Kubů, František; Zavřel, Petr

Terénní průzkum starých komunikací na příkladu Zlaté stezky

Archaeologia historica. 1998, vol. 23, iss. [1], pp. 35-[57]

Stable URL (handle): https://hdl.handle.net/11222.digilib/140275
Access Date: 28. 11. 2024
Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

MUNI ARTS Masarykova univerzita Filozofická fakulta

Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University
digilib.phil.muni.cz

Terénní průzkum starých komunikací na příkladu Zlaté stezky

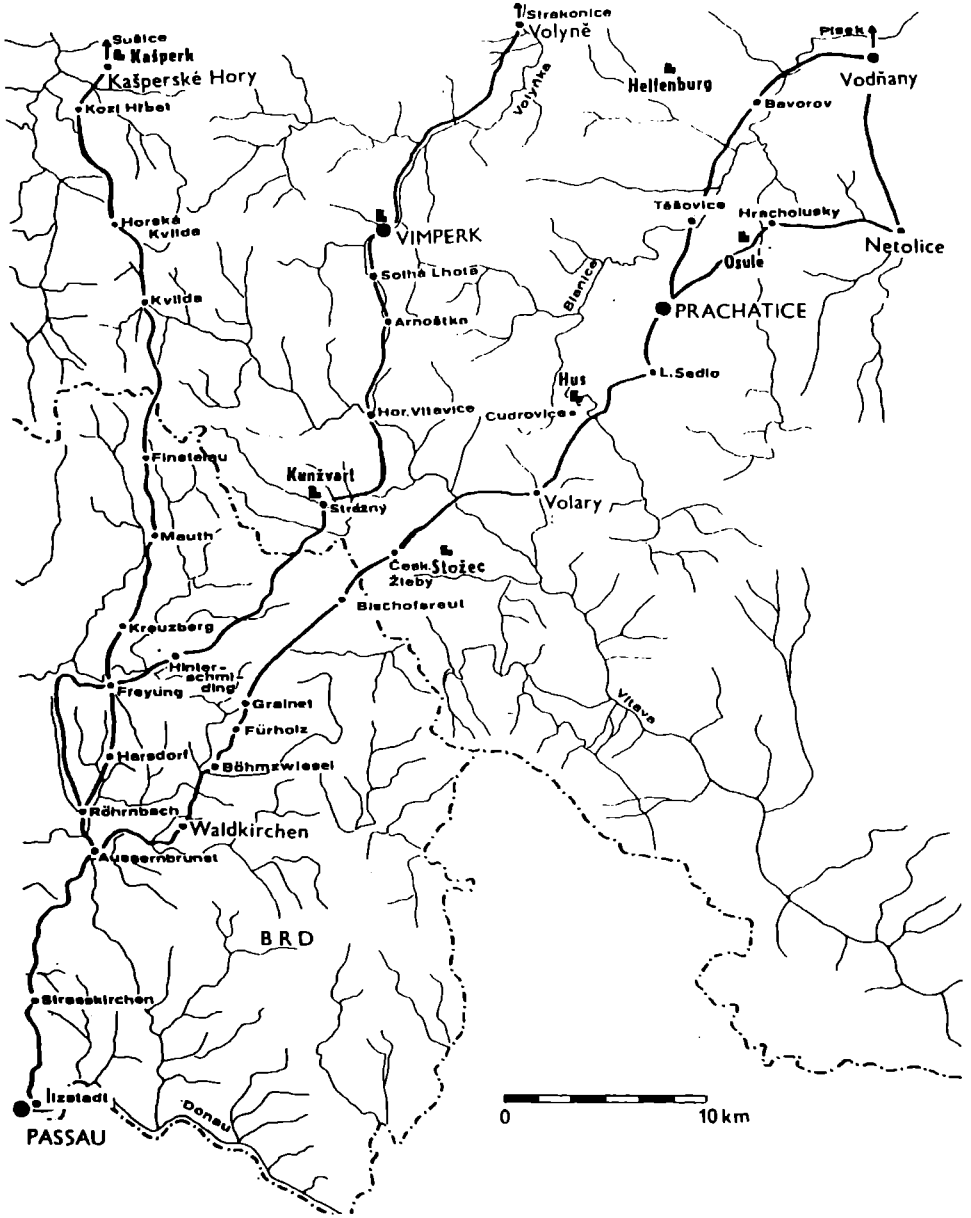
FRANTIŠEK KUBŮ – PETR ZAVŘEL

Výzkum starých komunikací se těší stále většímu zájmu odborníků v celé střední Evropě. Setkávají se při něm historici, archiváři, historičtí geografové i archeologové a samotné téma přímo provokuje interdisciplinární spolupráci. Po teoreticko historických studiích, založených především na písemných a kartografických pramenech, se v posledních dvou desetiletích rozbíhá i terénní průzkum pozůstatků starých cest v krajině. Ve Švýcarsku (Barraud–Herzig 1983, s. 137–141), v Bavorsku (Praxl 1989, s. 39–43; Schwarz 1989) a v Rakousku (Klautzsch–Schmid 1989, s. 436–459; Klautzsch 1990, s. 97–120) se navázalo na tradiční výzkum římských komunikací, jinde se začalo od počátku, ale všude se hlavní pozornost soustředila na cesty středověké a raně novověké. Máme k nim již relativní dostatek zpráv, na příznivých místech se uchovaly jejich části a ještě se zcela nekryjí s moderní silniční sítí. Badatelů v této poměrně mladé a rychle se rozvíjející výzkumné oblasti stále přibývá a dokladem rostoucího zájmu byla ostatně i tato konference. Na bavorské straně Šumavy se archivář Paul Praxl zabývá celý život Zlatou stezkou (Praxl 1959, s. 112–124; Praxl 1971, s. 100–112; Praxl 1983), řezenský profesor Manske se zaměřil na Horní Falc a Dolní Bavorsko (Manske 1985, s. 9–45; Manske 1987, s. 71–81), celá skupina badatelů se věnuje cestám na saské a durynské straně Krušných hor (Aurig, Wissuwa, Billig atd.) (Billig–Wissuwa 1987; Aurig 1989, s. 1–5; Aurig–Herzog 1993, s. 391n; Aurig 1994, s. 227–247), česká skupina kolem Tomáše Velímského zkoumá jižní stranu téhož pohoří (Černá–Velímský 1990, s. 477–487; Velímský 1992, s. 349–364; Černá–Velímský 1993, s. 359n; Blažek–Černá–Velímský 1995, s. 463–479), řada badatelů se věnuje výzkumu cest na Moravě (Zdeněk Sviták, Radan Květ, Rostislav Vermouzek atd.) (Sviták 1992, s. 362–368; Květ 1993, s. 122–125; Květ–Řehák 1993, s. 227–236; Vermouzek 1993, s. 105–115; Květ 1995, s. 68–73), na Slovensku i v Polsku (Hanuliak 1996, s. 443–449; Wiater a kol. 1996) a ve výčtu bychom mohli pokračovat.

