Bašta 1991, 69).

Na základě uvedených informací se domnívám, že předlokační centrum Domažlic se nacházelo v poloze „Hvízdalka“, kde fungovalo sídliště s tržištěm a celnicí společně s polohou u kostela Zvěstování Panny Marie, kde se zřejmě nacházel kostel sv. Jakuba s pohřebištěm.

Tato celnice byla poprvé písemně doložena ve falzech ze 12. – 13. stol., která se týkala klášterů – Břevnov, Ostrov, Kladruby a sv. Jiří na Pražském Hradu. Zde je poprvé uvedena v roce 993 (Maur 2001, 22). Díky přítomnosti všech těchto složek zde byla zajištěna jak funkce profánní, tak i sakrální, proto se domnívám, že stezka v tomto období vedla tímto směrem. Přesný průběh od již zmiňované úvozové cesty v tomto případě nedokážu odhadnout, protože charakter této oblasti byl po založení města jistě změněn. Přesto se stezka musela stočit na severovýchod, kde přibližně po 500 m (měřeno vzdušnou čarou) bylo třeba přebrodit řeku Zubřinu. K tomu by ovšem došlo v jakémkoliv případě, neboť Zubřina v této části města vytváří jeho přirozenou jižní hranici, kterou nelze obejít z žádné světové strany.

Současně s tímto osídlením muselo existovat na přelomu 12. – 13. století také jiné, které se koncentrovalo okolo pozdějšího náměstí. První doklady byly získány v letech 1990 – 92, kdy byla v prostoru augustiniánského kláštera nalezena s největší pravděpodobností polozemnice s částí původní městské hradby. Podle doprovodného keramického souboru a objektem polozemnice, byla situace datována na konec 12. – poč. 13. stol. (Břicháček 1995, č. 927, č. 903, 73). Výzkum pokračoval ještě následujícího roku, kdy byly odkryty zbytky dřevěné zástavby ze 13. století, o kterých se předpokládá, že patří do nejstarší fáze kláštera (Břicháček 1997, č. 058, 49). V roce 2006 byla při výstavbě kanalizace na západní a severní straně nalezena keramika opět ze 13. stol. (Hereit 2009, č. 102, 39).

Přibližně 100 m od tohoto kláštera Kostelní ulicí se nachází stavební parcely č. 516/1 a č. 516/2, kde byla v roce 1998 provedena sondáž, při níž byly v sondě 1/98 nalezeny dvě vrstvy s menším keramickým souborem ze 13. stol. (Hereit 2000, č. 006, 44). Dalším dokladem osídlení této oblasti je samotné náměstí Míru. Zde byly v roce

1996 téměř na celé ploše odkryty objekty i vrstvy z konce 12. – 13. stol. (Břicháček – Metlička 1999, 264).

Všechny tyto nálezy by tak potvrdily domněnku, že centrum dřívější trhové vsi s celnicí nějakou dobu fungovalo paralelně s tímto osídlením a poté se postupně přesunulo do míst, kde bylo později přibližně v 2. pol. 13. století založeno město. Tyto skutečnosti také potvrzuje několik historických údajů. V roce 1233 máme písemnou zmínku o samostatné vesnici Domažlice v listině papeže Řehoře IX. (CDB III, č. 40, s. 39). Další historická zpráva informuje o tom, že město Domažlice bylo založeno v 60. letech 13. stol, protože již v listině z roku 1266 vystupuje společně se Stříbrem a Plzní jako civitas – město, ve kterém se konají trhy, z nichž každoročně muselo odvádět plat chotěšovskému klášteru (RBM II, č. 520, s. 202; Mužík 1976, 168 – 169). To znamená, že kromě práv, kterými disponovalo, muselo také mít určitou architektonickou formu. Jedním z důležitých znaků města byl jeho opevňovací systém, který se většinou skládal z hradby a bran.

Jak je vidět ještě na II. vojenském mapování Domažlice byly vystavěny jako pravidelně organizované město s obdélným půdorysem s paralelními ulicemi, které bylo obeháno městskou hradbou (Hauserová 1992, 13). Tuto podobu získalo podle bavorského modelu, kdy střed města byl tvořen protáhlým náměstím, které bylo na obou kratších stranách uzavřeno branami – Horní a Dolní. Stejně jako delší strany, které měly vystavěny brány ve své středové části, přičemž severní byla zřejmě významnější než jižní. Zároveň u Horní brány vznikl augustiniánský klášter a v jihozápadním rohu města hrad, který společně s městským opevněním zajišťoval obranu Domažlic. Důvodem, proč bylo náměstí tímto způsobem vystavěno, může být fakt, že právě tudy procházela Řezenská stezka (Mužík 1976, 169). Podobná schémata

tohoto typu také nacházíme např. v Lemgu v Německu (Hauserová 1992, 13).

V tomto případě by už komunikace nevedla původním směrem, to znamená přímo k poloze „Hvízdalka“, ale jistě by musela svůj průběh přizpůsobit půdorysu města. To znamená, že by do města přicházela buď z východní, nebo ze západní strany. Otázkou je, kudy pokračovala ven z města směrem ke Starému Plzenci. Osobně se domnívám, že takto významná dálková komunikace vedla několika směry.

5.2 Hlavní větev - Severovýchodní směr

5.2.1 Úsek Domažlice - Milavče

Jak již bylo v kapitole o Domažlicích řečeno, v poloze „Hvízdalka“ bylo nalezeno výšinné opevnění společně s mladohradištním a pozdněhradištním keramickým materiálem (Procházka 1987, 43, č. 94). To by nasvědčovalo určitému pohybu v této oblasti ještě předtím, než se osídlení přesunulo do centra nově založeného města. Na základě této polohy a nalezených raně středověkých artefaktů, shromážděných z nejbližší přílehlých katastrů předpokládám, že další průběh této stezky se orientoval severovýchodním směrem (mapa 5). Při pohledu na ortofotosnímky, které byly pořízeny v roce 1950 je vidět cesta, jejíž směr je patrný na základě průběhu místního remízku. Ten začíná na severní straně této lokality a pokračuje až k současné silnici, na kterou se zřejmě stezka napojila a vedla až do Chrastavic. Stejná komunikace je také zaznamenána v Josefském mapování. Podle půdorysu předpokládám, že pokračovala k místní sakrální památce a odtud vedla na sever přibližně 170 m. Zde mohla změnit směr na východ a napojit se na dnešní silnici, směřující do Milavčí. V současné době tento úsek funguje jako polní cesta, která vede souběžně se silnicí směřující do Radonic až k místu, kde dnes protéká místní nejmenovaný potok. Odtud by pokračovala přibližně 750 m po terase, na jejímž konci začíná být terén dosti svažité.

Přesto se domnívám, že tudy probíhala až do nejnižšího bodu, kde změnila směr na východ – k dnešnímu kostelu. Zde byl jihovýchodně od tohoto bodu proveden v roce 1993 průzkum v rámci stavby vodovodu, při kterém byly odkryty mísovité objekty společně s polozemnicemi. Také tady byla nalezena keramika, mazanice a bronzový náramek, podle kterých bylo toto sídliště datováno do mladší doby hradištní (Břicháček 1993, 294/93). Kromě této lokality byla na katastru nalezena ještě jedna přibližně v poloze trať „Záhumenec“ (jihovýchodně od jádra obce), kde byl v roce 1996 proveden vertikální řez. Došlo k nálezům sídlištního areálu, který zde existoval na přelomu raného a vrcholného středověku (Hereit 1998, č. 956, 111). Obě tyto lokality potvrzují osídlení v raném středověku, které by tak mohlo být jednou ze zastávek středověké stezky.

5.2.2 Úsek Milavče - Blížejov

Předpokládám, že její další průběh Řezenské stezky směřoval na sever od obce Milavče (mapa 5), kde přibližně po 170 m odbočil doleva a překročil trať. Odtud stezka mohla pokračovat zhruba mezi dnešní železnicí a řekou Zubřinou až do obce Nahošice. Tímto průběhem by se tak vyvarovala zbytečnému překračování terénních vyvýšenin. Ovšem je třeba mít na paměti, že tato komunikace nemohla být využívána po celý rok. Jelikož tento úsek vede v těsné blízkosti řeky, hrozilo zde nebezpečí záplav a to po celé jeho délce až k Nahošicím. Zde byl v na jižní straně od hřbitova nalezen mladohradištní keramický materiál, který sem byl zřejmě sekundárně přenesen ze břehu Zubřiny (Břicháček – Metlička 1999, 266 – 267). Tento nález by tak potvrzoval popsany průběh stezky.

Nahošice se nachází pod ostrožnou, která se tyčí na severovýchodní straně od obce. Zároveň je tato terénní překážka ohraničena řekou Zubřinou, proto se domnívám, že stezka v místě dnešního kostela odbočila na západ a poté zhruba po 500 m změnila směr na sever. Přitom by využila nejnižšího možného místa, které

směrem na západ prudce stoupalo. Odtud by pokračovala přibližně až na konec terasy, kde by začala pozvolna klesat směrem na severovýchod až k obci Blížejev, kde by navázala na dnešní silnici, která vede ve stejném směru ke stavbě čp. 92.

5.2.3 Úsek Blížejev – Osvračín

Odtud by pokračovala na východ kolem kostela sv. Martina až k železnici, kterou současná silnice překonává, a dál po přibližně 170 m přes řeku Zubřinu (mapa 6). Tímto způsobem by stezka opět využila nejnižšího možného průběhu a vyhnula by se tak velké svažitosti, která se nachází napravo i nalevo od koryta řeky a mohla by tak bez těchto terénních překážek pokračovat paralelně se Zubřinou k obci Přívozec. Podle půdorysu obce zaznamenaného na Františkově i Josefově mapě, přepokládám, že Řezenská stezka mohla směřovat na východ kolem kostela až k domu čp. 346, kde by změnila směr na severovýchod. Tak by se dostala k toku Zubřiny a pokračovala by po nejnížší terase ve zhruba 370 m n. m. až k jádru následující obce Chotiměř, kde se nyní nachází novorenesanční zámek společně s kaplí sv. Jana Nepomuckého. Okolo tohoto zámeckého areálu by pokračovala na severovýchod, kde by míjela po levé straně dřevařský podnik a následně překonala Hradištský potok.

Přibližně v této oblasti nad soutokem řeky Zubřiny a Hradištského potoka bylo na nejnížším terasovitém stupni nalezeno rozsáhlé pravěké sídliště, na jehož západním okraji byl prostřednictvím povrchového sběru získán keramický soubor ze 12. – 13. stol. Podle charakteru polohy lokality se autoři Břicháček s Metličkou domnívají, že původní osídlení bylo na stejném místě jako obec Chotiměř (Břicháček – Metlička 1999, 266).

Při pohledu na mapu 1 : 25 000 je vidět, že terén v této oblasti je na jihu i severu, kde se nachází polohy „Nad luhy“ a „Pod hájem“, prudce

svažitý. Z tohoto důvodu je tento úsek možné projít pouze při toku řeky Zubřiny, s níž by tato dálková komunikace vedla okolo vodní nádrže až do centra obce Osvračín, kde se nachází kostel.

5.2.4 Úsek Osvračín - Holýšov

Předpokládám, že od kostela by pokračovala severovýchodním směrem přibližně 340 m, kde bylo nutné překročit Dravý potok. Poté vedla po hraně nejnižší terasy přibližně ve 370 m n. m. severním směrem, kde by po zhruba 560 m přebrodila přítok, který vede kolmo na řeku Zubřinu. Odtud by vedla opět po terase, aby se tak vyhnula stoupání do Kirovo vršku a pokračovala dál podél Hustého lesa, který se nachází na pravé straně. Přičemž po celé trase tohoto úseku by vedla souběžně s řekou Zubřinou. V místech, kde Hustý les končí, mohla využít podobného průběhu, ve kterém v současné době vede železniční trať, tím by se tak vyvarovala velmi zamokřené oblasti nalevo a přílišné terénní svažitosti napravo. Touto trasou mohla pokračovat až k okraji vsi Staňkov (starší pravobřežní část města Staňkov).

Ves Staňkov se poprvé objevuje v písemných zprávách v roce 1233 společně se jménem Witlo de Stancowic, se kterým je spojen ještě v několika následujících listinách (Profous 1957, 639). Ovšem domnívám se, že zde osídlení existovalo daleko dříve, to však zatím nelze prokázat. Archeologické výzkumy, které byly provedeny na katastru Staňkova, se týkaly pouze hradu Lacembok (Procházka 2002, 193) nebo pravěkého pohřbívání (Archiv 3.0. 2009, 1971/703, č. 10306). Proto zatím můžeme využít pouze historické zmínky. Významnost této vsi stoupla v roce 1271, kdy byla již zmiňovaným Witlou, prodána chotěšovskému klášteru společně s kostelem sv. Jakuba a byla tak zahrnuta do širokého majetku tohoto kláštera (Hlinomaz 2009, 45). Dokladem o jeho rozvoji může být fakt, že již v roce 1367 byl Staňkov evidován v chotěšovském urbáři jako město (Hlinomaz 2009, 54).

Určit, kudy přesně mohla stezka vést v centru této vsi, je celkem složité. Místní zástavba zcela změnila charakter této oblasti, přesto se domnívám, že Řezenská stezka mohla mít podobný průběh jako současná silnice, která vede ve směru Osvračín – Staňkov. To znamená, že by přibližně po 270 m od překročení přítoku řeky Zubřiny, změnila svůj směr na východ. Vzápětí po zhruba 60 m by pokračovala opět na sever. Předpokládám, že stejně jako dnešní silnice i stezka vedla dále do centra vsi k ulici Rašínova. Poté by pokračovala Výtuňskou ulicí okolo hřbitova, čímž obešla vrch Mastník (430 m n. m.). V těchto místech by se tak odklonila od řeky Radbuzy a směřovala by na severovýchod od Staňkova. Odtud by vedla mezi polem nazývaným „V doubí“ a polohou „U lesíka“ po stejné terase až k místu, kde se na tuto komunikaci napojuje polní cesta. Domnívám se, že zde Řezenská stezka mohla změnit směr a pokračovala by severním směrem až k okraji Dolní Kamenice. Tu mohla obejít ze západní strany, kde by využila stejné trasy jako železnice. V této oblasti se na východní straně nachází Makový vrch (480 m n. m.) a na západní straně teče řeka Radbuza. Z těchto důvodů mohla mít tento průběh až k městu Holýšov.

5.2.5 Úsek Holýšov - Chotěšov

Holýšov (německy – Holeinschen) byl poprvé uveden jako vesnice v confirmaci chotětovského kláštera z roku 1272, která byla zhotovena Papežem Řehořem X. (Profous 1954, č. 1, 673). Doklady osídlení máme však v této oblasti daleko starší. Příklady mohou být – Čelákovská hora, kde bylo odkryto eneolitické sídliště. Navíc zde ještě byly nalezeny i keramické střepy, které potvrzují osídlení v raném středověku (Bašta - Baštová 1992, č. 350, 39). Další můžeme najít nedaleko – na tzv. „Slepičím vrchu“, zde bylo při záchranném archeologickém výzkumu odkryto pohřebiště z mladší doby bronzové (Vladař 2004, 117 – 118). Navíc se v této oblasti severovýchodně od obce nachází vrch „Trný“ (502 m n. m.), kde bylo při terénním průzkumu nalezeno halštatské hradiště,

společně se zlatými předměty, podkovami a keramikou (Justová 1979, 193 – 194).

V západní části tohoto vrchu vedla velmi významná poštovní cesta (od roku 1546) ve směru Holýšov – Stod dnešní silnice č. 26, která mohla nahradit dřívější průběh Řezenské stezky (mapa 7) (Hofinger 2002, 178 – 179). Ten však vedl podle zjištěných poznatků zřejmě jiným směrem. Abych mohla přesněji určit další úsek cesty, použila jsem Františkovo mapování, které nám zobrazuje město ve zcela jiné podobě. Podle půdorysu města předpokládám, že stezka souběžně následovala řeku Radbuzu, která mění svůj směr na východ a pokračovala v průběhu dnešní ulice Na Hrázi, která vede až k náměstí 5. května. Z tohoto centra mohla směřovat zřejmě přímo k údolí řeky Radbuzy, kde se nadmořská výška přibližně pohybuje od 350 – 360 m n. m. a není zde větších přírodních překážek. Odtud pravděpodobně pokračovala až k městské části Nový Dvůr, kde bylo nutno řeku přebrodit. V těchto místech by stezka Radbuzu opustila a stoupala dále lesem Hořina, kde se terén zvedá přibližně k 370 – 380 m n. m. Není totiž možné pokračovat podél řeky, protože svah zde prudce klesá až ke korytu a nelze ho obejít. Proto se domnívám, že cesta pokračovala zřejmě ve směru dnešní silnice, která vede k bývalému vojenskému prostoru Holýšov, od které by se pak odklonila a dále vedla souběžně s dnešní železniční tratí až k údolí potoka Hořina, kde se dnes nachází chatová oblast katastru Hradec u Stoda.

