

# Nejnovější výzkumy starých cest na Turnovsku a ve středním Pojizeří. Perspektivy a komplikace

## The latest research on old routes in the regions of Turnov and central Pojizeří: Perspectives and complications

Jiří Zoul Sajbt / [sajbt@muzeum-turnov.cz](mailto:sajbt@muzeum-turnov.cz)

Muzeum Českého ráje v Turnově

### Abstract

The article deals with the beginnings of the modern study of old routes in the region of north-eastern Bohemia, whose imaginary axis is formed by the river Jizera. The aim of the paper is to present the potential and pitfalls of the research and the methods used. It presents several conclusions on the research of the course of extinct routes, such as the course of the route through the foothills of the Jizera Mountains towards the Novosvětský pass and the route from the Mladá Boleslav region via Vysoké nad Jizerou to Lower Silesia. In a more theoretical conclusion, the study outlines general issues relating to the research of old routes.

### Keywords

transport, old routes, field research, Pojizeří region, Bohemian Paradise

Nejen Turnovsko, ale celý výrazně členitý prostor severovýchodních Čech dosud podrobnějšímu a systematickému výzkumu starých cest unikalo,<sup>1</sup> i když z jeho hraniční polohy je jasné, že skrz něj muselo procházet nemalé množství cest do Lužice a Dolního Slezska, zůstávalo toto téma na okraji zájmu badatelů. Pokud se nějaké informace o směrech starých cest ve starší literatuře objevují, pak spíš řečené jakoby mimoděk, jako související či rozvíjející informace jiného tématu. Neřeší se však původ těchto cest, zpravidla ani jejich konkrétní směřování. Navíc starší badatelé byli značně přesvědčeni o izolovanosti jednotlivých osídlených oblastí a až o neprůchodnosti pohraničních hvozdu. J. V. Šimák například připouští obchodní styky pojizerské oblasti s cizinou již v době kamenné, ale ještě pro předstátní období (spojované v Českém ráji s kmenem Charvátů) je považuje za nepatrné. V knižecí době předpokládal jedinou udržovanou „zemskou stezku“ od Prahy, která se u Mnichova Hradiště měla dělit na dvě ramena – jedno pokračující SV směrem proti proudu Jizery a druhé stoupající severním směrem ke Stráži pod Ralskem a do Lužice.<sup>2</sup> Nové výzkumy však zjistily, že v podstatě spojil do jedné dvě naprosto rozdílné cesty, které se v oblasti Mnichova Hradiště pouze křížily.

Bezpochyby nejvíce se kraj Pojizeří dostal v souvislosti se starými cestami do zájmu badatelů díky tzv. Žitavské cestě. Ta byla vždy brána jako hlavní zemská stezka v severovýchodní oblasti Čech. Z toho důvodu byla studována z nejrůznějších úhlů, ať už v celém svém rozsahu<sup>3</sup> či geograficky i časově ohraničeném úseku,<sup>4</sup> byť v názorech na její konkrétní trasu dosud nepanuje shoda. Většina starších bádání je navíc poznamenána již překonanými myšlenkami vycházejícími z povědomí o průběhu moderních komunikací, že staré cesty procházely kolem vodotečí,<sup>5</sup> a že se hlavní tahy paprskovitě sbíhaly k Praze. Bude tak třeba dalších detailních studií k této celozemsky důležité komunikaci.

Další stezky, a to od Mělníku do Dolního Slezska, jež opouštěla české území Novosvětským průsmykem u Harrachova, a kterou lze považovat za jednu z hlavních i nejstarších v Pojizeří, se dotkli archeologové J. Prostředník a P. Šída, kteří však v první řadě zkoumali průnik osídlení do horských oblastí a předpokládaný strážný systém Čech v raném

1 Obecně je podrobný výzkum starých cest v českých zemích čerstvou záležitostí, kterou odstartovaly především dvě věci – zpřístupnění starých map i moderního terénního mapování LIDAR na internetu.