Jednotlivé cesty se dosud většinou zkoumaly globálně z archivních pramenů nebo v poslední době z leteckých fotografií a k dokreslení se přidával terénní průzkum vybraných částí na zemi. Dnes se dospělo k pokusům o terénní výzkum historických komunikací v celé jejich délce. Příkladem je již 8 let probíhající výzkum Zlaté stezky, společný projekt Prachatického muzea a Jihočeského muzea v Českých Budějovicích (Kubů–Zavřel 1993, s. 123–127; Kubů–Zavřel 1994, s. 54–76; Kubů–Zavřel 1995, s. 165–198; Kubů –Zavřel 1995a, s. 237–244; Kubů–Zavřel 1995b, s. 341–347; Kubů–Zavřel 1995c, s. 15–20, 119–123; Kubů–Zavřel 1995d, s. 74–98; Kubů–Zavřel 1996, s. 28–53; Kubů–Zavřel, v tisku; Kubů–Zavřel, v tisku a; Durdík–Kubů–Zavřel, v tisku).

Zlatá stezka jako součást středověkého dopravního systému ve střední Evropě spojovala české země s německým Podunajím (obr. 1) a se zeměmi na jih od něj (Leythäuser 1907, s. 117–228; Teplý 1948; Starý 1979, s. 89–94, 110–111; Pauli 1984, s. 115–139). Název „zlatá" ji provází od počátku 16. století; před tím se nazývala „pasovská", „prachatická" nebo „solní" (Kudrnáč 1990, s. 434–446; Praxl 1994, s. 27–35). Trasa Zlaté stezky se snad využívala již v pravěku. Donedávna však o tom chyběly doklady. Tato skutečnost je obvykle vysvětlována velkou nadmořskou výškou a drsným klimatem. Zdejší osídlení je v rámci jižních Čech chápáno jako periferní (Michálek 1995, s. 40).

V posledním období však ve vybraných partiích našeho zájmového území, zejména



Obr. 1. Členění Zlaté stezky.

na Vimpersku a v severní části Prachaticka a na německé straně v prostoru Freyung–Grafenau, došlo k několika systematickým terénním průzkumům, které přinesly řadu nových poznatků o pravěku této části Šumavy (Michálek–Parkman 1996, s. 7–40; Michálek 1997, s. 130–154). Ukazuje se, že hustota archeologických nalezišť zde bude daleko větší než se v těchto horských partiích dosud předpokládalo.

O spojení přes šumavské hřebeny lze uvažovat již od pozdního paleolitu nebo mezolitu, kdy dochází k růstu hustoty osídlení. Jeho hranice se posouvá i do vyšších poloh Šumavy, jak o tom svědčí nejnovější nálezy z okolí Prachatic (Beneš–Parkman 1994, s. 40–41,

obr. 5:1–2; Michálek–Parkman 1996, s. 21, obr. 3; Michálek 1997, s. 132, obr. 2), dále z obou břehů Vltavy mezi Horní Planou a Vyšším Brodem (Vencl 1989, s. 481–505), z povodí Blanice (Michálek–Parkman 1996, s. 21, obr. 3) i starší nálezy ze Sušicka (Fröhlich 1996, s. 139–142). Sousední území Horního Rakouska je v této době bez nálezů a nejbližší naleziště z Bavorska známe z okolí Pasova a Řezna (Michálek 1997, obr. 2). Skutečnost, že většina nálezů z jihočeských pozdně paleolitických a mezolitických lokalit je vyrobena z materiálů pocházejících z oblasti Franské Jury však ukazuje na kontakty přes Šumavu s bavorskou stranou minimálně od tohoto období.