Zde byl při terénním průzkumu nalezen svazek přibližně 15 úvozů, které jsou dobře viditelné i na dnešních mapách. Díky působení lesní činnosti a místnímu vegetačnímu pokryvu není možné určit přesný počet. Proto jsem pro zaměření gps použila pouze krajní úvozy (kódy HS01 a HS02), které lze jednoznačně identifikovat. Jednotlivé reliktové úvozy nemají jeden jediný sestupný bod, nýbrž všechny vedou paralelně vedle

sebe. Jejich profil je většinou ve tvaru rozevřeného V a vlastní koruna je většinou společná pro dva paralelně běžící (mapa 7). Ostatní deskripce a rozměry jsou uvedeny v databázi, která je součástí CD.

Zmiňovaný úvozový systém napovídá, že zde dříve určitě vedla nějaká důležitá komunikace, která s největší pravděpodobností dále musela přebrodit potok Hořina a dále pokračovala zřejmě ve směru dnešní polní cesty do Hradce u Stoda (bývalý okres Plzeň – jih), kde máme doloženo velmi významné slovanské hradiště, centrum stodské oblasti. Při studiu map zjistíme, že je velmi dobře zaznamenáno ještě v mapách 1. a 2. vojenského mapování. Nechybí ani v Müllerově mapě z roku 1720, a také v současných katastrálních mapách je částečně vidět, jak jednotlivé parcely kopírují tvar samotného hradiště.

Podle dosavadních výzkumů bylo zjištěno, že se jednalo o dvoudílné hradiště s rozlohou 6,02 ha (Justová 1980, 270 - 271), které se nacházelo v západní části obce, konkrétně v poloze Šance (Sklenář 1992, 68). Podle J. Justové mohlo mít dokonce v severozápadní, západní a jihozápadní části zdvojenou fortifikaci, kde A. Knor v jižní poloze uvažoval o vchodu do hradiště. Tato teze by odpovídala vedení směru stezky z lesa Hořiny, jak jsem již dříve popsala (Justová 1979, 139). Zatímco v písemných pramenech je Hradec poprvé zmíněn v roce 1186 v donační listině jako majetek kladrubského kláštera (Nováček 2010, 136), artefakty získané z několika výzkumů na dané lokalitě potvrzují existenci daného hradiště již od 9. – 12. stol. Jedná se především o keramické fragmenty středohradištního až mladohradištního stáří získané např. z objektů na předhradí (Justová 1979, 143) nebo při povrchových sběrech na akropoli provedených Milanem Metličkou (vedoucí pravěkého oddělení ZČM) (Metlička 1997, č. 200, 71). Kromě keramiky zde byly nalezeny také kostrové hroby u kostela sv. Vavřince,

který zde určitě stál již na počátku 11. stol. Počátkem 12. stol. hradiště zaniklo.

V severní části obce, v místech, kde v současné době stojí kostel sv. Jiří, bylo nalezeno sídliště s dvorcem a valy, které zde existovalo současně s hradištěm v období od 9. stol. do počátku 13. stol. (Justová 1979, 139 - 186). Tento předpoklad potvrdil mladší výzkum provedený v 80. letech manželi Baštovými při stavbě nové prodejny naproti kostelu u železniční trati, kde byl nalezen keramický materiál mladohradištního stáří (Bašta – Baštová 1992, č. 919, 44). Vše by nasvědčovalo kontinuálnímu osídlení Hradce až do vrcholného středověku, kdy začíná být pravidelně zmiňován v historických listinách.

Právě v této části mohla stezka obec opustit a vést dál po levé straně Radbuzy, protože v tomto případě by nebylo třeba brodu přes řeku a mohlo se tak bez překážek pokračovat až do Stoda (bývalý okres Plzeň – jih). Zde bylo velmi rozšířené osídlení již v pravěku. Na základě archeologických nálezů, konkrétně keramických zlomků, můžeme zde doložit výšinné sídliště ze střední doby bronzové, které bylo nalezeno v jihovýchodní části obce na Šibeničním vrchu (Baštová – Metlička 1989, č. 435, 189) a také v poloze „Na Farmě“ na levé straně silnice č. 26 směr Holýšov – Stod, kde byly získány artefakty pravěkého stáří, které se nedaly blíže identifikovat (Metlička 1995, č. 323, 335). Ovšem raně středověké artefakty zde nalezeny nebyly žádné. Sice existuje informace o sídlišti mladší doby hradištní (Turek 1971, 166), která však byla Jarmilou Justovou vyvrácená (Justová 1979, 198 – 199). První písemnou zmínku o Stodě můžeme najít až roku 1235, kdy král Václav I. daroval své statky ve Stodě jako majetek chotěšovskému klášteru (Profous 1957, 172). Ale podle některých informací byla existence Stoda doložena o něco dříve. Konkrétně roku 1227, kdy již část Stoda byla součástí

majetku, kterého se po smrti zakladatelovy sestry Vojslavy ujal probošt Zdislav (Hlinomaz 2009, 42).

Přesto přes toto město Řezenská stezka určitě vedla. Její směr zřejmě probíhal po dnešní silnici vedoucí okolo nemocnice stále rovně, kde se pak napojila na známou císařskou neboli poštovní silnici (mapa 8). Při pohledu do map vojenského mapování je vidět cesta, která začíná v místech dnešní benzinové pumpy a vedla dále po poli okolo lomu až k Chotěšovu. Právě tento směr by mohl nasvědčovat dalšímu jejímu průběhu. Dokladů pro toto tvrzení může být hned několik. Jednak tato cesta je ještě částečně patrná z ortofotosnímků, dále vedla nedaleko Radbuzy, takže byl stále zajištěn přístup k vodnímu zdroji, ale nehrozilo zde nebezpečí zaplavení. Jedinou překážkou by se mohlo zdát překročení potoka, který však není nijak hluboký. Navíc přímo v této oblasti byla objevena dvě pravěká sídliště. Jedno bylo ze střední doby bronzové (Baštová – Svobodová 1995, č. 132, 335) a druhé bylo z mladší doby římské (Baštová – Metlička 1995, č. 125, 335).

5.2.6 Úsek Chotěšov - Dobřany

Bohužel díky zemědělské činnosti podléhá tato krajina neustálým změnám. Proto není možné, aby se zde zachovaly nějaké relikty, které by umožnily mapovat přesnější průběh. Jisté však je, že další důležitou zastávkou byl Chotěšov, kde se nacházel premonstrátský klášter. Máme však doklady, že tato vesnice existovala ještě před jeho vlastním založením. Jedná se o archeologické nálezy a písemné zdroje.

V roce 2004 v poloze „Dobřanská pole“ byl proveden analyticko – povrchový průzkum, při kterém bylo zjištěno možné raně středověké sídliště (Řezáč 2007, 374/2003). Kromě tohoto nálezu byl učiněn ještě průzkum na zahradě samotného kláštera. Kde byl nalezen kostrový hrob východo-západní orientace, který neobsahoval žádné milodary (Justová

1979, 198). Bohužel na základě těchto artefaktů se nedá raně středověké osídlení bezpečně doložit.

Můžeme však využít písemných záznamů, které toto tvrzení mohou potvrdit. První zpráva se týká darování chmelného ostrova v Chotěšově klášteře v Kladrubech v 1. třetině 12. stol. (Nováček 2010, 25). Dále máme k dispozici testament sepsaný zakladatelem chotěšovského klášteře Hroznatou v roce 1197, kde již uvádí statek Chotěšov (Hlinomaz 2003, 291). Samotný klášter byl pak založen zřejmě v roce 1202 (Bendová 2010, 12). Pro svou polohu, bohatou pozemkovou držbou a hospodářskými statky, se stal velmi důležitou součástí systému zastávek, jako byly hrady, biskupské dvorce a knížecí dvorce, které tehdy na této dálkové stezce byly zakládány. Podle svého účelu, měla každá zastávka svou funkci. Většina z nich ale musela fungovat jako místo, kde se mohl cestující najíst a napít, zároveň zde přenocovat a také jako stanice, kde bylo stejně tak postaráno o jeho koně nebo jiný druh dopravy (Vávra 1973, 32).

Je zajímavé, že přibližně 7 km východním směrem dál v tehdejší měste Dobřany (mapa 8) (bývalý okres Plzeň – jih) měl již v roce 1259 svého konkurenta v podobě klášteře řádu magdalenitek (Kašpar 1998, 4). To nebyvalo zvykem, zakládat dvě církevní instituce podobného charakteru vedle sebe. Zřejmě to bylo způsobeno významností samotného města Dobřany. Proto se domnívám, že následující průběh stezky pokračoval přímo sem. Při pohledu do mapy zjistíme, že mohl vést dvěma směry.

Prvním z nich byla dnešní silnice, která vede na Vodní Újezd a odtud pak 2,5 km západně do Dobřan. Tato varianta by byla nejkratší. Osobně se však domnívám, že byla volená jiná trasa. Důvody pro toto tvrzení mám hned dva. Směrem z Chotěšova k lesu Dubovci se terén zvedá, nevede po jedné terase nýbrž naopak a při kvalitě tehdejších

komunikací, by bylo cestování velmi namáhavé. Dále písemné zprávy o vesnici Vodní Újezd jsou až z roku 1564, kdy je zaznamenán jako součást majetku v Berní rule (Hlinomaz 2009, 103).

Cesta do Dobřan zřejmě vedla směrem na Mantov. Ten byl stejně jako ves Chotěšov poprvé písemně uveden již v testamentu chot. kláštera. Zde však bylo nutné překročit Radbuzu. Ovšem předpokládám, že v tom žádný významný problém nebyl. Jelikož neexistuje žádné jiné spojení mezi těmito dvěma vesnicemi, musel zde určitě fungovat nějaký způsob dopravy. Odtud pak mohla vést východním směrem z Mantova po cestě, na které přibližně v polovině stojí Vachtlův mlýn, rovnou do Vstiše. Tato cesta vede při údolí Radbuzy a není zde žádné stoupání ani klesání. Na rozdíl od Vodního Újezda, zde bylo nalezeno raně středověké zemědělské sídliště, které podle artefaktů spadá do stejného období jako lokalita ve Vochově a Bdeněvsi (Břicháček - Baštová 2004, 42). Domnívám, že stezka dále pokračovala přes Vstiš, kde překonala Dnešický potok a dále směřovala jihovýchodně od vesnice na Dobřany. Předpokládám, že vedla v místech dnešní asfaltové silnice, která se ve městě napojuje na Jiráskovu ulici. Ani zde nenacházíme žádného stoupání, které by mohlo narušit jízdu.

V mapách II. vojenského mapování je vidět ještě jedna cesta, která vede stejným směrem a dnes již existuje pouze jako polní komunikace. Tato varianta se mi ovšem zdá méně pravděpodobná, protože v místech těsně před Dobřany míří přímo do oblasti toku Radbuzy, kde v období záplav mohlo dojít k jejímu poškození.

5.2.7 Úsek Dobřany – Starý Plzenec

Každopádně stejně jako první cesta by také tato přicházela do jihozápadní části města. Uvedený směr je pozorovatelný ještě na mapách II. vojenského mapování, kde je velmi dobře vidět, jak byla tato stezka respektována. Navíc zde můžeme vidět ještě jeden nepřímý doklad

středověkého opevnění historického jádra, které podle dosavadních písemných zdrojů bylo založeno na místě, kde již dříve stála ves s románským kostelem a panským sídlem (Karel 1995, 3 – 6). Osídlení zde muselo existovat ještě před založením samotného města, poprvé zmíněného roku 1243 v souvislosti se jménem majitele osady jistým Závišem z Dobřan (Profous 1954, č. 2, 399). Mimo tuto ves bylo odkryto také slovanské pohřebiště v roce 1898, které se nacházelo u silnice vedoucí ke Šlovicům. (Hraše 1898, 254). V hrobech byly nalezeny kostrové pohřby, které byly uloženy ve východo-západním směru. Pouze jedna kostra byla pohřbena zřejmě vsedě. Co se týče nálezů, jedinci u sebe měli různé šperky. Jednalo se o bronzové a postříbřené náušnice a prsteny a také o keramické střepy s typickou vlnicí. Podle těchto nálezů toto pohřebiště bylo využíváno v 10. – 11. století (Bělohlávek 1980, 167). Dalším dokladem pro využívání této krajiny by mohl být menší soubor keramických fragmentů z 12. stol., který byl získán povrchovými sběry v roce 2003 Milanem Řezáčem (Řezáč 2008, č. 102, 47).

Podle těchto nálezů můžeme usoudit, že tato oblast byla díky své výhodné poloze vhodná pro osídlení již od raného středověku, a proto se tak stala dalším centrem, přes které Řezenská stezka vedla. Jak již bylo výše řečeno, samotný půdorys města byl koncipován tak, aby respektoval dřívější vedení stezky. Stejně jako autor Tomáš Karel, i já se domnívám, že tato dálková komunikace dále pokračovala jihovýchodním směrem (mapa 9) (Karel 1995, 4) přes vesnici Robčice do Štěnovic, zřejmě po dnešní silnici č. 180. Je to nejkratší možné spojení. Ještě by se také nabízela varianta přes Šlovice a pak napojení zpět na Štěnovice (Hofinger 2002, 161), ke kterému svádí pohled na dnešní dálnici. Tomuto tvrzení bych se však raději vyhnula.

Stejně jako krajina na Stodsku i tato je velmi intenzivně zemědělsky využívána, proto zde není možnost nalézt nějaké reliktů cest. Bohužel ani

v místě, kde prochází dnešní silnice lesem, nejsou na mapách vidět žádné známky starší komunikace. Vodítkem nám může být pouze kaple a pomník, které stojí na levé straně komunikace. Z těchto důvodů je třeba se opřít o archeologické nálezy. V případě Robčic (bývalý okres Plzeň – jih) nám tyto podklady chybí. Ale pokud budeme pokračovat dál po této silnici ve vzdálenosti přibližně 1,2 km, na pravé straně v poloze na Malinci uvidíme ostrožnu, která je z jihovýchodu obtékána Úhlavou. V místě nejnižšího stupně samotného svahu, u kterého se dnes v blízkosti nachází zahrádkářská kolonie, byly nalezeny keramické střepy ze 12. - 14. století, přičemž nejvyšší koncentrace byla zjištěna ve východní a jihovýchodní části spodního pole. Jelikož tato lokalita není zatím významněji narušována orbou, keramické střepy nebyly výrazněji fragmentovány, proto měly často ostré lomy a větší velikost. Povrchový průzkum uskutečněný v říjnu 1999 byl znovu opakován v prosinci téhož roku, kdy byl získán podobný soubor keramiky. Podle těchto nálezů a polohy této lokality se zřejmě jednalo o ves, která zde existovala od mladohradištního období a zanikla někdy v 15. stol. Podle autora Petra Sokola byla ves identifikována pravděpodobně jako Malé Štěnovice, které nebyly dosud objeveny (Sokol 2001, 5).

Pokud od této lokality půjdeme 1,3 km severovýchodním směrem podél Mlýnského potoka, dojdeme až na místo, kde dříve stávalo štěnovické tvrziště. Ostrožna, na které bylo vystavěno, je přirozeně ohraničena na severní straně řekou Úhlavou, na jižní straně Losinským potokem a západní hranici tvoří soutok těchto dvou toků. Podle její dnešní podoby se dá usoudit, že na této ostrožně byla v předpolí vystavěna mohutná hradba se širokým příkopem a bermou a její okraje byly chráněny palisádou. Hradba mohla mít dřevěnou roštovou konstrukci vyplněnou kamením a hlínou, opatřenou kamennou nebo dřevěnou plentou. Její okraj byl nahoře lemován nízkou palisádou. Na základě

nalezených keramických fragmentů se dá tato fortifikace datovat do přelomu 12. – 13. století (Rožmberský 2003, 3 – 4).