2 Šimák, Josef Vítězslav: *Dějinné paměti okresu Mnichovohradištského*. Díl 1. Mnichovo Hradiště 1917, s. 3–4, 11–12.

3 Z obsáhlé literatury jen výběrově Hraše, Jan Karel: *Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách*. Nové Město nad Metují 1885, mapová příloha; Novotný, Václav: *České dějiny I/1. Od nejstarších dob do smrti knížete Oldřicha*. Praha 1912, s. 550; Čtverák, Vladimír et al.: *Encyklopedie hradišť v Čechách*. Praha 2003, s. 291; detailněji Vávra, Ivan: *Žitavská cesta*. Historická geografie (dále jen HG) 12, 1974, s. 27–83; Jíhlavec, Jaroslav: *Po stopách žitavské cesty*. HG 18, 1979, s. 383–398.

4 Němec, Richard: *Žitavská cesta a založení celestinského kláštera v Ojvíně v intencích územní politiky Karla IV.* HG 31, 2001, s. 211–223; Košťálová, Renata: *Historická sídla středočeského kraje*. Díl 1. Mělnicko, Mladoboleslavsko, Nymbursko. Brno 2012, s. 171.

5 V minulosti jsem se také této nedomyslnosti dopustil, za což bych se chtěl odborné veřejnosti ospravedlnit – Sajbt, Jiří: *Sítí středověkých cest v Pojizeří: význam cest a dva názory na průběh Žitavské cesty*. Na kolech do světa: po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří. Referáty z vědecké konference konané ve dnech 17.–18. dubna 2015 v Mladé Boleslavi. Z Českého ráje a Podkrkonoší (dále jen ZČRP) – supplementum 17. Semily–Turnov–Jičín 2016, s. 121–131.

středověku. Neřešili detailněji její průběh a směřování, které v tomto kontextu bylo pro celou práci druhořadé.<sup>6</sup>

Zaniklými, avšak ze své podstaty již novověkými silnicemi v Pojizeří se zabýval též P. Jakubec.<sup>7</sup> Nejnověji pozornost pojizerských cest přitáhla trojici badatelů P. Bolina – T. Klimek – V. Cílek, kteří se moderními způsoby zabývali konkrétními průběhy cest na Mladoboleslavsku a Bezdězsku.<sup>8</sup> Jejich zájem a výzkum byl také přímým podnětem pro zahájení průzkumů starých stezek v severovýchodních Čechách, který kontinuálně stále probíhá.<sup>9</sup> Tento výzkum se i metodicky z velké části opírá o práci zmíněné trojice badatelů, kteří v ní celou problematiku důkladně rozebrali. Těžištěm odhalování starých stezek se tak i v oblasti Pojizeří stala stará mapování komparovaná s moderním mapováním LIDAR 5. generace a přímý terénní výzkum. To vše je doplňováno dílčími zprávami z historických pramenů a vztahy k archeologickým a kastelologickým lokalitám.

Pro rozsáhlost oblasti, která připadla do zájmu bádání, není zatím možné hovořit o celoplošném průzkumu a ještě dlouho to možné nebude. Výzkum se doposud odehrává, řekněme, mozaikovým způsobem a snaží se v první řadě odhalit cesty „nadregionálního“ významu (z toho důvodu je nutný větší územní rozsah – na malém prostoru by dlouhé obchodní stezky nebylo možné postihnout). Postupně se však jednotlivé poznatky začínají spojovat a podávat tak alespoň rámcový obraz o síti starých stezek, které propojovaly oblast středního a horního Pojizeří s okolním světem.