Převratné změny ve způsobu života obyvatel Čech v neolitu se Šumavy z pochopitelných důvodů nedotkly. Nejbližší stálé osady prvních zemědělců známe až z českobudějovické pánve a nejnověji také z okolí Vodňan a z naší oblasti registrujeme pouze náhodné nálezy ojedinělých kamenných broušených nástrojů – z Vimperska a Prachaticka (Krajníčko u Bavorova a Mahouš). Ty se však již nacházejí mimo území vlastní Zlaté stezky. I tak můžeme dedukovat, že tyto ojedinělé nálezy mohou být památkou na prospektorské výpravy, pátrající po nerostných surovinách, neboť jak pro toto období, tak i pro dobu následující je prokázáno zásobování surovinou pro výrobu kamenných nástrojů právě ze sousedního Bavorska (Michálek 1995, s. 42–43).

O poměrně hustém osídlení jižních Čech v eneolitu svědčí celá řada nově objevených sídlišť i ojedinělých kamenných nástrojů z povodí Vltavy, středního toku Otavy, Volyňky, Blanice i Malše (Michálek 1990, s– 29–86). Do jihozápadních Čech proniká v této době lid kultury chamské, zakládající svá sídliště na výšinných polohách. Tato kultura je rovnoměrně zastoupena jak na české, tak i bavorské straně a ukazuje tak, že Šumava nepředstavovala žádnou nepřekročitelnou překážku.

Některé indicie ukazují na existenci výšinných sídlišť i na Prachaticku (např. Strunkovice nad Blanicí, které leží přímo na prodloužené trase Zlaté stezky) (Michálek–Parkman 1996, s. 21, obr. 4). V Bavorsku se osídlení kumuluje v pásu podél severního břehu Dunaje, nejnověji bylo husté pozdně eneolitické osídlení zjištěno v prostoru východně od Pasova v okrese Freyung-Grafenau, čili opět v prostoru, kterým procházela německá část Zlaté stezky (Michálek 1997, s. 132–133, obr. 3).

Ve starší době bronzové je lidem únětické kultury poprvé souvisle kolonizováno jádro jižních Čech (Michálek 1990, obr. 10). Na úzké kontakty s bavorskou kulturou straubinskou poukazuje i část bronzových předmětů známých z jižních Čech, i když nálezy z tohoto období nejsou zatím v Bavorském lese příliš četné a na české straně dosáhlo souvislé osídlení nejblíže na dolní Otavu a Blanici (Michálek 1997, s. 133, obr. 4).

Ve střední době bronzové se územní rozsah mohylové kultury v podstatě kryje s územím osídleným již ve starší době bronzové. V této době jsou přilehlé oblasti v Bavorsku, s vyjímkou tří bronzových sekerek z Rosenau u Grafenau, prakticky bez nálezů. Stejná situace je i na české straně (Michálek 1997, s. 133, obr. 5).

V mladší a pozdní době bronzové se jižní Čechy stávají doménou kultury knovízské s vyspělým zemědělstvím, které umožnilo růst hustoty osídlení, jehož těžiště se nachází ve středním Pootaví, na dolní Lužici a na dolní Blanici (Michálek 1990, obr. 17). Podle některých názorů právě v této době začalo používání komunikace známé od středověku jako Zlatá stezka. Z jižní části Šumavy však známe pouze ojedinělé nálezy, hlavně vrhacích bronzových zbraní (Stožec, Libínské Sedlo, Sušice) (Kubů–Zavřel 1994, obr. 3:3–4). Jelikož z bavorské strany neznáme odpovídající protějšky, jsou tyto nálezy zbraní považovány spíše za svědky loveckých výprav než za doklady pravidelného spojení (Beneš 1979, s. 20). Avšak ve Stožci bylo nedávno nalezeno podobné kopí jako v 19. století, takže se nabízí možnost, že zde byl rozchvácen depot. To by poněkud měnilo situaci, zvláště když si uvědomíme, že dnešní osada Stožec leží na trase. kudy podle některých badatelů vedla ve své nejstarší fázi Zlatá stezka. Průzkum místa nálezu pomocí detektoru kovů byl však negativní, takže zůstáváme v tomto směru i nadále v oblasti hypotéz.