Do stejného časového období by se dala zařadit ještě jedna lokalita, nalezená na katastru Štěnovic, jejíž přesná poloha se nachází ca 100 – 130 m severně od Losinského potoka a přibližně 800 m severovýchodně od výše uvedeného tvrziště. Místní této oblasti říkají „V černém lese“ nebo „Na Škrabochu“. Také zde by se podle nálezů mohlo vyskytovat mladohradištní osídlení (Sokol 2001, 5). Jak je vidět v mapě 9, všechny tyto lokality se nacházejí v těsné blízkosti od vedené stezky, což by potvrzovalo její průběh, směřující do Starého Plzeňce. Tento úsek by tak začínal od poslední jmenované lokality dále po silnici číslo 180, která v poloze zvané „Na Valu“ stáčí svůj směr na severovýchod na Plzeň 8 – Černice a opouští tak Řezenskou stezku, která by dále pokračovala přes dnešní Městský les

Přestože centra jako Smolov u Spáňova, Příkopy u Kdyně, Hradec u Stoda, byly významnými body celé této sítě Řezenské stezky a měly svoji nezastupitelnou roli, žádné z nich se nevyrovnalo Starému Plzeňci. Zde bylo nalezeno hradiště, nazývané Hůrka stejně jako vrch, které se skládalo z akropole a předhradí. Na východní části vnitřní plochy hradiště byly nalezeny velmi destruované pozůstatky kostela sv. Vavřince. (Hejna 1976, 49). Podle nových poznatků bylo zjištěno, že tato malá jednolodní stavba byla zřejmě součástí „knížecího paláce“ (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 799 – 805). Zároveň se v této části města konkrétně na jižní hraně západního předhradí ještě dnes nachází rotunda sv. Petra, u které se předpokládá, že byla dostupná z východní části, to znamená ze samotného hradiště (Nováček 2006, 137). Tato sakrální stavba byla zřejmě postavena až ve 12. stol. (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 799 - 807), stejně jako kostel sv. Kříže, který byl založen na východním předhradí (Hejna 1976, 49).

Kromě této ostrožny nacházíme ve stejném období 10 – 13. stol. doklady pro osídlení také na Malé straně (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 821), které mohlo plnit funkci opevněného podhradí. Předpokládá se, že právě v této části obce se nacházelo velmi významné tržiště (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 799 - 804). Kromě těchto nemovitých i movitých artefaktů byla na Malé Straně v linii Malostranské ulice – ulice Hradiště nalezena pravděpodobně středověká komunikace (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 801), která by mohla představovat určitý úsek Řezenské stezky.

Podle dosavadních výsledků se tato aglomerace koncentrovaná na ostrožně a pravobřežní oblasti řeky Úslavy se v 2. pol. 13. století rozšířila také na levobřeží (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 813). Zde se zřejmě nacházelo velmi rozšířené sídliště, které bylo podle nalezeného keramického materiálu datováno do 12. – 13. stol. (Frýda – Hus 1989, č. 431, 187; Frýda 1995, č. 708, 333). Součástí tohoto sídliště byly také sakrální stavby. Jednalo se o současný kostel Panny Marie, který svou výstavbou zřejmě navázal na předchozí dva pohřební areály (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 801 - 804), dále kostel sv. Jana Křtitele (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 813), sv. Blažeje a kostely sv. Václava a sv. Martina, u kterých si přesně nejsme jistí polohou (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 809).

Všechna uvedená fakta dokládají, že tato sídelní aglomerace představovala významné centrum, které zajišťovalo všechny centrální funkce do té doby, než byla v roce 1295 založena „Nová Plzeň“ (Široký – Nováček – Kaiser 2004, 798), a proto je jednoznačné, že Řezenská stezka tímto centrem určitě musela procházet a odtud dále pokračovala až do Prahy.

5.3 Hlavní větev - Severní směr

5.3.1 Úsek Domažlice – Horšovský Týn

Na základě nálezů a významnosti města Horšovský Týn se domnívám, že jeden směr hlavní větve mohl procházet právě tudy (mapa 5). Půdorys města Domažlice značí, že by stezka pokračovala Horní bránou, kde se napojila na současnou ulici Prokopa Velikého, kterou by vedla dále až za hranice současného města. U polohy „U Cihelny“ by se napojila na současnou silnici, která stáčí svůj směr na severovýchod a dále k severu, aby se tak vyhnula terénní vyvýšenině, která je nazývána „Na Kole“ (485 m n. m.). Takovým průběhem by využila nejlepší možnou variantu k průchodu touto oblastí. Dále mohla pokračovat okolo polohy „Vlčí hrdlo“, která se nacházela na pravé straně komunikace až k menší vodní nádrži (nalevo). Po celý tento úsek by stezka dále stoupala až k Týnskému háji, kde by dosáhla až 530 m n. m. Od tohoto vrcholového bodu by klesala přibližně v oblasti mezi polem nazývaného „Machovna“ napravo až k místu, kde se na levé straně napojuje komunikace, která vede k vesnici Třebnice. V tomto místě by začala stezka opět mírně stoupat, aby tak překonala vrchol Chlum nejméně náročnou variantou. Odtud by procházela přibližně 350 m lesem a poté klesala dále podél pole nazývaného „Čihadlo“, které se nachází na levé straně komunikace. Z této polohy by klesala přibližně 800 m, kde je v současné době protínána silnicí, která vede ve směru Jeníkovice – Mrchojedy. Dnešní silnice ve směru Domažlice - Horšovský Týn přibližně po 370 m změni svůj směr na severovýchod, ovšem podle mého názoru, jestli tato větev opravdu vedla tudy, pokračovala by ve stále stejném směru. Tím by se vyhnula dvojnásobnému přechodu přes Lazecký potok, který by mohl být ve středověku velkou přírodní překážkou. Tento úsek stezky je ještě dnes zachován v podobě polní cesty, která klesá přibližně 950 m až k místu, kde se nachází jiná komunikace, která spojuje tuto polní se současnou silnicí.

Důvod, proč zmiňuji tyto podrobnosti, je ten, že na poli mezi silnicí a Lazeckým potokem byl v roce 1993 proveden povrchový výzkum. Při něm bylo nalezeno 15 objektů s červenou spálenou výplní. Zřejmě se jednalo o raně středověké polozemnice s rozoranými pecemi. Společně s těmito nálezy byl také získán keramický soubor, který byl zařazen do středo – mladohradištního období (Břicháček 1997, č. 952, 64).

Další doklad osídlení této oblasti nacházíme přibližně 1,4 km vzdušnou čarou na jihozápad od této spojnice polní a současné cesty. Zde byly nasbírány v roce 1959 v prostoru dnešní pískovny mezi Horním a Dolním Valdorfem pozdněhradištní až středověké keramické zlomky. Obě tyto lokality by tak mohly potvrdit vedení této větve, které podle Josefského i Františkova mapování pokračuje k dnešnímu zemědělskému objektu, který obchází ze západní strany. Přibližně v těchto místech by se napojila na silnici, která vede od Horního Valdorfu. V současné době tato komunikace mění svůj směr na východ, ovšem podle mého názoru, stezka pokračovala stále na sever. Tento průběh se částečně zachoval ve formě remízků, které dnes tvoří západní hranici již zmíněného zemědělského objektu.

Podle půdorysu města, zobrazeného v Josefském i Františkově mapování předpokládám, že se tato dálková komunikace spojila s dnešní silnicí, nazývanou Domažlická, přibližně v místech přejezdu železnice. Odtud pokračovala až k toku řeky Radbuzy, kterou zde bylo potřeba přebrodit, a dále směřovala k areálu zámku Horšovský Týn.

První doklady zdejšího osídlení spadají již do pravěkého období (eneolit a halštat), na ně zřejmě později navázalo raně středověké osídlení (Bašta – Baštová 1991, 13). Od roku 1984 zde probíhalo několik archeologických výzkumů pod vedením Mgr. Lenky Krušinové a Prof. Tomáše Durdíka přímo v areálu zámku, ve většině případů se jednalo o nádvoří. Nálezy, které zde byly odkryty, byly interpretovány jako

pozůstatky fortifikace, jejíž čelo mělo podobu vyplétané stěny zřejmě mladohradištního období. Autoři předpokládají, že právě toto dřevěné opevnění chránilo biskupský dvorec (Durdík – Krušinová 1992, č. 010, 41). Uvnitř této fortifikace byl objeven objekt, zřejmě polozemnice, v jejímž interiéru byly nalezené keramické zlomky a část kování, které byly datovány do 12. – 1. pol. 13. století (Durdík – Krušinová 1986, 129). Kromě těchto profánních objektů, zde byly nalezeny pozůstatky sakrální architektury, tzv. staré kaple společně se hřbitovem, která podle keramických nálezů byla datována do 40. let 13. stol. (Durdík – Krušinová 1992, č. 010, 41).

Kromě areálu zámku byl také plošným odkryvem v roce 1993 zkoumán dům čp. 2. Zde byl nalezen keramický mladohradištní materiál (Břicháček – Braun 1997, NZ 357, 41), který odpovídá stejným keramickým zlomkům z plochy biskupského dvorce (Břicháček – Metlička 1999, 262). Na základě těchto faktů, můžeme předpokládat, že Horšovský Týn bylo jedním z center, kterým tato významná stezka mohla procházet. Otázkou zůstává, kudy stezka pokračovala směrem z Horšovského Týna na Starý Plzenec.

Jak jsem již psala v kapitole Metoda práce - Modelové vedení Řezenské stezky, kromě všech již zmíněných map jsem měla k dispozici letecké snímky, které byly pořízeny Katedrou Archeologie na Západočeské univerzitě v Plzni v roce 2006, na nichž byla vidět velmi široká soustava úvozů ve vedlejší obci Semošice (mapa 11). Tyto relikty úvozů byly následně ověřeny terénní prospekcí. Jejich poloha se nachází na katastru obce Semošice konkrétně na Dubovém vrchu, východně od Semošického potoka. Celá soustava se skládá z přibližně dvaceti reliktních úvozů, které jsou lesní školkou rozděleny na dvě části, přičemž všechny koleje vedou ve stejném SSZ – JJZ směru paralelně s dnešní hranicí obory, která se nachází na západ do této soustavy. Úvozy s kódy SE01

a SE07 vedou souběžně se současnou lesní cestou, která je stále využívána a zároveň tvoří katastrální hranici obce Semošice. Celý tento systém je tvořen liniemi, které mají vždy korunu úvozu společnou pro dvě koleje. Na severním konci soustava přechází v les a na jižním konci je ohraničena Semošickým potokem, za nímž byly objeveny v prostoru mezi tokem potoka a hranicí pole dva kameny. Bohužel na základě jejich podoby nelze usoudit, zdali jsou hraniční nebo ne. Přesnou lokalizaci těchto kamenů nalezneme na mapě 11. První (dolní) část soustavy úvozů je částečně zasypána především v horní partii, kde začíná lesní školka, která se dříve nacházela a již je znovu zasazena také v prostoru druhé (horní) části této soustavy. Tímto působením lidí i přírodních činitelů jako je např. splach dochází k prostorové transformaci těchto reliktních (Neustupný 2007, 54).

Zmiňovaná soustava úvozů jistě byla hojně užívána a mohla také sloužit jako místo průběhu jedné z větví Řezenské stezky. Pokud tomu tak opravdu bylo, můžeme uvažovat o tom, že z areálu dnešního zámku Horšovský Týn stezka mohla pokračovat směrem na Plzeňské předměstí, kde by navázala na lesní a posléze polní cestu, kterou máme zaznamenanou také ve Františkově mapování. Poté zřejmě mohla pokračovat ve směru dnešního remízku, který se pojí s touto polní cestou a vede rovnou k soustavě úvozů v Semošicích (mapa 10). Tyto relikty vedou ve stejném směru jako již zmíněná lesní cesta. Tudy mohly pokračovat pozvolným stoupáním téměř k vrcholu Dubového vrchu a odtud až k okraji lesa. Dále mohla směřovat k poloze „V Doubravě“, kterou obešla z jižní strany a vedla dále k obci Puclice a odtud mohla pokračovat až do Staňkova, kde by se napojila na větev Domažlice – Blížejev – Staňkov – Hradec u Stoda – Starý Plzeňec. Tento směr je pouhá hypotéza, která může být v budoucnu dále zkoumána.

5.4 Vedlejší větve

Stejně jako většina autorů (např. Hraše, Maur nebo Vávra), také já se domnívám, že Řezenská stezka nevedla pouze jedním směrem, ale mohla mít několik větví, kterým se budu věnovat následně. Proto jsem se v této části práce pokusila o určení jednoho z vedlejších směrů. Co se týče polygonu, terénní prospekci jsem provedla na katastrech Kolovče, Srbic, Ptenína, Otěšic, Krchleb a Dnešic, kde byly nalezeny pouze přírodní strže nebo lokální úvozy. Ty měly po vynesení do celkové přehledné mapy odlišný směr. Proto byly vyřazeny. Přesto na některých z těchto katastrů, podrobnosti uvedu u každého úseku zvlášť, byly nalezeny raně středověké artefakty.

5.4.1 Úsek Domažlice - Radonice

Jak jsem již uvedla v kapitole úsek Domažlice – Milavče, v obci Chrastavice se stezka mohla rozdělit na dvě větve (mapa 12). První by vedla na zmíněné Milavče a druhá by se stočila směrem na jih po současné silnici a pokračovala paralelně s první větví přibližně až k bodu, odkud se na pravé straně napojila komunikace jiná. V tomto prostoru by nepatrně změnila směr k jihu, kde terén pozvolna klesá a směřovala by dál přes železnici až k místu, kde bylo nutné překonat řeku Zubřinu. Předpokládám, že odtud mohla pokračovat přímo do dnešní obce Radonice. Zde u domu čp. 4 byl při výkopu vodovodní rýhy v roce 1993 nalezen keramický soubor z 11. – 12. století, u něhož se předpokládá, že pochází z rovinného sídliště (Břicháček 1997, č. 251, 264).

5.4.2 Úsek Radonice – Kanice

Od této stavby čp. 4 by stezka zřejmě pokračovala ke kostelu a vedla dál severovýchodním směrem po dnešní silnici. V současné době má tento úsek cesty dvojitý esovitý charakter (mapa 12), ale pokud se podíváme na Františkovo mapování, zjistíme, že v 1. pol. 19. století komunikace tato „esa“ neměla. Jistých náznaků tohoto průběhu si

můžeme všimnout ještě na ortofotosnímcích, kde je tento směr částečně naznačen pomocí porostových příznaků a také remízkem, který leží ve stejném směru jako dřívější cesta. Důvodem, proč se směr změnil, může být pozvolné stoupání místního terénu, kterého se v této oblasti přibližně 800 m východním směrem za polohou Držalka dosáhne zhruba 480 m n. m. Odtud by zřejmě cesta pokračovala stejným směrem až k místu, kde se po pravé straně nachází menší les bez pomístního názvu. Pozvolným klesáním by vedla dál přibližně 750 m až do oblasti, kde se na pravé straně silnice nachází pole, jež je z východní části ohraničeno polní cestou a na západní části tvoří hranici Hradištský potok. V této poloze bylo v letech 1999 – 2000 při povrchovém sběru P. Břicháčkem a M. Řezáčem objeveno, stejně jako v Radonicích rovinné sídliště, které bylo podle nalezené keramiky zařazeno do 12. – 13. století (Břicháček - Řezáč 2003, č. 243, 79).

Přibližně z této polohy nazývané „Na držadlech“ stezka zřejmě pokračovala přes Hradištský potok po současné silnici do středu obce Hradiště okolo kostela a vedla dále po hlavní silnici severovýchodním směrem na Kanice (mapa 12). Tímto způsobem by se tak vyhnula výraznému stoupání v poloze Dubce (453 m n. m.), které se nachází na severní straně této obce, a využila tak sedla, jež je na své pravé straně uzavřeno polohou „U kopce“. Tento úsek je velmi dobře patrný na Josefském mapování, kde je zdůrazněn průchod komunikace mezi těmito vrcholy. Odtud mohla komunikace stoupat mezi poli nazývanými místními jmény „V březí“ a „Ratejna“ až k obci Kanice.