## Současný průběh výzkumů a impulzy k němu vedoucí

V první řadě je třeba říci, že se nejedná o oficiální projekt. Počátky nynějšího výzkumu byly přidruženými k dalším pracím jak soukromého bádání autora, tak pracím v rámci Muzea Českého ráje v Turnově. Celé situaci napomáhá zvednutí se zájem obcí i zájmových organizací o monografie v posledních letech. Jelikož oblast středního a horního Pojizeří trpí naprostým nedostatkem písemných pramenů pro starší období středověku, což je zapříčiněno zničením všech středověkých klášterů i s jejich archivy v době husitské, je zde prvním časovým údobím, které přináší doslova smršť toponym, období let 1318–1325. V těchto letech probíhaly regionální půtky, které měly patrně návaznost na boje mezi stranou Jindřicha z Lipé a Viléma Zajíce z Valdeka (přesný důvod těchto bojů není znám), avšak postupně přešly spíše do kořistnických výbojů, zápasů o majetek a ve výsledku patrně i do vyřizování si osobních účtů stylem „oko za oko“. A právě z přepadů a plnění vsí, které místní šlechta vůči sobě navzájem podnikala, máme dochovanou

6 Prostředník, Jan – Šída, Petr: *Novosvětský průsmyk – přechod přes západní Krkonoše v pravěku a středověku*. 1. část. ZČRP 14, 2001, s. 7–35; tíž: *Novosvětský průsmyk – přechod přes západní Krkonoše v pravěku a středověku*. II. část. ZČRP 15, 2002, s. 7–22.

7 Jakubec, Pavel: *Na míle daleko jsou doby kamenných strážců silnic. O památkách dopravního značení na Jičínsku a Semilsku*. ZČRP 18, 2005, s. 270–276.

8 Výsledky jejich výzkumů byly publikovány v Bolina, Pavel – Klimek, Tomáš – Cílek, Václav: *Staré cesty v krajině středních Čech*. Praha 2018, s. 540–660.

9 Za podněty a cenné rady bych tímto chtěl poděkovat zejména Ing. Pavlu Bolinovi, CSc.

celou řadu zápisů žalob, jež na sebe zúčastnění šlechtici vznášeli u zemského soudu. Tyto žaloby obsahují desítky toponym z oblasti Mladoboleslavska, Mnichovohradištska, Turnovska, Železnobrodská, Jičínska a Sobotecka (místa je i přesah do vzdálenějších oblastí Čech, ale těžiště je ve jmenovaných lokalitách) a jsou důvodem, proč velká část obcí a osad v tomto regionu má svou první písemnou zmínku právě na přelomu druhého a třetího desetiletí 14. století. Tyto obce tak v těchto letech slaví 700 let výročí a některé z nich své jubileum vnímají jako vhodnou příležitost k sepsání odborné publikace, což je zase vítanou příležitostí pro výzkum zapojení těchto obcí do sítě starých cest, případně jejich ovlivnění.<sup>10</sup> V těchto kolektivních monografiích se skrývá nemalý potenciál pro podrobný výzkum i v budoucích letech.

Kromě nejruznějších výročí a samozřejmě osobních iniciativ badatelů byly v poslední době podnětem k výzkumu i další akce. Jednou z nich byl projekt stálé expozice v Kittenlově domě v Krásné (část obce Pěňčín, okr. Jablonec nad Nisou), kterou na žádost obce realizovalo Muzeum Českého ráje v Turnově v roce 2019. Tato lokalita je už dlouhodobě v zorném poli archeologů z důvodu nálezu neolitických lomů a dílen na polotovary kamenné industrie. Nálezy potvrzují export těchto výrobků takřka po celé střední Evropě.<sup>11</sup> Podařilo se zjistit, že zde nevedla pouze jedna mezizemská stezka, ale hned dvě, které se nedaleko od míst, kde byla potvrzena pravěká těžba, křížily. Jednou z těchto stezek byla již výše zmiňovaná stezka od Mělníku, která byla až k hradu Frýdštejnu precizně identifikována již dříve.<sup>12</sup> Dál vedla přes Kopaninu do Dalešic, kde se v JV svahu Dalešického vrchu, který obcházela, dochovala celá soustava úvozů. Pokračovala přes Zásadu, využívajíc k přechodu Kamenice patrně brodu ve Velkých Hamrech. Odtud vedou relikty cest jak nad údolím Rejdického potoka, tak přímo po hřebenu jižně od něho dál SV směrem k Harrachovu a na Jeleniu Góru. U Čížkovic se tato stezka, která spojovala Mělnicko s Dolním Slezskem, křížila s druhou, která přicházela od Železného Brodu. Přímo v Železném Brodu byly v prudkém stoupání novodobou zástavbou a silnicí její pozůstatky takřka úplně zničeny. Relikty úvozů lze pozorovat až v lokalitě Na vrších, kde dodnes charakteristicky fungují jako hranice pozemků, což je neklamná známka toho, že cesta je starší než parcelace pozemků. Dál pokračovala skrz Chlístov a Těpeře a po JZ okraji katastru obešla Alšovice k Čížkovicím. Přes Maršovice a Kokonín, udržujíc stále