Na počátku doby železné začíná husté osídlení jižních Čech mohylovou kulturou,

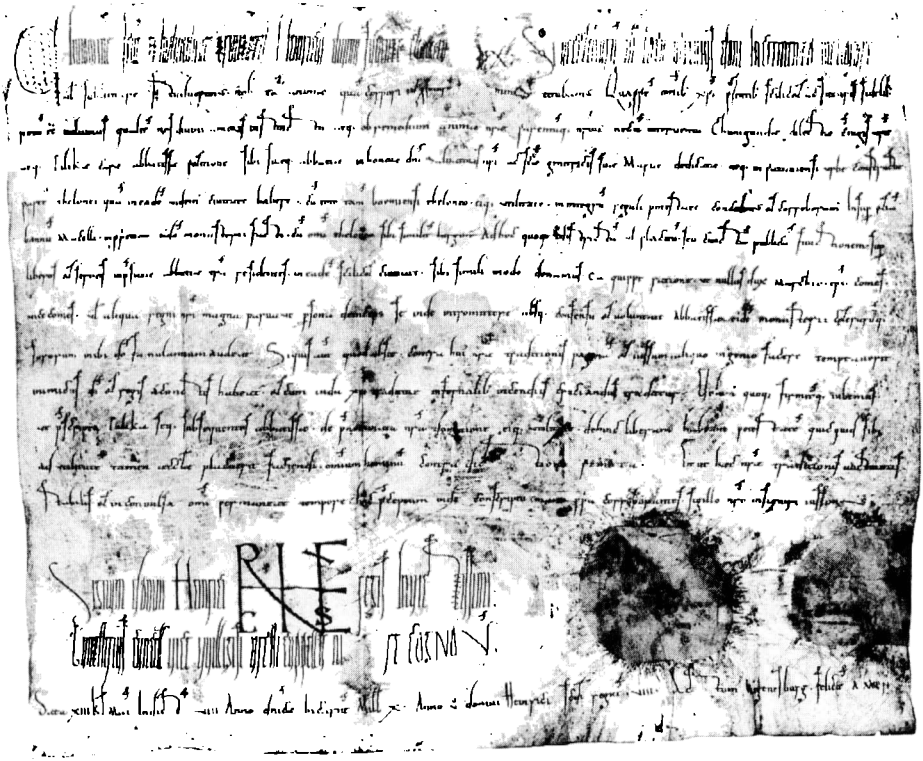
úzce příbuznou mj. s podobnými skupinami v Bavorsku. tato kultura zaujímá přibližně totéž území jako mohylová kultura střední doby bronzové. dochází však k výraznějšímu rozšíření osídlení až do okolí Prachatic (Michálek 1990, obr. 18). Minimálně již od této doby lze uvažovat o existenci částečně zkulturnělé krajiny i ve vyšších partiích Pošumaví. Z přilehlých oblastí sousedního Bavorska nemáme zatím doloženo žádné souvislé osídlení, takže úvahy o spojení přes Šumavu se v této době opět pohybují pouze v oblasti hypotéz (Michálek 1997, s. 134, obr. 7).

Historičtí Keltové přicházejí do Čech na počátku doby laténské v 5. století př. n. l., do jižní části země však až o dvěstě let později. Osídleno je zejména Strakonicko, Písecko, Českobudějovicko a část Českokrumlovska. V mladší a pozdní době laténské rozšířili Keltové hranice osídleného území až na práh horního Pootaví, do severní části Prachaticka a izolované nálezy známe i ze Sušicka (Michálek 1990, obr. 25). Již od počátku doby laténské existuje na okraji Šumavy skupina hradišť – Věnec u Lčovic, Obří hrad u Studence a Sedlo u Sušice. Jsou to skutečné horské pevnosti, vybudované ve strategických polohách na vrcholcích kopců. Jejich funkce bývá vykládána různě, mj. je jim přikládána i strážní funkce na obchodních stezkách. Jedna taková stezka je navrhována v linii Pasov–Strážný–Věnec–ústí Volyňky s odbočkou na Kvildu–Sedlo a do údolí Otavy. První část této trasy se tedy zhruba kryje s vimperskou větví pozdější Zlaté stezky (Beneš 1979, s. 31–34). Tento i jiné přechody Šumavy v místě pozdější Zlaté stezky jsou v době laténské doloženy pouze v náznacích. V mladší a pozdní době laténské existovalo v místě dnešního Pasova keltské oppidum, které kontrolovalo obchod s tuhou a se solí z oblasti Hallein, Reichenhall a Hallstatt. V souvislosti s novými nálezy z Prachaticka není v této době vyloučeno spojení po trase pozdější Zlaté stezky, i když z německé strany známe zatím pouze ojedinělé nálezy z okolí Freyungu (Michálek 1997, s. 134–135, obr. 8).

V době římské se germánské osídlení soustřeďuje do oblasti středního Pootaví a českobudějovické pánve (Michálek 1990, obr. 27). Směrem k Šumavě toto osídlení zasahuje až do prostoru severně od Prachatic, kde byla zcela nově zjištěna germánská sídliště z počátku doby římské. Na druhé straně Šumavy se hranice římské říše ustálila na Dunaji, pouze několik desítek kilometrů od našeho zájmového území (Michálek 1997, s. 135, obr. 9). Římané zde vybudovali opevněnou vojenskou hranici – Limes romanus – s četnými kastely (Pasov, Künzing, Steinkirchen u Deggendorfu, Straubing), zřizovanými v průběhu 1.–3. století. Tyto kastely mohly být eventuelním východiskem při styku s neřímským světem na druhé straně Šumavy, avšak důkazy pro to nemáme. Ojedinělé nálezy mincí z české i bavorské strany nejsou v tomto směru průkazné. Kontakty jihočeského a bavorského prostředí ve 4. a 5. století jsou však přesto doloženy, když velké pohřebiště z Přešťovic u Strakonic má téměř dokonalou analogii v pohřebišti Friedenheim u Straubingu. Někdy se dokonce uvažuje, že germánské obyvatelstvo ze Strakonicka na konci 5. století přesídlilo do bavorského Podunají. Přes který šumavský přechod se však tak eventuelně stalo, nevíme.