5.4.3 Úsek Kanice - Srbice

Obec Kanice má velmi složitý půdorys, který už je patrný na Josefském i Františkově mapování, proto se domnívám, že Řezenská stezka mohla využít stejného průběhu jako dnešní hlavní silnice. To znamená, že by vedla okolo místní vodní nádrže stále východním

směrem kolem zámečku. Stejně jako první popsaná větev i tato zahrnovala některá raně středověká centra, která podle nalezených artefaktů plnila určitou funkci. Proto se domnívám, že stezka dále pokračovala přes Koloveč až do Srbic, kde mohlo takové centrum existovat (mapa 13).

V tomto případě by cesta směřovala na východ po hlavní silnici podél pole nazývaného „Pod Liskovicí“ dál až k Dravému potoku. Tímto způsobem by komunikace probíhala v nejnižším možném úseku krajiny. Při tvorbě modelu Řezenské stezky bylo na tomto a vedlejším katastru obce Lštění nalezeno v současných mapách značení pro úvozy, ovšem při povrchové prospekci bylo zjištěno, že se jedná o přírodní strže, nikoliv o relikt úvozů. Za Dravým potokem přibližně po 140 m vytváří silnice tvar písmene S. Tato úprava byla provedena zřejmě až ve 20. století, protože na Františkově mapování je vidět ještě původní průběh, který je pozvolný. To je patrné také na leteckých snímcích z Dobrušky, pořízených v roce 1957. Poté by stezka pokračovala mezi polem nazývaným Skalka, nacházejícím se na levé straně a polem „Na Milovkách“ po pravé straně. Po celý tento úsek se terén mírně zvedá – zhruba o 30 m n. m. až k samotné obci Koloveč, na jejímž katastru raně středověké osídlení nalezeno nebylo, přesto se domnívám, z již zmíněných důvodů, že jedna větev této stezky procházela právě přes Koloveč. Průběh této komunikace v obci je velmi dobře zřejmý na Josefském i Františkově mapování, kde je na půdoryse patrné, že se výstavba zděných staveb koncentruje poblíž centrální silnice, která by mohla značit směr této stezky. Ten zřejmě pokračoval severo-severovýchodním směrem po jedné terase ve zhruba 460 m n. m. podél polohy „U cihelny“ po levé straně až k průmyslovému podniku. Odtud by dále pokračovala mezi poli „K Srbici“ a „K Těšovicům“ paralelně se Srbickým potokem až k Srbicím. Zde směřovala zřejmě přímo do středu Srbic, kde se nachází kaple a pak by komunikace změnila směr na severovýchod a pokračovala dále přes

Srbický potok až k vrchu Hůrka, na jehož vrcholové partii stojí kostel sv. Víta společně se hřbitovem.

Na jeho území bylo při hloubení hrobů objeveno několik hradištních střepů. Na základě nedostatečných informací nelze určit přesné stáří nalezené keramiky. Navíc podle popisu místa nálezů, sepsaného v hlášení, není jistá ani přesná lokalizace. Přesto se autor domnívá, že přímo na tomto místě se dříve nacházelo raně středověké hradiště (Holý 1941, č.j. 521 – 4825 urg.).

Přibližně 180 m východním směrem od hřbitovní zdi na jižním svahu kopce byly v roce 1988 při povrchovém průzkumu získány mladohradištní střepy (Bašta - Baštová 1988, RP 88/15). Zhruba ve stejné oblasti mezi okrajem louky a valem byl zjištěn objekt. Tady došlo k nálezům mazanice, železné strusky a keramického mladohradištního souboru (Bašta – Baštová 1988, RP 88/14).

Kromě této lokality byla nalezena v roce 1998 na katastru obce Srbice ještě jedna poloha nazývaná „U kovářského rybníka“, která byla na základě nalezené keramiky určena jako středověká. Bližší informace o tomto materiálu však nejsou uvedeny, proto nemůžeme jednoznačně říci, zda patří mezi raně středověké lokality (Kastner 2000, č. 958, 195).

5.4.4 Úsek Srbice – Bijadla u Merklína

Podle topografie místní situace a polohy těchto a následujících lokalit se domnívám, že Řezenská stezka zde mohla obejít vrch Hůrka ze západní strany a odtud mohla pozvolna klesat až k místní vodoteči, která směřuje k Srbickému potoku (mapa 13). Po jeho překročení by opět stoupala k poloze „Pod nivami“, kde se na ni v současné době napojuje silnice na Hlohovčice. Od tohoto místa by vedla dále až k Poděvousům, které jak vidíme na Františkově mapě, měly své prvotní osídlení koncentrováno okolo středové komunikace. Podle toho se domnívám, že stezka mohla pokračovat právě po této silnici až k severnímu konci obce,

který se ještě v současné době stáčí směrem k obci Buková. Úsek z Poděvous do Bukové je velmi dobře patrný na Josefském mapování. Část cesty je ještě zachována v podobě remízku, který dále směřuje do prostoru mezi polohami „Na bráně“ a „Porskem“. Odtud by stezka zřejmě pokračovala zhruba ve stejném směru jako současná polní cesta až k okraji obce Bukové.

Protože v této oblasti se nacházela dnes již zaniklá vesnice Bijadla u Merklína s kostelem sv. Vavřince (Nováček 2010, 144), předpokládám, že následující průběh pokračoval právě tímto směrem. Půdorys Bukové, který je patrný z Františkovo i z Františkovo - Josefského mapování neboli 3. mapování, značí, že by stezka mohla do obce vstoupit směrem od severozápadu a odtud mohla směřovat k samotnému jádru obce. Zde zřejmě změnila směr na severovýchod a pokračovala dál okolo zemědělského objektu pozvolným klesáním mezi poli nazývanými „V pasekách“ na pravé straně a „Pod křížkem“ na levé straně. Odtud zřejmě pokračovala okolo současného rybníka Drnovka, který se nachází nalevo a dále přibližně 250 m až k bodu, kde mohla změnit směr na východ a vést paralelně s řekou Merklínkou až do středu obce Kloušov. Předpokládám, že zde ve středu opět změnila směr na sever a po zhruba 180 m stočila svůj průběh přímo k zaniklé vesnici Bijadla u Merklína.

5.4.5 Úsek Bijadla u Merklína – Soběkury

Jak již bylo výše uvedeno, první písemné zmínky o vsi Bijadla jsou ze 12. století, kdy se stala společně s farním kostelem sv. Vavřince prostřednictvím postupné donace majetkem kladrubského kláštera (Nováček 2010, 144). Z písemných zdrojů víme, že v okolí této vesnice se nacházely v raném středověku ještě další dvě. Jednalo se o zaniklou vesnici Tuřany a Dnešice. Proto se domnívám, že následující průběh mohl směřovat právě na Soběkury (mapa 13). Podle místní morfologie krajiny předpokládám, že odtud stezka směřovala na východ, kde po

zhruba 350 m překonala řeku Merklínku. Odtud zřejmě pokračovala podél dnešní severní hranice Merklína dále na východ, kde se vytváří přirozené sedlo, které je z obou stran ohraničeno lesy. Právě tímto sedlem mohla stezka vést dál a pokračovat zřejmě ve směru současné silnice směr Merklín – Soběkury. Pak již zřejmě stačilo projít v místech dnešního lesa okolo vrchu Paní hora (484 m n. m.) a pozvolna klesat až k Dnešickému potoku, kde zřejmě stezka změnila směr na východ. Přibližně po 250 m stočila svůj průběh na severovýchod, tím by se tak dostala za současnou hranici obce Soběkury. Odtud by pak procházela mezi poli označované jako „Na močidle“ nalevo a „Za kravínem“ napravo, kde se na ni napojuje polní cesta vedoucí přímo k poloze „V Tuřanech“.

5.4.6 Úsek Tuřany - Dobřany

Zde byly provedené povrchové sběry a záchranný výzkum v roce 2002. Bylo zjištěno, že se v této oblasti nacházela zaniklá ves Tuřany, která podle nalezených artefaktů zřejmě vznikla již v 8. stol. a zanikla někdy na počátku 15. stol. (Břicháček – Řezáč 2005, 35 - 36). V historických zprávách se poprvé objevuje v 1. třetině 12. století, kdy je jako nepanovnická donace získána kladrubským klášteřem (Nováček 2010, 135). Kromě této vesnice byla v jejím okolí nalezena výrobní centra na hutnění železa. (Břicháček – Řezáč 2005, 34). Osídlení tohoto stáří a charakteru by tak mohlo potvrdit průběh zkoumané dálkové komunikace.

Předpokládám, že stezka pokračovala po současné silnici souběžně s Dnešickým potokem podél polohy „Na vymoklích“ a dále k bodu „Brabčik“ (372 m n. m.), které se obě nachází na levé straně této komunikace. V celém úseku by stezka pozvolně klesala dále až k obci Dnešice, která se ve 12. stol. prostřednictvím panovnické donace stala majetkem kláštera v Kladrubech (Nováček 2010, 134). Při vypracování průběhu první větve jsem předpokládala, že jedním z důležitých center na

dálkové trase byly Dobřany. To znamená, že by Řezenská stezka mohla vést přímo do středu obce Dnešice, kde se nachází kostel sv. Václava. Odtud by pokračovala na severovýchod (mapa 8), kde překročila Dnešický potok. Zhruba po 150 m od tohoto místa by změnila směr, aby mohla obejít vrch Hůrka (426 m n. m.) po jeho západní straně až k Suchanovskému potoku, který odtéká z Utopeného rybníka. Ten se nachází po pravé straně komunikace.

V současné době je oblast nacházející se severně od tohoto rybníka využívána k těžbě kaolínu, proto abych mohla určit alespoň přibližně následující průběh, bylo nutné porovnat tuto oblast s Josefskými i Františkovými mapami. Začátek úseku můžeme vidět ještě na snímcích z roku 1956, kdy tato část nebyla ještě zasažena těžbou. Z fotografie můžeme usoudit, že stezka mohla pokračovat stále ve stejném směru mapa 8, to znamená přímo přes současný kaolinový lom. Další úsek cesty se dal zjistit pouze ze zmíněných vojenských map. Vedl by přibližně kolem dnešní průmyslové oblasti, dále po komunikaci, které se říká „Ke Dnešicům“. Ta směřuje podél polohy „Na Hvízdalce“ (napravo) při areálu Psychiatrické léčebny přímo do centra města Dobřany. Předpokládám, že zde se napojila na první zmíněnou větev a pokračovala tak až do Starého Plzeňce.

5.5 Hypotetické směry

Stejný případ jako je lokalita v Semošicích mohou být dvě následující lokality, na kterých byly nalezeny relikty cest. Jedná se o lokalitu Pivoň a Meclov.

5.5.1 Lokalita Pivoň

Na vrchu Lysá, kde se nachází augustiniánský klášter, je zhruba 450 m vzdušnou čarou severovýchodním směrem táborová osada, u které začíná celá soustava úvozů (mapa 14). Ta vede západovýchodním směrem přibližně paralelně se současnou silnicí.

Začátek této soustavy začíná zřejmě již v prostoru lesní školky, na základě toho nelze úplný počátek určit, ale pokud budeme měřit od tohoto místa, zjistíme, že celá soustava byla dochována přibližně v délce 400 m. Její struktura je složena zhruba z 5 – 6 úvozů, které paralelně vedou až do prostoru samotného táborového areálu, kde byly v minulosti zřejmě výstavbou poškozeny.

Nejdelší z celé soustavy je úvozová cesta (kód PI02), která se nachází v jižní části celého svazku. Podle svého charakteru bývá využívána ještě v současné době. Její šířka dna je cca. 2,5 m a délka stěn 1,5 m. Profil je ve tvaru U. Ostatní (s kódy PI01, PI03 – PI06) již mají podobu zanikajícího úvozu, tudíž i jejich naměřená šířka dna je menší. Pohybuje zhruba od 1 do 1,5m. Také délka stěn má rozměry od 1,5 – 3 m. Koruna jednotlivých úvozů většinou přechází pozvolna do okolního terénu. Společná pro dva úvozy najednou je pouze v případech vějířů úvozů. Na rozdíl od úvozové cesty mají profil rozevřeného V. Jak již bylo výše řečeno, celá tato soustava končí v prostoru tábora.

Ovšem při pohledu na ortofotomapu v programu Arcmap vidíme na poli východně od této lokality dvě skupiny paralelně vedoucích zaniklých cest. Ty jsou pozorovatelné na základě porostových příznaků. První skupina vede směrem z pivoňského kláštera, což je zřejmé také na Františkově mapování. Zde je však zastoupena pouze jedinou existující cestou, která je v současné době dlouhá přibližně 500 m a vede severovýchodním směrem.

Druhá skupina začíná v místech zhruba 350 m severoseverozápadně od počátku první v blízkosti polohy „U Koupaliště“ a vede ve stejném směru. I její délka je téměř stejná, ale na Františkově mapování ji nelze jednoznačně identifikovat. Zachován je zde pouze směr. Následující pokračování obou skupin je zachováno prostřednictvím remízků, které vedou až k obci Mnichov.

5.5.2 Lokalita Meclov

Na katastru obce Meclov na jihozápadním okraji se nachází les nazývaný „Podhájčí“, kde byly nalezeny dva úvozy. Oba vedou ve směru SV – JZ paralelně vedle lesní cesty, která, jak je vidět na leteckých snímcích z 50. let, byla ještě využívána, přičemž úvoz ME01 se po přibližně 70 m dělí na dvě větve. Oba dva úvozy mají profil ve tvaru V, které se pojí pomocí středového valu vytvořeného z koruny úvozů. Ten je dnes pokryt lesní školkou, proto je možné, že oba mohou být narušeny lidskou činností. Lokalita je dnes porostlá velmi hustým vegetačním pokryvem, proto není možné zkoumat tyto relikty úvozů po celé jejich délce. Při terénní prospekci byly nalezeny v úvozu ME02 dva kameny. Oba byly značně destruovány, proto není možné zjistit nějaký nápis, podle kterého by bylo možné určit, o jaké kameny se jedná. Jejich přesnou polohu zachycuje mapa 15.

Obě zmiňované lokality by mohly značit části průběhu této Řezenské stezky. Pokud si představíme raně středověké osídlení v této oblasti, která začíná na hranicích a končí v Horšovském Týně, zjistíme, že pro takové tvrzení tady jisté doklady jsou. Pro tuto hypotézu nám jako podklad může posloužit představa Řezenské stezky autorů Břicháčka a Metličky, kteří obě tyto lokality zařadili do severní vedlejší větve. V tomto případě by byla Pivoň součástí trasy severní vedlejší větve, která vedla podél Černého potoka a Pivoňky až do Pivoně, kde se stočila ke Starému Hernštejnu. Meclov by byl zařazen do druhého směru severní vedlejší větve, která pokračuje dále po Černém potoku k Postřekovu a dál do Valtířova. Ovšem v obou případech se jedná pouze o hypotézy (Břicháček – Metlička 1999, 269).

6 KLASIFIKACE A VYTVOŘENÍ DATABÁZE

Po skončení terénní prospekce byly všechny digitální souřadnice naměřené přístrojem GPS Trimble importovány do programu Arcmap, prostřednictvím ArcGIS 9.3. Nyní všechny body prošly stejným procesem jako zpočátku tvorby modelu. Jako podkladové mapy byly použity - ortofotomapa, mapy II. vojenského mapování a rastrová mapa RETM, které zprostředkovává nová verze mapového serveru ESRI. Na základě toho, musely být některé úvozy vyřazeny. Stalo se tak v případě, kdy značení v mapě nebyla dostatečně přesná. A až po kontrole těchto naměřených bodů na celkové přehledné mapě celého průběhu stezky bylo zjištěno, že tyto úvozy vedou jiným směrem. Naopak na lokalitě Domažlice byl při terénním výzkumu nalezen úvoz, který v mapách značený vůbec nebyl. Následně byly všechny naměřené body spojeny do linií, které představovaly reálné úvozy. Dále podle map vojenského mapování byly tyto linie prodlouženy tak, aby zachovaly směr a délku dřívější komunikace. Tato metoda umožnila určení směru především v hraniční oblasti, kde bylo zachované větší množství reliktních cest, na rozdíl od velmi intenzivně zemědělsky využívaného Plzeňska. V této oblasti se muselo pro vyplnění určitých úseků, ve kterých nebyly nalezeny žádné reliéfní útvary, použít dosud nalezené archeologické nálezy a písemné zdroje. Samozřejmě všechny tyto úpravy byly vypracovány tak, aby co nejvíce splňovaly všechny geomorfologické a společenské aspekty pro vedení této dálkové stezky. Výstupem této práce je několik grafických map, které budou postupně představeny při popisu průběhu Řezenské stezky (Kučera – Macháček 1997, 150 – 153). Současně s touto fází práce byla také vytvořena deskriptivní matice v programu Microsoft Office Access.