10 Sajbt, Jiří: *Příšovice – velká poddanská ves vrcholného středověku*. In: Příšovice. Red. Pavel Jakubec. Příšovice 2018, s. 24–27; týž: *Pěňčín v období středověku*. In: Pěňčín: život mezi Ještědem a Jizerou. Red. Pavel Jakubec. Pěňčín 2020, s. 39–47; týž–Marek, David: *Staré cesty a silnice*. In: Všeň, Mokřý, Ploukonice: život tří osad v proměnách staletí. Red. David Marek. Všeň 2019, s. 142–147. Z jiných výročí: týž: *Středověký Kozákov v síti starobylých cest*. In: Kozákov: příběh hory. Red. Slavomír Říman. Semily 2018, s. 45–54; týž: *Vartenberkové, jedna z větví markvartického rodu působící na Sobotecku*. In: Modrá krev Sobotecka. Red. Karol Bílek. Sobotka 2018, s. 45–54.

11 Šída, Petr – Prostředník, Jan – Ramminger, Brita: *Jistebsko – deset let výzkumu neolitických těžebních areálů v Jizerských horách*. Živá archeologie. (Re)konstrukce a experiment v archeologii 12, 2011, s. 42–47; Prostředník, Jan – Šída, Petr – Drnovský, Václav: *Pravěká těžba v Jizerských horách: příběh kamenných seker*. Turnov 2010.

12 Bolina, P. – Klimek, T. – Čílek, V.: *Staré cesty*, s. 592–613.

svůj SZ směr, pokračovala dál na Jablonec nad Nisou a na Žitavu. Přes Kozákovský hřbet tedy spojovala východní Čechy s Horní Lužicí.<sup>13</sup>

Pozornost vyvolal v roce 2018 i nález depotu 160 pražských grošů v Horní Tříči (okr. Semily). Taková věc sama o sobě přirozeným způsobem dokládá pohyb lidí (a s nimi kapitálu), nemluvě o tom, že se jedná již o druhý nález z téhož místa, datovaný do shodné doby, tedy do druhé poloviny vlády Jana Lucemburského.<sup>14</sup> Tím, navzdory názvu tohoto článku, se pozornost bádání o starých cestách v Pojizeří upřela od jeho střední části na horní, avšak, jak si dále ukážeme, měla silný vztah i k oblasti Českého ráje. Cca 500 m od nálezů depotů byla objevena křižovatka cest, resp. tak se situace v terénu původně jevila. Později bylo zjištěno, že se jedná o dvě větve téže stezky, které jsou od sebe oddělené časovou propastí.