Situace se radikálně mění v době hradištní, když jsou celé Čechy poměrně hustě osídleny Slovany. Z našeho hlediska je velmi důležitý nález slovanského hrobu ze starší doby hradištní v Sušici (Beneš 1980, s. 7–58). Osídleno bylo střední Pootaví, jehož význam jako spojovací cesty s Bavorskem byl asi značný. V tomto směru jsou důležité lokality u Zadních Chalup a u Čeňkovy pily, naznačující spojení do Podunají podél říčky Regen. Pro období mladohradištní jsou důležité nálezy z přechodu u Svaté Kateřiny a v povodí horní Úhlavy. Rovněž řadový hřbitov v Sušici z 11. a 12. století má inventář s podunajskými prvky, což lze vysvětlit polohou na dálkové komunikaci (Beneš 1980, s. 24–35). O používání prachatické větve Zlaté stezky v době hradištní svědčí nejnovější nálezy z prostoru Starých Prachatic (Beneš–Parkman 1994, s. 48–51). Úvahy o spojení s německým územím však ztěžuje skutečnost, že z Bavorska severně od Dunaje známe z doby hradištní jen velmi málo nálezů (Michálek 1995, s. 45–46).

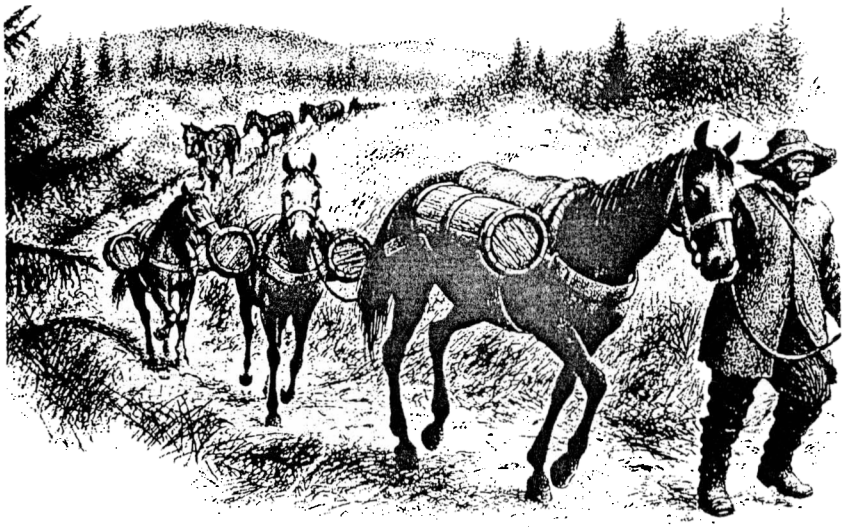
První historickou zprávu o Zlaté stezce máme z roku 1010 (RBM I., č. 87, s. 37; Veit 1965, s. 7–32). Římský král Jindřich II. daroval tehdy pasovskému ženskému klášteru



Obr. 2. Nejstarší písemný doklad o Zlaté stezce. Listina římského panovníka Jindřicha II. z roku 1010.

Niedernburg mýtné poplatky na cestě do Čech (obr. 2) a někdy na konci 11. století přenechal český král Vratislav II. obdobné poplatky na cestě z Prachatic do Pasova pražské vyšehradské kapitule (RBM I., č. 175, s. 77–80; CDB I., č. 387, s. 371–386). Obě obdarované církevní instituce se potom o stezku staraly. Na pasovské straně vystřídalo již ve 12. století klášter Niedernburg pasovské biskupství (Oswald 1954, s. 1–33) a v Čechách došlo ke změně až po husitských válkách (Praxl 1973; Boháč 1983) ; na místo vyšehradské kapituly vstoupila světská moc reprezentovaná především významným jihočeským rodem Rožmberků.

Zlatá stezka původně vedla z Pasova do dnešních Starých Prachatic, ale její systém se stále rozšiřoval a od 14. století jej tvořily 3 hlavní linie: Dolní Zlatá stezka z Pasova do Prachatic přes Waldkirchen a Volary, Střední Zlatá stezka z Pasova do Vimperka přes Strážný a Horní Zlatá stezka z Pasova do Kašperských Hor přes Freyung a Kvildu (Horpeniak 1974, s. 233–235). K jejich ochraně byly postaveny hrady a hrádky Stožec, Kunžvart, Hus, Vimperk, Vitějovice a Kašperk na české a Kalkenstein a Wolfstein na pasovské straně (Kašička–Nechvátal 1990, s. 40–42, 46–50, 59–61, 87–91, 96–98, 110–114, 123–128). Z řady osad a měst, vzniklých na všech větvích stezky, si brzy rozhodující význam vybojovaly v Čechách Staré Prachatice (počátkem 14. století vystřídané nově založeným městem v široké kotlině pod Libínem) (Starý 1978, s. 1–12 a Starý 1978a, s. 97–103) a v Pasovsku staré biskupské město Pasov (Erhard 1862–1864; Schmid 1927). Zvláště Prachatice byly se Zlatou stezkou doslova bytostně spjaty a díky ní se postupně domohly postavení jednoho z nejvýznamnějších českých měst. Vděčí jí také za dodnes dochovanou velkolepou renesanční výstavbu, která je produktem vrcholné doby existence této obchodní komunikace.