Po celou dobu terénního výzkumu a následně při vypracování mapy jsem si kladla otázky, v jakých oblastech a při jaké nadmořské

výšce se zachová největší množství úvozů v tomto vymezeném polygonu a proč tomu tak je. Abych na tyto otázky našla odpovědi, bylo třeba vypracovat deskriptivní matici, ve které byly vyplněny jak formální, tak i prostorové vlastnosti jednotlivých úvozů (Neustupný 2010, 67 – 69). Aby nám tato databáze poskytla potřebné výsledky, byly jako objekty vybrány samotné úvozy, které jsou v databázi zastoupeny příslušnými alfanumerickými kódy. První část je vždy tvořena počátečními písmeny lokality a druhá část znamená číslo úvozu. Deskriptory zahrnovaly jejich vlastní hodnoty, přičemž v databázi se nachází objekty, které byly měřeny GPS a blíže popisovány, ale také ty objekty, které z časových důvodů nebylo možné takto zpracovat. U takových reliktních cest některé informace chybí. Z důvodu malého počtu zde nebyly zahrnuty ani „hraniční kameny“. Všechny deskriptory byly rozděleny na dvě skupiny – formální a prostorové. Do každé z nich byly vybrány nominální, kardinální i ordinální deskriptory. Mezi kardinální se řadí nadmořská výška, která zahrnuje rozmezí, v němž se úvoz nachází. Dále do této kategorie řadíme šířku dna a délku stěn. Protože každý úvoz se různě vyvíjí a jeho forma není po celé jeho délce stejná, do deskriptivní matice byly zapsány průměrné rozměry. Všechny tyto hodnoty měly reálné číslo, takže se s nimi může dále počítat.

Jako nominální deskriptory byly vybrány - katastr, bývalý okres, geologické podloží, druh půdy, dnešní využití a světová strana. V tomto případě byl určen její směr například V - Z. Dále byly vypracovány hodnoty jako dnešní stav – v tomto případě byly určeny možnosti – viditelný, poškozený nebo zasypaný a souřadnice jednotlivých úvozů, které nepředstavují reálné číslo. Poslední hodnoty určené jako nominální se týkaly současné podoby úvozu. Jelikož tyto hodnoty nevytváří lineární vektorový prostor, nedají se aplikovat v žádné matematické analýze (Neustupný 2007, 107). Pokud bychom s nimi přesto chtěli pracovat, musela by se databáze upravit tak, aby tyto deskriptory byly

dichotomické. To znamená, vybrat nejčastěji opakovanou hodnotu a zaměřit se na její prezenci a absenci. Jako tomu může být v případě dalších dvou deskriptorů – tvar úvozu a tvar stěn. V tomto případě jsou možné pouze dvě možnosti. Při klasifikaci reliktnů byl určován profil U nebo V (Nový 2008, 13).

Poslední vytvořené deskriptory byly dichotomické, které, jak již bylo výše řečeno, znamenají přítomnost či nepřítomnost dané hodnoty. V deskriptivní matici jsou zastoupeny kódy 0 nebo 1. V tomto případě zde převažovaly jednoznačně vlastnosti prostorové, které na základě své absence či prezence měly charakterizovat prostředí, ve kterém se úvoz nachází (Neustupný 2007, 106). Pro tento druh deskriptoru byly vybrány hodnoty potok, les, pole, současná komunikace a absence či prezence katastrální hranice, po které by úvoz vedl. Výhodou těchto deskriptorů je, že se dají použít v matematických metodách například ve vektorové syntéze (Neustupný 2005, 130; Macháček 1997, 35).

7 INTERPRETACE

Jak jsem již výše uvedla, po celkovém vyhodnocení bylo analyzováno celkem 55 úvozů (objektů). Tento výsledek však představuje malý vzorek, který by se mohl použít k zodpovězení určitých otázek pomocí formalizovaných metod (Neustupný 2007, 134). Proto bylo využito pouze neformalizovaných metod.

Při vyhodnocení prostorových vlastností jednotlivých úvozů bylo zjištěno, že nejvyšší počet reliktních cest se zachoval v nadmořské výšce ve 350 – 370 m n. m. a 400 – 420 m n. m. graf 1, přičemž 96% bylo nalezeno v lesním prostředí (graf 2). Velmi pozoruhodné zjištění je, že téměř u poloviny nalezených reliktních úvozů vede dnes současná komunikace (graf 4), která často pokračuje ve stejném směru. Když se na tyto výsledky podíváme z pohledu lokalita versus současná komunikace, zjistíme, že kromě jednoho jediného případu se současná komunikace vyskytuje na všech. Na lokalitě Pivoň je dokonce stále jeden úvoz využíván jako lesní cesta. Zároveň se tyto lokality většinou nacházejí v blízkosti nějaké vodoteče (graf 3).

Kromě těchto výsledků bylo dále na jednotlivých lokalitách sledováno vlastní geologické podloží společně s typem půdy, ve kterém se jednotlivé relikty komunikací zachovaly. Po celkovém vyhodnocení bylo zjištěno, že přibližně 36% úvozů zůstalo zachováno v prostředí, kde se nachází fylitové horniny (graf 7). Jedná se o málometamorfované jílovité břidlice, které představují zpevněné horniny vznikající při nízké teplotě a tlaku (Dudek – Malkovský – Suk 1969, 151 – 152). Pokud dojde ke zvětrání, rozpadají se na tenké desky (Jedickeová 2004, 58). Oproti tomu druhý nejvyšší počet zhruba 29% se nachází v písčito – hlinitém sedimentu, který má charakter nezpevněné horniny a často tak podléhá svahové erozi. Tyto dva nejčastější typy se nacházejí v nižších nadmořských výškách na lokalitách Hradec u Stoda a Semošice. Oproti

tomu v domažlické oblasti máme hojný výskyt pararuly, která představuje silně metamorfovanou horninu, která se při zvětrávání rozpadá na jílovito – písčité eluvium (Dudek – Malkovský – Suk 1969, 156). Díky tomu jsou úvozy v této oblasti daleko lépe zachovalé a viditelné než v první oblasti. V případě, že bychom měli více zpracovaných reliktních komunikací, mohly by se tyto prostorové a dále formální vlastnosti podle již zmíněných oblastí rozdělit na dvě skupiny, které by se navzájem porovnávaly.

Na grafu 8. můžeme pozorovat, že nejvíce reliktních se zachová v prostředí kambizemí modálních a distrických, které vznikají zvětráváním již zmíněných metamorfovaných hornin (Bičík 2009, 50) často se vyskytujících na výrazných pahorkatinách (Bičík 2009, 15) v lesním prostředí, v podstatě se jedná o lesní půdy (Bičík 2009, 128).

Co se týče formálních vlastností nalezených úvozů. V tomto prostředí se nejčastěji zachovávají relikty cest 1 m (graf 5) široké na dně a délka jejich stěn se pohybuje od 1,5 – 2m (graf 6). Ve většině případů mají tvar V. Tento stav dochování bývá způsoben především prostorovou transformací (Neustupný 2007, 54), která vzniká působením přírodních činitelů, jako je boční a hloubková eroze, ke které dochází vlivem klimatických podmínek a vegetačním pokryvem, nebo lidskou činností, která tyto relikty cest využívá např. k výsadbě nového lesa.

Po celkovém zhodnocení bylo zjištěno, že nejvíce reliktních komunikací, které tvoří vícekolejné systémy, se zachovalo v lesním prostředí ve vyšších nadmořských výškách v místě s vyšší terénní svažitostí, kde se zařezávají do svahů. V několika případech klesají k místu brodu (graf 3). Přestože o jejich původním účelu můžeme pouze uvažovat, jejich směr bývá nadále užíván prostřednictvím současné komunikace. Stav jejich dochování se odvíjí také podle toho, na jakém geologickém podloží a v jakých půdách se relikty nachází.

8 DATA

V současné době se využívá několik možností, jak datovat nalezené relikty komunikace a to prostřednictvím datace přímé nebo nepřímé. V případě, kdy potřebujeme zjistit absolutní data jednotlivých úvozů, můžeme toho docílit na základě historických zpráv, které informují o daných úsecích určité komunikace. Dalším velmi důležitým zdrojem jsou archeologické artefakty nalezené přímo na lokalitě nebo v jejím okolí, které byly získány pomocí náhodného nálezu, archeologického výzkumu nebo za použití detektoru kovu (Nový 2008, 12). Tato poslední jmenovaná metoda byla úspěšně použita např. při výzkumu Zlaté stezky (Kubů – Zavřel 2009, 61).

Druhý způsob, který se využívá je tzv. nepřímé (relativní) datování. Pokud je člověk dostatečně zkušený v terénu, může aplikovat metodu horizontální stratigrafie, kdy se na základě podoby jednotlivých systémů komunikací určuje jejich relativní stáří (Nový 2008, 12; Široký – Nováček 1998). Jednou z dalších pomůcek je rozlišení vedení kolejí, to znamená způsob ve výběru zvolené trasy. Poslední využívaný způsob je samotné vyhodnocení stavu dochování jednotlivých úvozů, kdy se například hodnotí vlastní profil úvozu (Nový 2008, 13).

Jelikož jsem se v této práci zabývala výhradně raně středověkým průběhem Řezenské stezky, nepodařilo se mi získat žádné historické zmínky o jejím vedení. Relativní dataci na základě hodnocení stavu dochování úvozu jsem nevyužila, protože nedisponuji dostatečnými zkušenostmi, navíc tuto metodu považuji za příliš individuální a spornou. Při terénní prospekci nebyl využit detektor kovu, proto jsem při tvorbě úseků této dálkové komunikace využila movité i nemovité artefakty, které byly nalezeny v okolí zmiňovaných lokalit. Přestože místo nálezu může být zavádějící, protože díky postdepozičním transformacím se na určitou lokalitu, mohl artefakt dostat několika způsoby (Neustupný 2007, 52),

jejich absolutní datování je nepopiratelné. Přesto tento způsob datování nemůže jednoznačně potvrdit období, ve kterém byly jednotlivé úvozy využívány.

9 ZÁVĚR

Hlavním cílem této práce bylo rekonstruovat průběh Řezenské stezky, konkrétně úseku, který začíná ve Starém Plzenci a končí na hranicích České republiky. Poté co byly prostudovány písemné i kartografické dokumenty, byly tyto získané výsledky následně ověřeny pomocí nedestruktivního výzkumu. Na základě provedené terénní prospekce bylo nalezeno sedm lokalit, kde bylo identifikováno celkem 55 reliktních komunikací. Jedná se o Hradec u Stoda, Semošice, Meclov, Pivoň, Českou Kubici, Domažlice a Dolní Fomavu. Tento výsledek představuje malý vzorek, který by se dal zpracovat pomocí formalizovaných metod. Pokud však bude v budoucnu získáno větší množství dat, bylo by možné řešit některé otázky pomocí vektorové syntézy (Neustupný 2007, 139), jenž by byla schopná nalézt nové struktury, které nelze zjistit neformalizovanými metodami, a přivést nás tak na nové otázky.

Při vyhodnocení prostorových vlastností bylo zjištěno, že nejvyšší počet úvozů (96%), které tvoří vícekolejné systémy, se zachovalo v lesním prostředí ve vyšších nadmořských výškách (350 – 370 m n. m. a 400 – 420 m n. m.) v místě s vyšší terénní svažitostí, kde se zařezávají do svahů. V několika případech klesají k místu brodu místní vodoteče. Zároveň na všech lokalitách kromě případu Dolní Fomavy se nachází současná komunikace, která vede paralelně s těmito relikty komunikací. To by znamenalo, že přestože tyto úvozy již dávno, až na jeden případ v Pivoni, ztratily svou funkci, jejich směr bývá nadále využíván.

Další otázka, která byla sledována, byly formální vlastnosti jednotlivých reliktních komunikací. Po celkovém vyhodnocení bylo zjištěno, že nejčastěji se zachovávají úvozy jeden metr široké na dně a délka jejich stěn se průměrně pohybuje od 1,5 – 2 m, přičemž míra zachovalosti je na každé lokalitě odlišná. Závisí to na několika faktorech. Jedním z nich je geologické podloží a druh půdy, která se v dané oblasti nachází.

Nejčastější typy hornin, jež se vyskytují v nižších nadmořských výškách – Hradec u Stoda a Semošice, jsou fylity a písčito – hlinité sedimenty, které daleko snadněji podléhají svahové erozi než pararula, vyskytující se v domažlické oblasti. Protože se většina lokalit nachází v lesním prostředí, máme zde zastoupené kambizemě dystrické a modální, to znamená lesní půdy. Dalším faktorem, který působí na stav zachování těchto reliktních útvarů, jsou přírodní činitele – boční a hloubková eroze nebo vliv člověka.

Přestože byl po celou dobu práce kladen důraz především na průběh stezky v období raného středověku, při závěrečném pokusu o dataci bylo zjištěno, že pokud chceme absolutní data k jednotlivým lokalitám, je třeba použít detektor kovu nebo mít k dispozici artefakt, který byl na dané lokalitě nalezen. To však při mé práci k dispozici nebylo. Z tohoto důvodu se mohu pouze domnívat, že Řezenská stezka těmito úseky opravdu vedla. Proto by bylo v budoucnu vhodné ještě každou lokalitu prozkoumat pomocí detektoru kovu, aby se výsledky mého bádání potvrdily nebo vyvrátily.

Na základě informací zjištěných z dosavadních výzkumů Řezenské stezky, dále reliktních cest, jež byly nejprve nalezeny v kartografických dokumentech a následně ověřeny pomocí terénní prospekce, dále po prostudování historických informací o jednotlivých předpokládaných lokalitách společně s archeologickými výzkumy, které se konaly na jejich katastrech, byly vypracovány jednotlivé úseky Řezenské stezky.

Nejprve byla zpracovaná „Hlavní“ větev, která podle mého výzkumu zřejmě vedla od hraničního přechodu Folmava až k Domažlicím. V tomto úseku se téměř shodují s tzv. „Strážskou“ cestou, kterou popsal E. Maur (Maur 2001, 23 – 26). Podle výsledků dále předpokládám, že se zde na katastru města Domažlice rozdělila „Hlavní větev“ na dva směry.

Předpokládám, že první tzv. „Severní“ zřejmě směřoval na Horšovský Týn, kde máme v mladohradištním období doloženu existenci biskupského dvorce, který mohl být jedním z významných center na této dálkové komunikaci. Tento směr mohl dále pokračovat na Semošice, kde byla nalezena velká soustava úvozů, které by toto tvrzení mohly potvrdit. Odtud mohl směřovat na Staňkov, kde se spojil se „Severovýchodním“ směrem. Ten podle mých předpokladů vedl z polohy „Hvízdalka“, která podle nalezených movitých i nemovitých artefaktů zřejmě představovala trhovou ves s celnicí (Bašta 1991, 63), dále směřoval přes Milavče do Staňkova. Odkud zřejmě pokračoval přes Holýšov k významnému raně středověkému hradišti Hradec u Stoda. Zde zřejmě začal vést paralelně s řekou Radbuzou přes Chotěšov do Dobřan, kde změnil svůj směr na Starý Plzenec. Podobný průběh navrhl již Ivan Vávra v 70. letech 20. stol. (Vávra 1973, 42 – 51).

Domnívám se, že kromě této „Hlavní“ větve mohla existovat ještě „Vedlejší“, proto jsem si v této práci dovolila nastínit její průběh, který byl vypracován na základě archeologických výzkumů, které byly v této oblasti provedeny společně se zohledněním morfologie krajiny. Tato „Vedlejší“ větve zřejmě vedla z již zmíněné polohy „Hvízdalka“, přes Chrastavice, Kanice do Srbic. Stejného názoru je také E. Maur (Maur 2001, 36 – 38). Odtud mohla pokračovat přes zaniklou ves Bijadla u Merklína s farním kostelem sv. Vavřince (Nováček 2010, 144) do Soběkur, kde se na stejném katastru nacházela zaniklá ves Tuřany (Břicháček – Řezáč 2005, 35 - 36). Předpokládám, že tato „Vedlejší“ větve pokračovala dál přes Dnešice do Dobřan, kde se spojila s „Hlavní“ větví a směřovala do Starého Plzece, čímž by se potvrdil úsek stezky, který navrhoval docent Karel Nováček (Nováček 2010). Ovšem jak jsem zmínila již na začátku tato větve je pouze hypotetická, v jejímž úseku nebyl nalezen žádný terénní relikt, proto může být v budoucnu dále zkoumána.