První z tras byla nepochybně velmi stará – minimálně raně středověká, ale pravděpodobně již pravěká – a bohužel zřejmě začala zanikat v již rané době a jen některé její části byly dále (patrně jen lokálně) využívány. Podařilo se zachytit její průběh z Mladoboleslavska, kde procházela předpolím hradiště na Chlumu, zvaném Švédské šance. Prošla napříč celým Českým rájem a po překonání Kozákovského hřbetu brodila Jizeru v Podmoklicích u Semil. Následně přes Bozkov a kolem Jesenného obešla po návrších pánev s městem Vysoké nad Jizerou, aby v Jablonci nad Jizerou znovu překonala Jizeru, která se jí opět stočila do cesty. Po výstupu strmými svahy opouštěla nad prameny Labe území Čech směrem na Jeleniu Góru. Charakteristické na této trase je, že striktně využívala hřebenů a do údolí sestupovala pouze tehdy, musela-li překročit delší vodoteč. Kratší se vždy snažila obejít. Další očividnou věcí je její míjení měst. A zřejmě právě zakládání pojizerských měst ve vrcholném středověku bylo důvodem, proč byla tato cesta opuštěna, resp. její trasa přeložena, a to právě do té, s níž se poblíž nálezu depotů křížila. Druhá z tras totiž naopak striktně propojovala města Mladou Boleslav, Mnichovo Hradiště, Turnov, Semily a Vysoké nad Jizerou. Její průběh je dobře patrný na prvním vojenském mapování a nalezneme jej i na Klaudiánově mapě. Jednalo se tedy o dvě trasy téže stezky, která propojovala Mladoboleslavsko s Dolním Slezskem, a z rozdílného výběru tras došlo k tomu paradoxu, že nad Vysokým nad Jizerou vytvářely křižovatku.<sup>15</sup>

## Perspektivy a komplikace

Je zbytečné zde rozebírat nedostatek času či financí. S tím se potýkají prakticky všichni, a tak se zde omezím pouze na komplikace, které jsou pro výzkum cest specifické. V první

13 Je třeba podotknout, že tato i další rekonstrukce se snaží postihnout čistě přímý směr. Pochopitelně existovaly různé odbočky. Tím bychom však celou situaci pouze zneřehlednili.

14 Prostředník, Jan: *Hromadný nález pražských grošů z předhůří Krkonoš*. Větrník 51, 2018, září–říjen, s. 25–26.

15 Detailně je průběh těchto cest i nálezů depotu publikován v Boublík, Jan – Prostředník, Jan – Zoul Sajbt, Jiří: *Druhý depot pražských grošů Václava II. a Jana Lucemburského z okolí Vysokého nad Jizerou. K významu starých stezek přes západní Krkonoše*. ZČRP 32, 2019, s. 187–219. Průběh starší cesty skrze oblast Českého ráje potom v Zoul Sajbt, Jiří: *Staré cesty Českým rájem I: Žehrovské lesy (Vyskeř – Kost – Mužský)*. ZČRP 33, 2020, s. 36–62.

řadě je to určitě dochování terénních reliktních, jež je značně nerovnoměrné. Zachování pozůstatků starých cest můžeme rozdělit hned do několika kategorií:

- 1) Dochované v novodobých komunikacích – to platí zejména pro silnice nižších tříd, neboť moderní silnice vyšších tříd byly takřka bez výjimky plánovány bez návaznosti na starší komunikace. Mnohé komunikace nižších tříd často využily starší cestu (její směřování zkrátka vyhovovalo i v moderní době), ačkoli, jak se ukazuje, se jednalo často o využití pouze částečné, kdy pro zamýšlenou novou silnici byl použit jen určitý úsek či úseky staré cesty (tyto úseky bývají obvykle v řádu stovek metrů), zatímco další úseky byly vytvořeny nově. V terénu se tento jev projevuje v podobě polní či lesní cesty, která se z jedné strany jakoby napojuje na dnešní silnici, aby ji po několika desítkách až stovkách metrů na protější straně stejným způsobem v podobě odbočky nezapomenuté cesty opustila. Díky nenápadnosti tohoto jevu si řada lidí ani neuvědomuje, že úsek silnice mezi zmíněnými odbočkami je právě část staré cesty a ony „odbočky“ jsou jejím starým průběhem. V praxi tento jev můžeme vidět například v prudceji klesajícím terénu (pochopitelně nejen tam), neboť staré cesty zdolávaly svahy podstatně více kolmo, zatímco moderní silnice se prudké stráně snaží zmírnit větším množstvím serpentín, čímž staré cesty na takových úsecích často i několikrát přetínají.
- 2) Zachování v podobě polních a lesních cest – bezpochyby nejčastější případ, a to nejen v severovýchodních Čechách. Je to nepochybně i tím, že staré komunikace mnohdy vedly dlouhými úseky přes řídce, nebo úplně neosídlená a zalesněná území.<sup>16</sup> Když je moderní silnice nahradily, ať už částečně, jak bylo pojednáno výše, nebo úplně, často zůstávaly využívány jako lokální pro pěší či pro hospodářské účely (těžba dřeva, zpřístupňování jednotlivých polí), a když se tak stalo, zpravidla těmto účelům slouží dodnes. Jsou tak užívány zemědělci, lesní správou a v celé řadě případů se s nimi setkáváme v podobě oblíbených turistických tras, neboť, jak bylo řečeno, často vedou zalesněnými krajinami a po výšinách, které jsou atraktivní pro turisty, cykloturisty a běžkaře.
- 3) Zcela zaniklé cesty – obdobně jako v prvním případě se jedná především o části tras jednotlivých cest. Většinou se totiž alespoň některé části dochovávají. Nejčastěji se se zánikem určité části setkáváme v prostorách polí a luk, kde byly v rámci sjednocování zemědělských pozemků v kompaktní lány některé „přebytečné“ cesty zaváženy. Máme je ale v takových případech zachovány v podobě „slepých“ cest ústících ze dvou protilehlých stran do pole či pastviny, kudy zdánlivě žádná cesta nevede. Průběh takovýchto zaniklých cest se projevuje i na leteckém snímkování. Kromě zásahů člověka v podobě různých závoů a vyrovnávání terénu se o likvidaci nepoužívaných cest stará sama příroda, která prostřednictvím eroze opět zarovnává člověkem vyšlapané a vyjeté úvozy. Tento osud dříve nebo později čeká všechny cesty, které již neslouží svému účelu.