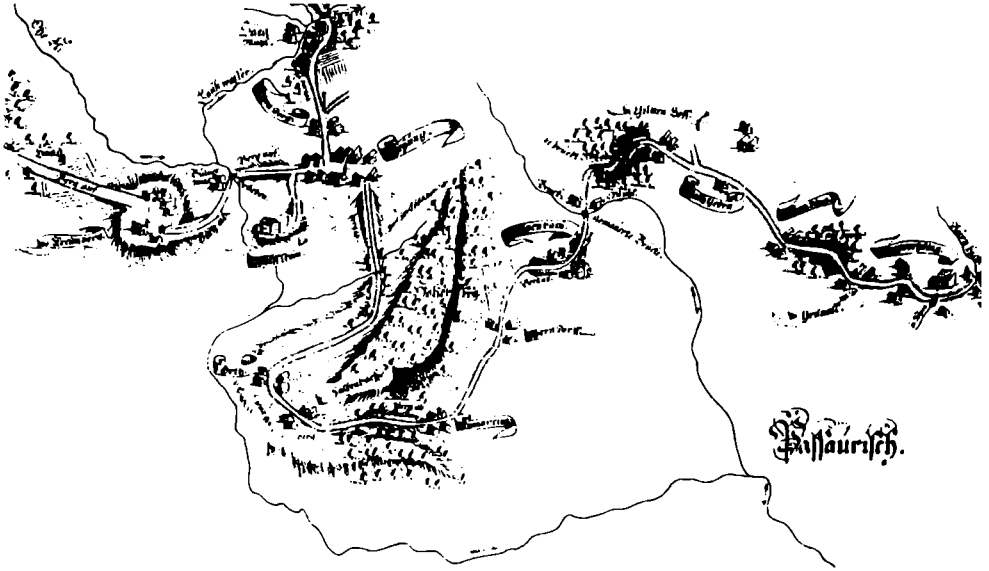


Obr. 3. Rekonstrukce soumarské karavany na Zlaté stezce. Podle J. Andresky 1994.

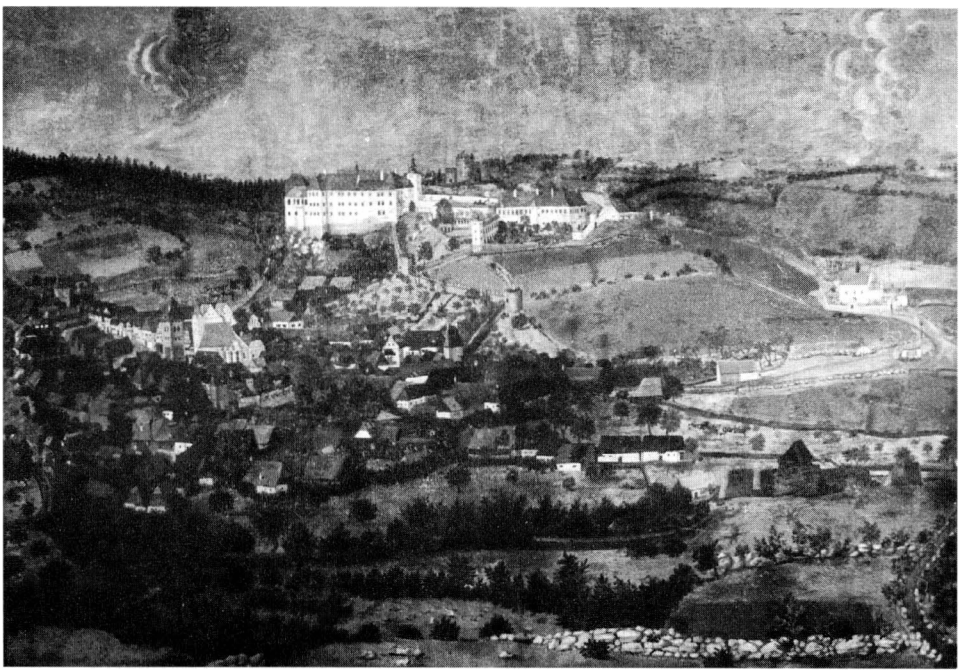
Hlavním obchodním artiklem na Zlaté stezce byla nesporně sůl (Treml 1995; Hartinger 1990). České země jí měly nedostatek, a jelikož středověk potřeboval velká množství soli (byl to mj. i jediný konzervační prostředek na potraviny), bylo nutné jí dovážet. Ze solných ložisek ve východoalpské oblasti v Reichenhallu, Halleinu nebo Hallstadtu se sůl přepravovala po řekách do Pasova a odtud na hřbetech soumarských koní po Zlaté stezce přes Šumavu do Čech (obr. 3). Kromě soli se z Pasova do Čech vozily drahé látky, jižní plody, koření a víno a opačným směrem hlavně obilí a dále slad, med, chmel, vlna, kůže, pivo a další potravinářské produkty. Velké proslulosti nabyla např. speciální prachatická pálenka.

Skutečnými nositeli obchodu na Zlaté stezce byli tzv. soumaři (německy Säumer), většinou sedláci, kteří za odměnu přepravovali zboží na hřbetech koní buď ve vlastní režii nebo ve službách velkoobchodníků (Messner 1899, s. 98–111). Z bezpečnostních důvodů se soumaři sdružovali do karavan a občas používali i ozbrojený doprovod. Karavany chodily po celý rok, ale hlavně po žních a po podzimních pracech; cesty byly totiž v bažinatých úsecích zamrzlé a byl dostatek obilí, hlavního zpětného nákladu do Pasova. Po denním pochodu asi 25–30 kilometrů museli soumaři nocovat a právě v těchto vzdálenostech vznikla na trase Pasov–Prachatice největší soumarská sídliště Waldkirchen a Volary (Praxl 1985, s. 11–54; Kubitschek–Schmidt 1921).