Přestože v současné době máme k dispozici velmi kvalitní kartografické materiály, tato práce ukazuje, že některé relikty cest tam ještě chybí. Proto by se v budoucnu mohlo využít jiných metod, pomocí kterých by bylo možné úseky Řezenské stezky lépe odhalit. Jednou z nich může být použití lidarových snímků neboli leteckých laserových scanů, které oproti letecké archeologii mohou být využívány také v oblastech, kde se nachází mnoho antropogenních překážek - například stavby, nebo v krajině s hustým vegetačním pokryvem, které by v případě jiného snímkování zamezily pohledu na terén pod nimi (Gojda 2005, 807). V Čechách začaly být využívány lidarové snímky zatím při lokálních projektech (Gojda – John – Starková 2011). Ovšem v nedávné době na základě projektu Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK), Ministerstva obrany ČR a Ministerstva zemědělství ČR začalo celoplošné laserové skenování České republiky (Gojda – John – Starková 2011, 685). Díky tomu bude v budoucnu možné využít tato data k podrobnější terénní prospekci. Ukázkou, jak tato metoda pracuje, může být příklad získaných dat LLS z česko – bavorského projektu zaměřeného na Zlatou stezku, kde tímto způsobem mapují jednotlivé úseky této významné dálkové komunikace na bavorské straně (Gojda – John – Starková 2011, 684).

Pomocí této metody by bylo možné nalézt další relikty cest, které by se pak mohly zpracovat např. v geografických informačních systémech. Ve kterých je možné rekonstruovat nejvýhodnější průběh takovéto dálkové komunikace. To je možné na základě programu Idrisi, kdy zde použijeme polohy daných lokalit a znalosti tzv. frikčního povrchu. „Ten vyjadřuje míru nákladů na pohyb přes jednotlivé buňky rastru, které reprezentují krajinu“ (John 2010, 242). Tato metoda byla využita například u oppida ve Starém Hradisku (Danielsová 2008, 110 – 119). Na základě tohoto vytvořeného modelu získáme možnost obrazu, jak mohla vypadat dřívější krajina.

Všechny tyto možnosti společně s detailněji prováděnou terénní prospekci, která v tomto případě nemohla být z časových důvodů provedena na všech katastrech obcí, mohou do budoucna jednotlivé větve potvrdit nebo změnit jejich směr, či navrhnout zcela jiné, pro které zatím nebyly nalezeny žádné podklady.

10 SEZNAM LITERATURY

Adam, D. 2004: I. vojenské mapování – informační zdroj pro výzkum starých cest, *Staré stezky* 9, 9 – 23.

Bašta, J. 1991: Otázka zemských stezek na Domažlicku ve světle archeologických nálezů. In: *Studia Mediaevalia Pragensia* 1, Praha: FF UK, 61 – 74.

Bašta, J. - Baštová, D. 1988: K problematice počátků a vývoje slovanských hradišť v západních Čechách. In: Studia Mediaevalia Pragensia 1, Praha: FF UK, 9-32.

Bašta, J. – Baštová, D. 1988: Hlášení RP 88/14.

Bašta, J. – Baštová, D. 1988: Hlášení RP 88/15.

Bašta, J. – Baštová, D. 1991: Neznámý slovanský kmen na Domažlicku?, *Minulostí západočeského kraje XXVII*, 7 – 24.

Bašta, J. – Baštová, D. 1992: Holýšov, o. Domažlice. In: *Výzkumy v Čechách 1988 – 89*, Praha, 39.

Bašta, J. – Baštová, D. 1992: Hradec u Stoda, o. Plzeň - Jih. In: *Výzkumy v Čechách 1988 – 89*, Praha, 44.

Baštová, D. – Metlička, M. 1989: Stod, o. Plzeň – Jih. In: *Výzkumy v Čechách 1987 – 88*, Praha, 189.

Baštová, D. – Metlička, M. 1995: Stod, o. Plzeň – Jih. In: *Výzkumy v Čechách 1992 – 93*, Praha, 335.

Baštová, D. – Svobodová, H. 1995: Stod, o. Plzeň – Jih. In: *Výzkumy v Čechách 1992 – 93*, Praha, 335.

Bělohlávek, M. 1980: Dobřany za feudalismu, *Minulostí Západočeského kraje XVI*, 167 – 189.

Bendová, M. 2010: Osídlení chotěšovské klášterní domény do 1. pol. 15. století. Nepublikovaný rukopis bakalářské práce, KAR FF ZČU.

Břicháček, P. 1993: Hlášení, č. 294/93.

Břicháček, P. 1995: Domažlice, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1990 – 92, Praha, 73.

Břicháček, P. 1997: Domažlice, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1993 – 95, Praha, 49.

Břicháček, P. 1997: Horšovský Týn, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1993 – 95, Praha, 64.

Břicháček, P. 1997: Radonice, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1993 – 95, Praha, 264.

Břicháček, P. – Baštová, D. 2004: Pravěk západních Čech do příchodu Slovanů. In: J. Kumpera (ed.), Dějiny západních Čech. I. díl Od pravěku do poloviny 18. století. Praha, 24 – 43.

Břicháček, P. – Braun, P. 1997: Horšovský Týn, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1993 – 95, Praha, 41.

Břicháček, P. – Metlička, M. 1999: Domažlická sídelní aglomerace v raném středověku – The Domažlice settlement agglomeration in the Early Middle Ages, Archeologie ve středních Čechách 3/2, 259 – 282.

Břicháček, P. – Řezáč, M. 2003: Hradiště, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 2000, Praha, 79.

Břicháček, P. – Řezáč, M. 2005: Zaniklá středověká osada Tuřany (k. ú. Soběkury, okr. Plzeň – jih), Archeologie doby hradištní v Čechách, 29 – 43.

CDB III: Codex diplomaticus et epistolarius regni Bohemiae III, ed. G. Friedrich, Pragae 1942.

Cibulková, M. 2000: Utkali se roku 1040 u Brůdku či u brůdku?, Domažlicko. Západočeské noviny 10, č. 22, 6.

Cibulková, M. 2000: Utkali se roku 1040 u Brůdku či u brůdku?, Domažlicko. Západočeské noviny 10, č. 23, 6.

Cibulková, M. 2000: Utkali se roku 1040 u Brůdku či u brůdku?, Domažlicko. Západočeské noviny 10, č. 24, 6.

Černý, J. – Steiner, I. 2004: GPS od A do Z. Praha (eNav).

Čtvrtník, P. 1977: Cesta pošty dějinami silnicí, železnicí a letadlem. Praha (Nadas).

Čujanová – Jílková, E. 1966: Domažlicko s okolím v pravěku a na počátku dějin. Domažlice (Vlastivědné muzeum Chodska).

Danielsová, A. 2008: Praktické problémy spojené s modelováním pohybu pravěkou kulturní krajinou. In: J. Macháček (ed.), Počítačová podpora v archeologii 2. Brno, 110 - 119.

Dudek, A. – Malkovský, M. – Suk, M. 1969: Atlas hornin. Praha (Academia).

Durdík, T. - Krušinová, L. 1986: K počátkům a středověké stavební podobě hradu v Horšovském Týně, Archaeologia Historica 11, 127 - 142.

Durdík, T. – Krušinová, L. 1992: Horšovský Týn, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1988 – 89, Praha, 41.

Erben, J. 1868: Staré pomezí cesty a brány zemské v Čechách, Květy 3, 331 – 334.

- Fryda, F. – Hus, M. 1989: Starý Plzenec, o. Plzeň – město. In: Výzkumy v Čechách 1987 – 88, Praha, 187.
- Fryda, F. 1995: Starý Plzenec, o. Plzeň – město. In: Výzkumy v Čechách 1990 – 92, Praha, 333.
- Gojda, M. 2000: Archeologie krajiny. Vývoj archetypů kulturní krajiny. Praha (Academia).
- Gojda, M. 2004: Letecká archeologie a dálkový průzkum. In: M. Kuna (a kol.). Nedestruktivní archeologie Praha (Academia), 49 - 116.
- Gojda, M 2005: LIDAR a jeho možnosti ve výzkumu historické krajiny, Archeologické rozhledy 57, 806 – 810.
- Gojda, M – John, J. – Starková, L. 2011: Archeologický průzkum krajiny pomocí leteckého laserového skenování. Dosavadní průběh a výsledky prvního českého projektu – Archaeological survey of landscape by means of airborne laser scanning Interim report upon the first Czech project, Archeologické rozhledy 63, 680 – 698.
- Hauserová, M. 1992: Příspěvek ke genezi půdorysného rozvrhu zakládaných měst v Českých zemích, ZPP 52, 9 – 15.
- Hejna, A. 1976: Výzkum na hradišti Stará Plzeň v roce 1972. Sborník Západočeského muzea v Plzni, Tisíc let Staré Plzně – Historie 1. Plzeň, 49 – 60.
- Hereit, P. 1998: Milavče, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1996 – 97, Praha, 111.
- Hereit, P. 2000: Domažlice, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 1998, Praha, 44.
- Hereit, P. 2009: Domažlice, o. Domažlice. In: Výzkumy v Čechách 2006, Praha, 39.

Hlinomaz, M. 2003: Klášter premonstrátů Teplá. přehled dějin duchovního fenoménu Tepelska. Karlovy Vary (Státní okresní archiv).

Hlinomaz, M. 2009: Dějiny kláštera Premonstrátek v Chotěšově. České Budějovice (Veduta).

Hofinger, V. 2002: Die alte Salzstrasse von Regensburg nach Böhmen Verlauf. Wirtschaftliche Bedeutung, Funktionszeitraum. Der Abschnitt von Rötz bis Pilsen, Prag. Nепublikovaný rukopis diplomové práce, UR Regensburg (publikováno v roce 2002 In: R. Ehrig – D. J. Manske – E. Werner (ed.), Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung 8).

Hoffman, F. 2009: Středověké město v Čechách a na Moravě. Praha (Lidové noviny).

Hraše, J. K. 1885: Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách. Nové Město nad Metují.

Hraše, J. K. 1898: Sidliště u Dobřan. Památky archeologické 18/1, 251-254.

Jedickeová, L. 2004: Nerosty a horniny. Poznávání, určování, sběr. Praha (Cesty).

Jireček, H. 1856: O starých cestách z Čech a Moravy, Časopis musea království českého 30, 118 – 119.

John, J. 2010: Možnosti a limity počítačové rekonstrukce minulých cest na příkladu Čertovy louky v Krkonoších, Acta FF ZČU 4/10, 238-247.

Justová, J. 1979: Slovanské hradiště v Hradci u Stoda a Stodsko v raném středověku. Památky archeologické, 70/1, 131 – 212.

Justová, J. 1980: Slovanské hradiště v Hradci u Stoda. K počátkům slovanského osídlení jihozápadních Čech, *Minulostí Západočeského kraje* XVI, 270 – 273.

Karel, T. 1995: Vysoká brána aneb opevnění Dobřan, *Hláška* 7, 3 – 7.

Kastner, J. 2000: Srbice, o. Domažlice. In: *Výzkumy v Čechách 1998*, Praha, 195.

Kašpar, K. 1998: Dobřany 1243-1998. Dobřany (Město Dobřany).

Kirchner, K. – Smolová, I. 2010: *Základy antropogenní geomorfologie*. Olomouc (Univerzita Palackého).

Krzemieńska, B. 1979: *Boj knížete Břetislava I. o upevnění českého státu (1039-1041)*. Praha (Academia).

Kučera, M. - Macháček, J. 1997: *Teorie a praxe zpracování archeologických výzkumů s pomocí prostředků GIS/LIS*. In: J. Macháček (ed.), *Počítačová podpora v archeologii*. Brno, 145-172.

Květ, Radan 2002: *Staré stezky v České republice*. Brno (Moravské zemské muzeum).

Květ, Radan 2003: *Duše krajiny. staré stezky v proměnách věků*. Praha (Academia).

Květ, Radan 2011: *Atlas starých stezek a cest na území České republiky*. Brno (Vidi).

Kuna, M. – Tomášek, M. 2004: *Povrchový výzkum reliéfních tvarů*. In: M. Kuna (a kol.). *Nedestruktivní archeologie*, Praha (Academia) 237 - 298.

Kubů, F. – Zavřel, P. 1998: *Terénní průzkum starých komunikací na příkladu Zlaté stezky*, *Archaeologia historica* 23, s. 35 – 57.

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

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

Macháček, J.- Kučera, M. 1997: Teorie a praxe zpracování archeologických výzkumů s pomocí prostředků GIS/LIS. In: J. Macháček (ed.), Počítačová podpora v archeologii. Brno, 145 - 172.

Maur, E. 2001: Řezenská cesta a zemské stezky na Domažlicku. In: V. Bystrický. Západočeský historický sborník 7, Plzeň, 5 – 40.

Metlička, M. 1995: Stod, o. Plzeň – Jih. In: Výzkumy v Čechách 1992 – 93, Praha, 335.

Metlička, M. 1997: Hradec u Stoda, o. Plzeň – Jih. In: Výzkumy v Čechách 1993 – 94, Praha, 71.

Mužík, P. 1976: Historický a správní vývoj města Domažlic do počátku husitské revoluce, *Minulostí Západočeského kraje* 13, 165–186.

Neustupný, E. 2005: Syntéza struktur formalizovanými metodami – vektorová syntéza. In: J. Macháček (ed.), *Příspěvky k prostorové archeologii 2*. Brno 127 – 153.

Neustupný, E. 2007: *Metoda archeologie*. Plzeň (Aleš Čeněk).

Neustupný, E. 2010: *Teorie archeologie*. Plzeň (Aleš Čeněk).

Nováček, K. 2000: Starý Plzenec, o. Plzeň – město. In: *Výzkumy v Čechách 1998*, Praha, 198.

Nováček, K. 2006: Starobylá a ještě starobylejší. vytváření historického významu rotundy sv. Petra ve Starém Plzenci během 20. století, *Archaeologica Pragensia* 18, 123 – 141.

Nováček, K. a kol. 2010: Kladrubský klášter 1115-1421. osídlení, architektura, artefakty. Plzeň (Fakulta filozofická Západočeské univerzity).

Nový, P. 2008: K metodice výzkumu a datace starých komunikací, *Staré stezky* 12, 9 – 25.

Palacký, F. 1836: *Geschichte von Böhmen. gröstentheils nach Urkunden und Handschriften. Erster Band, Die Urgeschichte und die Zeit der Herzoge in Böhmen bis zum Jahre 1197.* Prag (Commission bei Kronberger und Weber).

Profous, A. 1954: Místní jména v Čechách. Díl 1, A - H. jejich vznik, původní význam a změny. Praha (Československá akademie věd).

Profous, A. 1957: Místní jména v Čechách. Díl 4, S – Ž. jejich vznik, původní význam a změny. Praha (Československá akademie věd).

Procházka, Z. 2002: Archeologický výzkum hradu Lacembok 1999-2000 - *Archäologische Untersuchung der Burg Lacembok, Castellologica bohemica* 8, 193-214.

Roubík, F. 1938: *Silnice v Čechách a jejich vývoj.* Praha (Společnost přátel starožitností).

Procházka, Z. 1987: Domažlice, o. Domažlice. In: *Výzkumy v Čechách* 1984 – 85, Praha, 43.

RBM II: *Regesta diplomatica nec non epistolaria Bohemiae et Moraviae* II, edd. J. Emler, Pragae 1882.

Rožmberský, P. 2003: Štěnovice. hrad, tvrz a zámek. Plzeň (Mikota).

Řezáč, M. 2008: Dobřany, o. Plzeň – jih. In: Výzkumy v Čechách 2005, Praha, 47.

Sádlo, J (et al.) 2005: Krajina a revoluce. významné přelomy ve vývoji kulturní krajiny českých zemí. Praha (Malá Skála).