16 Tento jev je pozorován nejen ve výše zmíněných horských a podhorských oblastech či na Kozákovsku, ale nejnověji je odhalována významná komunikační síť v prostoru Žehrovských lesů, které mají písčité až skalnatý terén nevhodný pro zemědělské využití (a tím i starší osídlení), avšak pro svou propustnost nanejvýš vhodný pro cesty. Stejnou situaci můžeme sledovat třeba v oblasti Ralska a Bezdězska.

Vedle různého způsobu a stupně dochování reliktních starých cest je další komplikací vůbec samotný fyzický přístup k těmto reliktním pro potřeby zkoumání. Navzdory zpřístupnění starých mapování a mapování LIDARu na internetu, které vskutku obrovským způsobem usnadnily badatelskou práci (nejen) v tomto oboru, se stále bez přímého terénního výzkumu jen těžko obejdeme. Ten však mnohdy znesnadňuje další lidské činnosti. A tak se badatel často setkává s překážkou v podobě elektrických ohradníků, a hlavně s neochotou soukromých vlastníků, ba přímo s jejich agresivním odporem vůči badatelskému zájmu o jejich pozemky.

Nekončíme však pesimisticky. I když je výzkum starých cest v severovýchodních Čechách prakticky na počátku, nebo spíše právě proto, otevírá se cesta k množství zajímavých objevů. Zvláště málo prozkoumaným fenoménem je návaznost starých komunikací na sídla společenských elit, s čímž souvisí i návaznost na středověké farní kostely, které do doby kolem poloviny 13. století byly nejčastěji rovněž zakládány coby součásti sídel šlechty.<sup>17</sup> Naše poznání o síti starých stezek a jejich vývoji se stále prohlubuje a mapa s jejich trasami pomalu houstne. Jak je tedy patrné, staré cesty skýtají veliký potenciál pro další výzkum a mohou nám toho ještě mnoho povědět o časech dávno zapomenutých.

17 Tento vztah byl naznačen v Zoul Sajbt, Jiří: *Vývoj osídlení v severovýchodních Čechách na základě rozboru farní sítě doby předhusitské*. ZČRP 31, 2018, s. 11–28.