Ve vrcholné době středoevropských obchodních cest, ve 14. až 16. století, patřila Zlatá stezka k nejvýznamnějším středoevropským spojnicím. Husitské války provoz na stezce na čas přerušily, ale v 16. století, kdy českou část spravovali Rožmberkové, nastal nový rozkvět. Prachaticemi tehdy procházelo až 1200 soumarských koní týdně a přivezlo se tam více než 3 miliony litrů soli ročně (Starý 1979, s. 110–111). Provoz na stezce byl tak čilý, že se musely vydávat zvláštní soumarské řády, které jej měly regulovat a řídit. Až třicetiletá válka a rostoucí konkurence bavorské a rakouské soli způsobily obchodu s pasovskou solí na Zlaté stezce takové škody, že se z nich již nevzpamatoval. Habsburkové po této válce prosadili monopol své soli, dovážené z Lince do Českých Budějovic a dále do Prahy, a následkem toho provoz na Zlaté stezce do počátku 18. století zcela zanikl (Gabriel 1966, s. 143–157). Tras jednotlivých větví Zlaté stezky se potom Habsburkové pokoušeli využít při budování novodobé silniční sítě, ale jako vhodná se ukázala pouze vimperská větev, s kterou je dodnes téměř totožná mezinárodní silnice do Německa přes hraniční přechod ve Strážném.



Obr. 4. Ukázka zaměření Zlaté stezky z roku 1736. SÚA Praha, sbírka map a plánů, inv. č. 463.



Obr. 5. Vimperk na obraze Henryka de Verle z doby kolem roku 1670. Muzeum Vimperk.

Zlatá stezka je příkladem komunikace, která přinášela život rozsáhlým oblastem sousedících středověkých států – pasovskému biskupství, bavorskému vévodství a českému království. Proudilo po ní nejen zboží, ale také myšlenky, kultura a kolonisté, kteří osídlili nehostinný pohraniční hvozd. Vznikla na ní řada vesnic a měst, z nichž zvláště Prachatice jsou příkladem toho, jak významná obchodní cesta může ovlivnit osud lidského sídliště. Po zániku Zlaté stezky se Prachatice proměnily z kvetoucího významného středověkého města v zcela bezvýznamné a živořící pohraniční maloměsto.

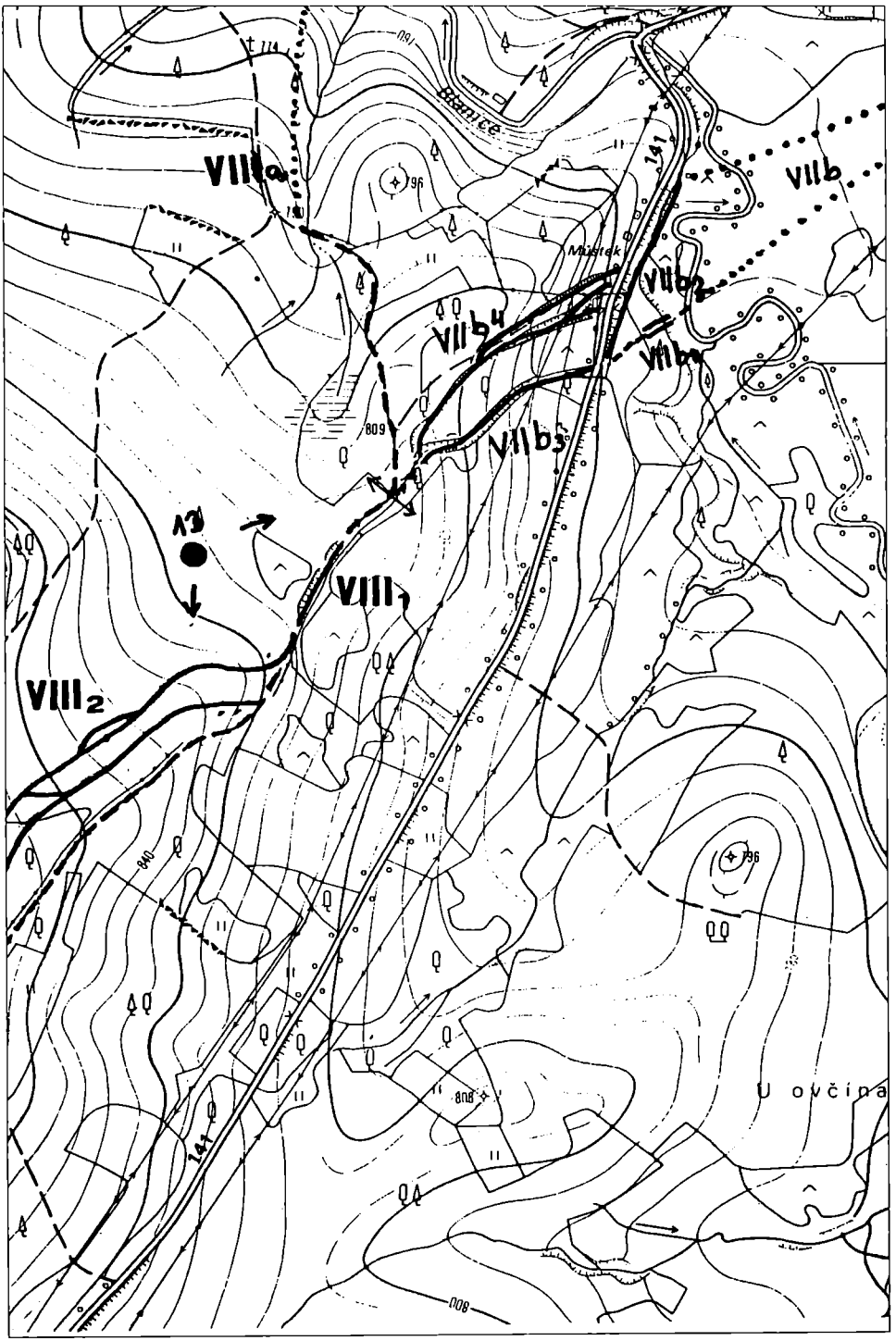
Projekt Zlatá stezka vznikl v roce 1989 a prakticky začal být realizován o rok později. Sešli se na něm archeolog a historik-archivář. Jejich záměrem je pokus o komplexní rekonstrukci celé jedné obchodní stezky a komplexní dokumentaci všech jejích v terénu dochovaných reliktů. Nahrává tomu i skutečnost, že zájmové území je z větší části zalesněno a dochovanost pozůstatků stezky je poměrně značná.