Sklenář, K. 1992: Archeologické nálezy v Čechách do roku 1870. Prehistorie a protohistorie. Praha (Národní muzeum).

Sokol, P. 2001: Středověké osídlení okolí Štěnovic. k lokalizaci zaniklé středověké vsi Malé Štěnovice, Hláska 12, 3 – 6.

Široký, R. – Nováček, K. 1998: K počátkům Norimberské cesty na Tachovsku – Zu den Anfängen des Nürnbergerweges auf dem Gebiet von Tachov, *Archaeologia Historica* 23, 59 – 71.

Široký, R. – Nováček, K. – Kaiser, L. 2004: Zapomenutá Plzeň. Počátky města pod přemyslovským hradem - Forgotten Pilsen. The origins of the city beneath the Přemyslid stronghold. *Archeologické rozhledy* 56, 798 – 827.

Šmejda, L. 2003: Hlavní osy variability pohřebního ritu na lokalitě z mladšího eneolitu a starší doby bronzové u Holešova, okr. Kroměříž. In: L. Šmejda, P. Vařeka (eds), *Sedmdesát neustupných let. Katedra archeologie ZČU, Plzeň.*

Turek, R. 1967: Smolovské hradisko a problém Tuhoště. *Archeologické rozhledy* 19, 445-451.

Turek, R. 1971: K problému počátků slovanského Plzeňska – Zum Problem der Anfänge der slawischen Besiedlung der Pilsner Gegend, *Minulostí západočeského kraje VIII*, 149 – 170.

Vávra, I. 1973: Řezenská a norimberská cesta, *Historická geografie* 11, 31 – 100.

Vejnar, Z. a kol. 1984: *Geologie domažlické oblasti*. Praha (Academia).

Vladař, J. 2004: Záchranný archeologický výzkum Holýšov-Slepičí vrch, I. etapa - Archäologische Rettungsausgrabung in Holýšov-Slepičí vrch, I. Etappe. *Sborník Západočeského muzea v Plzni - Historie* 17. Plzeň, 117-119.

10.1 Jiné zdroje:

Archiv 3.0. 2009: Archeologická databáze Čech, Domažlice, 1952/659, č. 9725.

Archiv 3.0. 2009: Archeologická databáze Čech, Staňkov, 1971/703, č. 10306.

Archiv 3.0. 2009: Archeologická databáze Čech, Chotěšov, 2003/373 (Řezáč, M.).

Břicháček, P. 2000: Havlovice, Hlášení čj. 2/1999. ZČM.

Holý, P.: Pomézní hrad Domazlice, Hradiště u Srbic, Hlášení č.j. 521 – 4825 urg./ 2.12.1941. ZČM.

Nováček, K.: ústní sdělení, 25.10. 2011

10.2 Internetové zdroje:

<http://kontaminace.cenia.cz>

11 SUMMARY

The main objective of this study was to reconstruct the paths Regensburg particular period, which begins in Starý Plzenec and ends at the border of the Czech Republic in the early Middle Ages. After studying written or cartographic documents, the obtained results were subsequently verified using non-destructive research.

Based on the field prospecting there were found seven sites, in which were identified a total of 55 relicts communications. It is in Hradec Stod, Semošice, Meclov, Pivoň, Česká Kubice, Domažlice and Dolní Folmava.

The evaluation of spatial characteristics revealed that the highest number of relicts communications (96%), which are consisting of a multiple systems are maintained in a forest at higher altitudes (350-370 meters above sea level and 400 to 420 meters above sea level) at a higher field gradient, where they cut into the slopes. In several cases, they are declining to place the local ford streams.

Although these pathways are no longer being used as a communication, their direction is used by the current path. Furthermore, it was found that these relicts preserved mostly 1 - 1.5 m wide at the bottom, where their status depends on the geological bedrock on which it is located.

Since the field of prospecting and even archaeological research didn't show any absolute data, I can only assume that these sections of trail Regensburg really led through here.

Therefore, it would be appropriate to explore these sites with metal detector in the future. After evaluating all the results it was found that the Regensburg trail could have led through several branches. The first "Main" apparently led to Domažlice Folmava from where it was divided

into "North" direction, which went on Horšovský Týn and Staňkov and "Northeast" direction, which led to Blížejev, Staňkov at Stod to Hradec. From here continued through Chotěšov, Dobřany, Starý Plzenec. I assume that in addition to this "Main" branch there was still a "Secondary" one. This could lead from Domažlice through Srbice, Bijadla u Merklína to Dnešice, where apparently continued to Dobřany and there joined the "Main" branches. However, this branch is only hypothetical, in this section wasn't found any relict. Therefore it would be appropriate, that individual parts of both branches were investigated in the future, verifying e.g. by Lidar scans.

12 SEZNAM PŘÍLOH

Mapa 1. Hraniční přechod – Česká Kubice

Mapa 2. Česká Kubice

Mapa 3. Česká Kubice - Stráž

Mapa 4. Stráž – Nevolice - Domažlice

Mapa 5. Domažlice – Blížejev, Domažlice – Horšovský Týn

Mapa 6. Blížejev – Holýšov

Mapa 7. Holýšov - Stod

Mapa 8. Stod – Dobřany, Dnešice - Dobřany

Mapa 9. Dobřany – Starý Plzenec

Mapa 10. Horšovský Týn - Staňkov

Mapa 11. Semošice

Mapa 12. Domažlice - Kanice

Mapa 13. Kanice - Dnešice

Mapa 14. Pivoň - Mnichov

Mapa 15. Meclov

Graf 1. Počet úvozů v nadmořské výšce

Graf 2. Počet úvozů v přírodním prostředí

Graf 3. Stráž Přítomnost potoka v nadmořské výšce v rámci počtu úvozů

Graf 4. Přítomnost současné komunikace v nadmořské výšce v rámci počtu úvozů

Graf 5. Šířka dna úvozů

Graf 6. Délka stěn úvozů

Graf 7. Geologické podloží – počet úvozů

Graf 8. Půdy – počet úvozů

13 PŘÍLOHY

Mapa 1



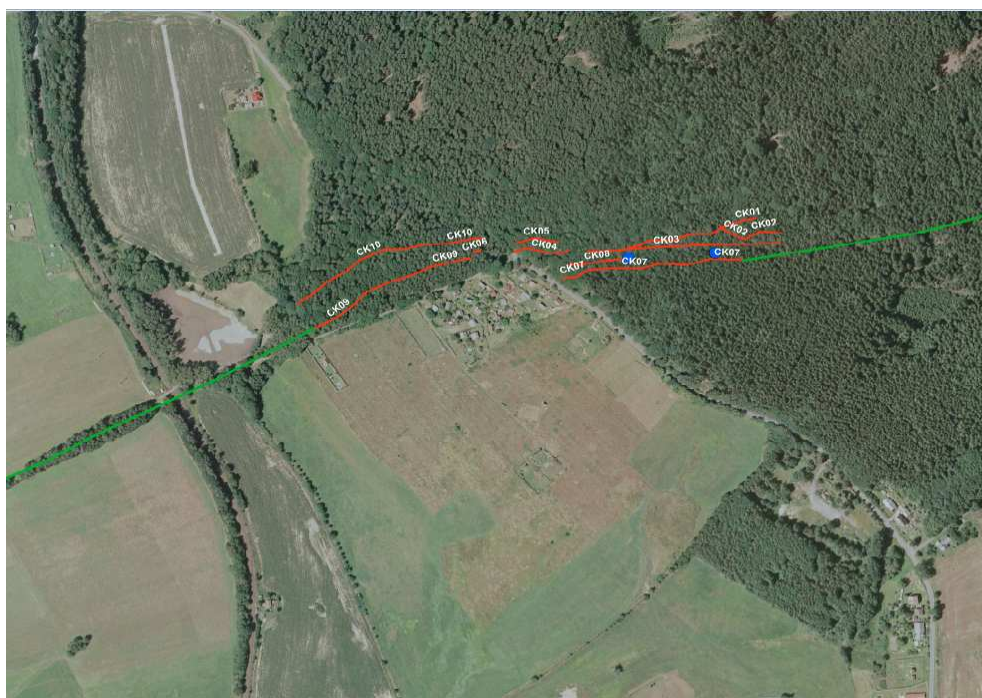
Zdroj: ArcGis9

hraniční přechod - Česká Kubice

- pravděpodobný úsek
- předpokládaný úsek
- dochovaný úvoz



Mapa 2



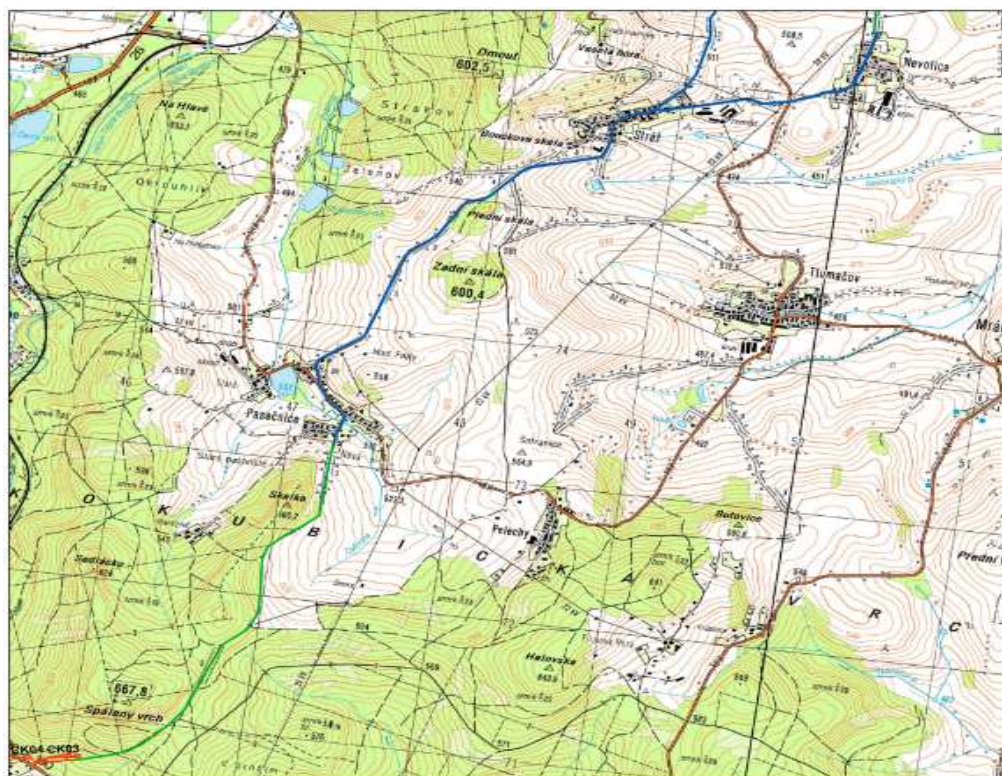
Zdroj: ArcGis9

Česká Kubice

- kámen
- pravděpodobný úsek
- předpokládaný úsek
- dochovaný úvoz



Mapa 3



0 0,5 1
Kilometers

Zdroj: ArcGis9

Česká Kubice - Stráž

- pravděpodobný úsek
- předpokládaný úsek
- dochovaný úvoz



Mapa 4



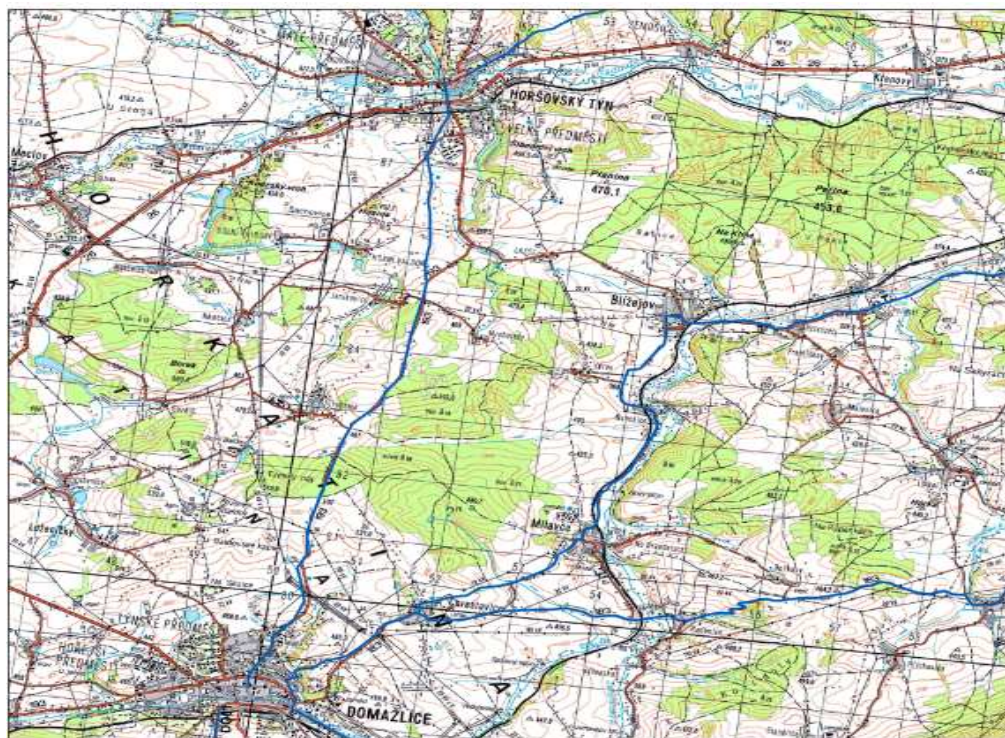
0 1,25 2,5
Kilometers Stráž - Nevovice - Domažlice