**Obr. 1:** Průběh dvou tras stezky propojující Mladoboleslavsko a Dolní Slezsko. Modře je značena starší trasa, s jejímž zánikem lze počítat již v mladších obdobích raného středověku. Červeně je vyznačena trasa, která modře značenou nahradila a byla užívána ještě v průběhu raného novověku. Fialově pak jsou značeny části, kde je průběh obou tras shodný. Černá šipka označuje místo nálezu depotu. (Dle výzkumu autora zakreslil Petr Hartman. Podkladová mapa <https://ags.cuzk.cz/av/>)

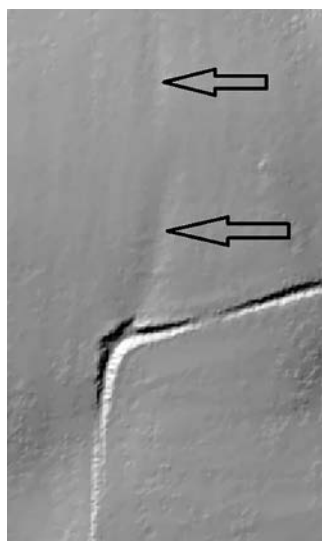




**Obr. 2:** Turnov-Vrchůra (okr. Semily): pozůstatek hluboce zaříznutého úvozu kdysi významné cesty, která spojovala města Turnov a Jičín. V moderní době byl její povrch zpevněn a dodnes je využívána jako lokální komunikace. (Archiv autora)



**Obr. 3:** Úvozové rozcestí v jedné z turisticky nejfrekventovanějších lokalit Českého ráje – Hruboskalsku nad polykulturním archeologickým nalezištěm Čertova ruka. Tyto cesty, které využívají vysokých suchých skalních hřebenů, svému účelu nepochybně sloužily již v pravěku a i v dnešní době jimi projdou tisíce turistů ročně. (Archiv autora)



**Obr. 4:** Relikt někdejší křižovatky východně od Dobšic (část obce Libošovice, okr. Jičín), z níž zbyla pouhá zatáčka. Zbytky dalších dvou ramen, která tvořila křižovatku, jsou ještě patrná. Průběh cesty přicházející ze severu je však na mapování LIDAR patrný i po zasypání (označeno šipkami). (Převzato z <https://ags.cuzk.cz/av/>)



**Obr. 5:** Jeden z přirozeně zanikajících úvozů v zalesněném JV svahu Dalešického vrchu (okr. Jablonec nad Nisou). (Archiv autora)

## The latest research on old routes in the regions of Turnov and central Pojizeří: Perspectives and complications

The aim of the written contribution to the conference on the 280th anniversary of the birth of Jaroslav Schaller is to present research on old routes in north-eastern Bohemia. Although this topic was historically neglected by the academic community, it has received a considerable amount of attention in recent years.

The article gives an overview of the process of uncovering of a network of routes that were used before the advent of modern paved roads. Due to the fragmented nature of the project, the focus of the research is on micro-regional studies, especially those from collective monographs. One event that helped speed up the progress of the research was the discovery of a deposit of Prague groschen from the reign of John of Luxembourg between Vysoké nad Jizerou and Jablonec nad Jizerou. The location was only a short distance from a crossroads of old routes, one of which was probably the route from Prague to Lower Silesia already recorded on Klaudián's map. At the same time, the course of an earlier branch of this route was identified connecting the Mladá Boleslav region with Lower Silesia before the establishment of towns in Pojizeří in the High Middle Ages.

The latest research has focused on a very dense network of routes of supraregional importance in the Žehrov forests. This area was never used for agriculture due to the rocky terrain. However, it turned out that the very permeable sandstone subsoil was good for building routes.

Besides studying and uncovering the courses of individual routes, the paper also mentions possible complications related to the whole research. One issue is the varying state of preservation of the remains of old routes. Another is the limited access researchers had to some places, most often due to the private ownership of the land.



Toto dílo lze užít v souladu s licenčními podmínkami Creative Commons BY-NC-ND 4.0 International (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>). Uvedené se nevztahuje na díla či prvky (např. obrazovou či fotografickou dokumentaci), které jsou v díle užity na základě smluvní licence nebo výjimky či omezení příslušných práv.