Zdroj: ArcGis9

- pravděpodobný úsek
- předpokládaný úsek
- dochovaný úvoz



Mapa 5



0 2,5 5 Kilometers

Domažlice - Blížejov
Domažlice - Horšovský Týn

- dochovaný úvoz
- pravděpodobný úsek
- předpokládaný úsek



Zdroj: ArcGis9

Mapa 6



0 2,5 5 Kilometers

Blížejov - Holýšov

- předpokládaný úsek



Zdroj: ArcGis9

Mapa 7



0 1,5 3 Kilometers

Holíšov - Stod

- předpokládaný úsek
- dochovaný úvoz
- pravděpodobný úsek



Zdroj: ArcGis9

Mapa 8



0 2,5 5 Kilometers

Stod - Dobřany Dnešice - Dobřany

- předpokládaný úsek



Zdroj: ArcGis9

Mapa 9



0 4 8 Kilometers

Dobruška - Starý Plzeňec

— předpokládaný úsek



Zdroj: ArcGis9

Mapa 10



0 2,5 5 Kilometers

Horšovský Týn - Staňkov

— předpokládaný úsek



Zdroj: ArcGis9

Mapa 11



0 50 100
Meters

Zdroj: ArcGis9

Semošice

- kámen
- dochovaný úvoz



Mapa 12



0 3 6
Kilometers

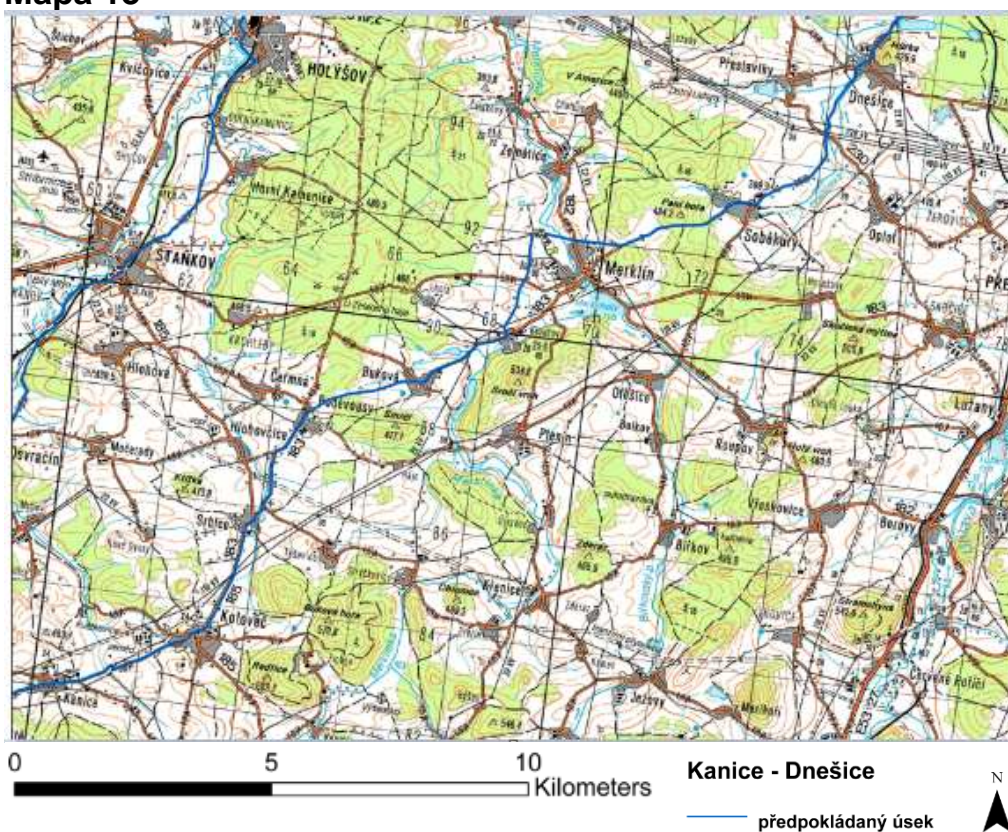
Domažlice - Kanice

- předpokládaný úsek



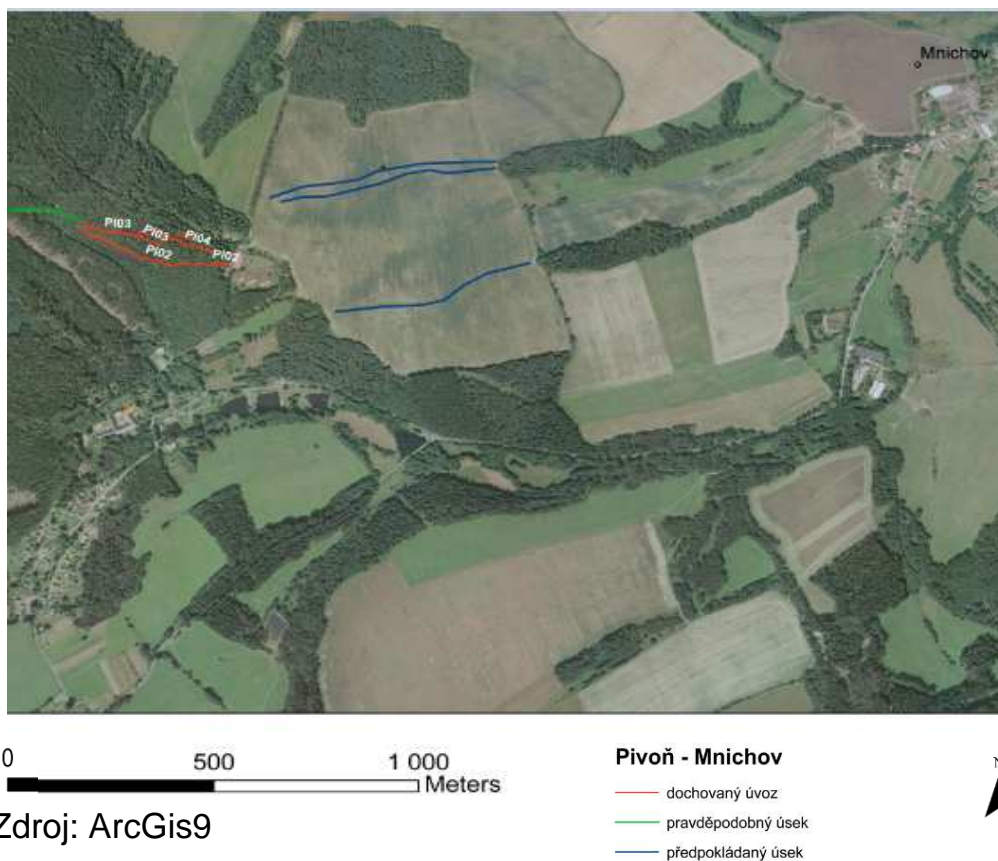
Zdroj: ArcGis9

Mapa 13



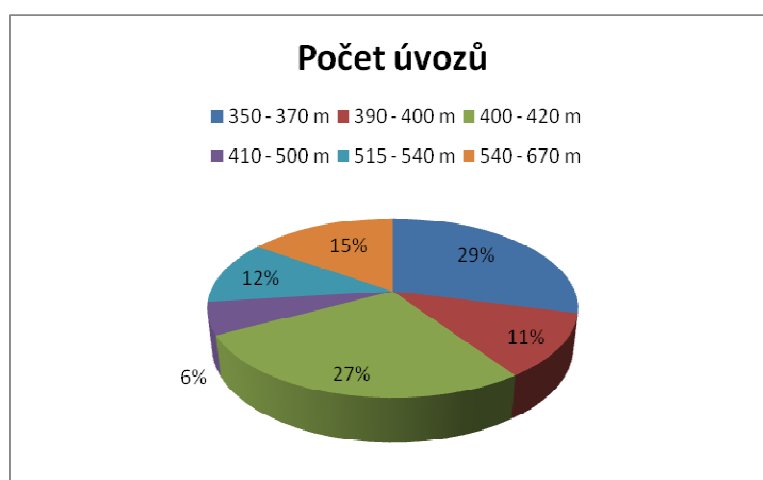
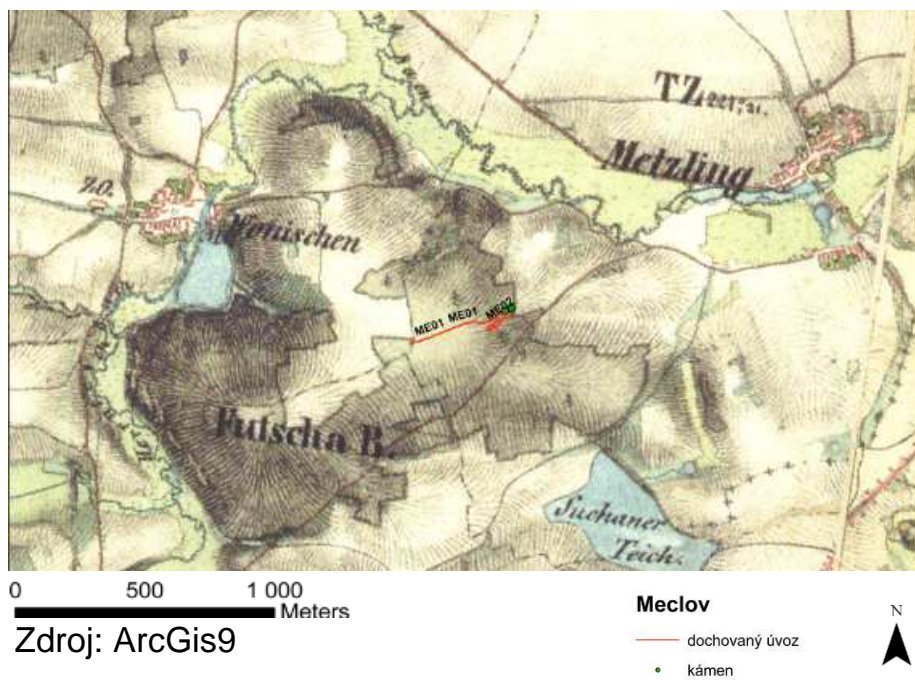
Zdroj: ArcGis9

Mapa 14

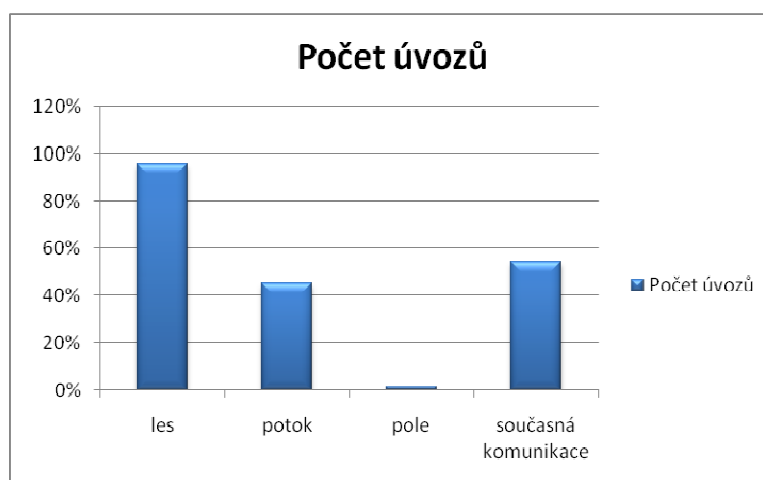


Zdroj: ArcGis9

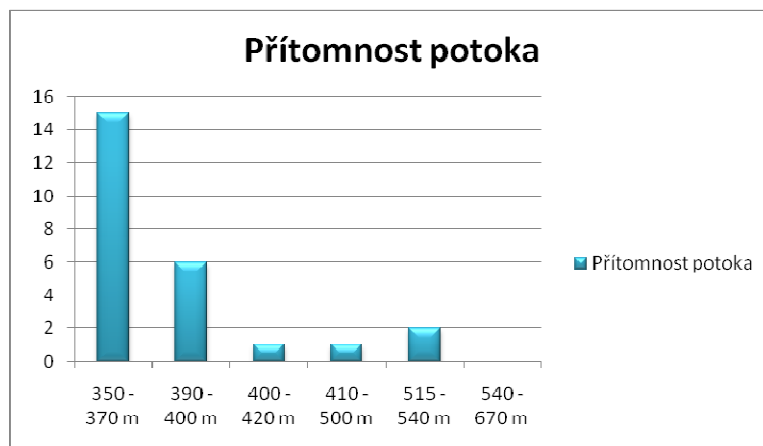
Mapa 15



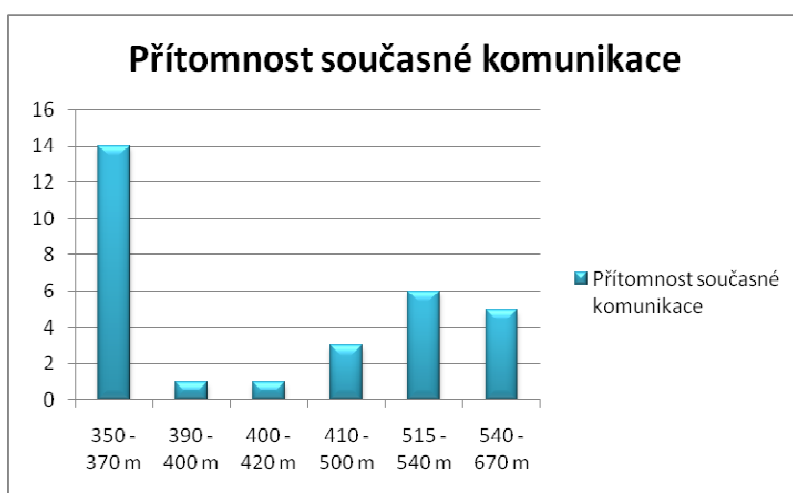
Graf 1: Počet úvozů v nadmořské výšce



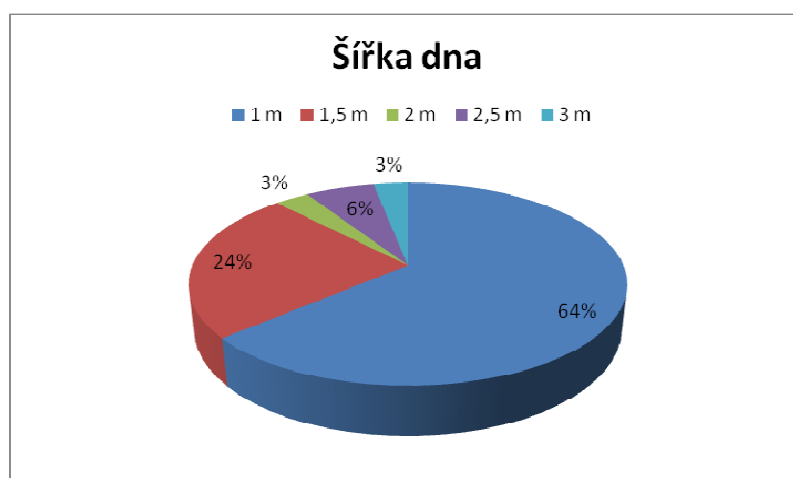
Graf 2: Počet úvozů v přírodním prostředí



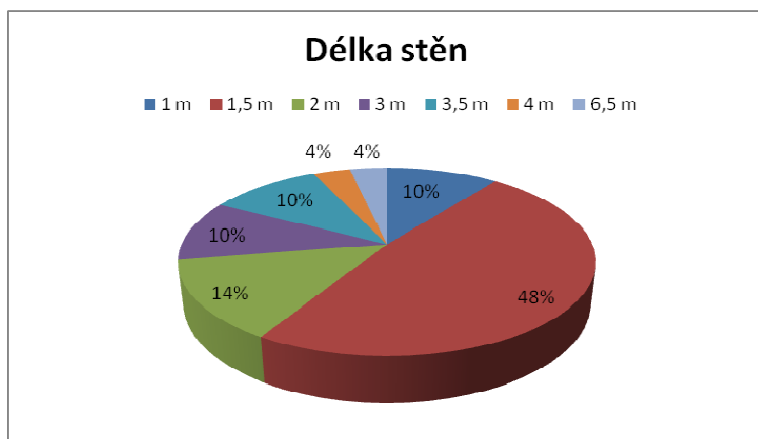
Graf 3: Přítomnost potoka v nadmořské výšce v rámci počtu úvozů



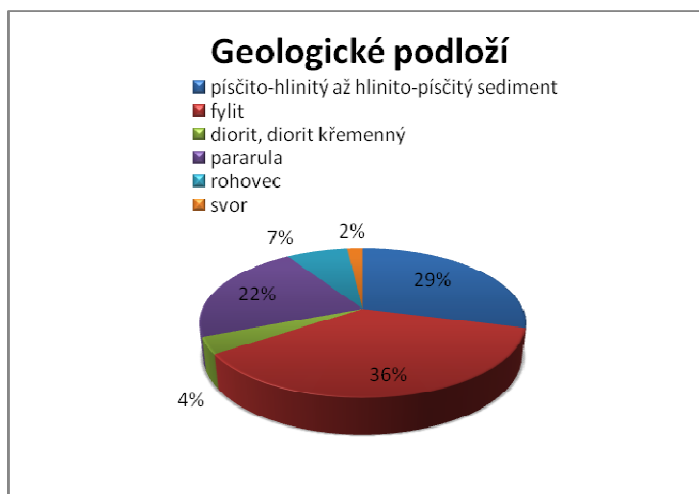
Graf 4: Přítomnost současné komunikace v nadmořské výšce v rámci počtu úvozů



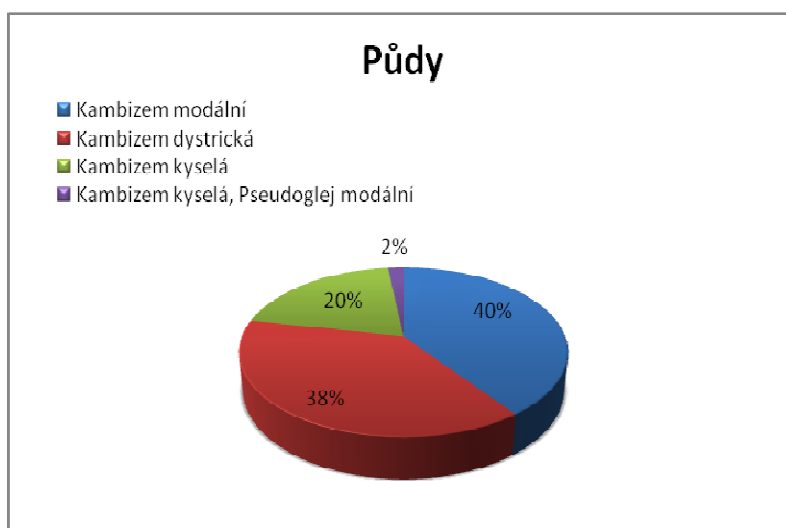
Graf 5: Šířka dna úvozů



Graf 6: Délka stěn úvozů



Graf 7: Geologické podloží – počet úvozů



Graf 8: Půdy – počet úvozů