Na počátku výzkumu starých komunikací stojí vždy práce v archivech a knihovnách. Prameny k Zlaté stezce jsou rozsety po mnoha archivech v jižních Čechách, v Praze i v Bavorsku (Státní okresní archivy v Prachaticích, v Klatovech a v Českém Krumlově, Státní oblastní archiv v Třeboni, Státní ústřední archiv v Praze, Hauptstaatsarchiv München, Staatliche Bibliothek Passau, Stadtarchiv Passau, Landesarchiv Salzburg atd.). K využití se nám nabízelo relativně značné množství písemných dokumentů, starých map (obr. 4) i pramenů ikonografického charakteru (obr. 5). Výsledkem této první fáze bylo vždy vynesení základní linie bodů, kterými Zlatá stezka procházela.

Potom následovalo vyhledávání pozůstatků trasy mezi takto zjištěnými body přímo v terénu. Ty se dnes jeví jako do povrchu zařízlé uvozové cesty, německy Hohlwegy, které vznikly v průběhu staletí chůzí soumarských koní a působením vody v dobách dešťů. Objevili jsme celou řadu těchto úvozových cest, převážně v lesích, kde nebyly zničeny stavební a zemědělskou činností. Abychom získali datovací materiál, prozkoumali jsme vybrané úseky pomocí detektoru kovů a nalezli jsme řadu předmětů, nesporně souvisejících s provozem na Zlaté stezce (Kubů–Zavřel 1995d, s. 83–87, obr. 4–6; Kubů–Zavřel 1996, s. 41–45, obr. 6). Zjištěné poznatky o průběhu trasy jsme zakreslili do mapy 1:10 000 (obr. 6). Zvláště zachované úseky stezky, tzv. systémy, jsme začali také geodeticky zaměřovat (Kubů–Zavřel 1995d, s. 89, obr. 8; Kubů–Zavřel 1996, s. 42, obr. 8) – obr. 7.

Další fází je podrobná fotodokumetace všech zachovaných úseků a reliktů Zlaté stezky a to na zemi (obr. 8) a od roku 1994 také ze vzduchu (obr. 9). Letecké snímkování nám umožňuje lepší pochopení průběhu stezky v terénu a její zasazení do krajiny. Na zvláště důležitých lokalitách provádíme sondážní výzkumy. Např. na Stožecké skále jsme upřesnili podobu a datování strážního hrádku, který střežil prachatickou větev Zlaté stezky (Durdík–Kubů–Zavřel, v tisku), další výzkum vyvrátil náš předpoklad o mohylníku na Žlíbském vrchu nad Horní Vltavicí, přímo na jedné z tras Zlaté stezky.

Do dnešního dne jsme dokončili výzkum českých částí dvou větví Zlaté stezky (obr. 10). V letech 1990 až 1993 jsme prozkoumali prachatickou větev. Ta vycházela z Prachatic a začala stoupat jižním směrem horským sedlem mezi Libínem a Černou horou k staré soumarské osadě Pfefferschlag (Libínské Sedlo). Hned nad Prachaticemi jsme objevili rozsáhlý soubor úvozových cest, tzv. Prachatický systém (Kubů–Zavřel 1995d, s. 74–98). Před cílovým městem Zlaté stezky tu byl provoz tak hustý, že si vynutil vznik dvou hlavních proudů po obou stranách sedla. Z Libínského Sedla pokračovala stezka přes Farský potok a dospěla do další osady Albrechtovice. Z ní se dnes dochovaly pouze dva domy a v jednom z nich lze spatřit novověkou malůvku soumarské karavany. O něco dále na jih leží v široké kotlině Blažejovice, které náš výzkum odhalil jako důležitou křižovatku nejrůznějších linií Zlaté stezky; v okolí se také nacházejí tři brody přes Černý potok a Blanici. Za Blanicí je v táhlém svahu zachován téměř 2 kilometry dlouhý a místy až pětikolejný Blažejovický systém, plný krásně dochovaných úvozových cest, křižovatek, spojek, zatáček a výhybek (Kubů–Zavřel 1996, s. 28–53). Po překonání vrchu s příznačným názvem Zlatá stezka klesala stezka do Volar, největší soumarské osady na českém území. Volary



Obr. 6. Ukázka zakreslení části Blažejovického systému do mapy 1 : 10 000.



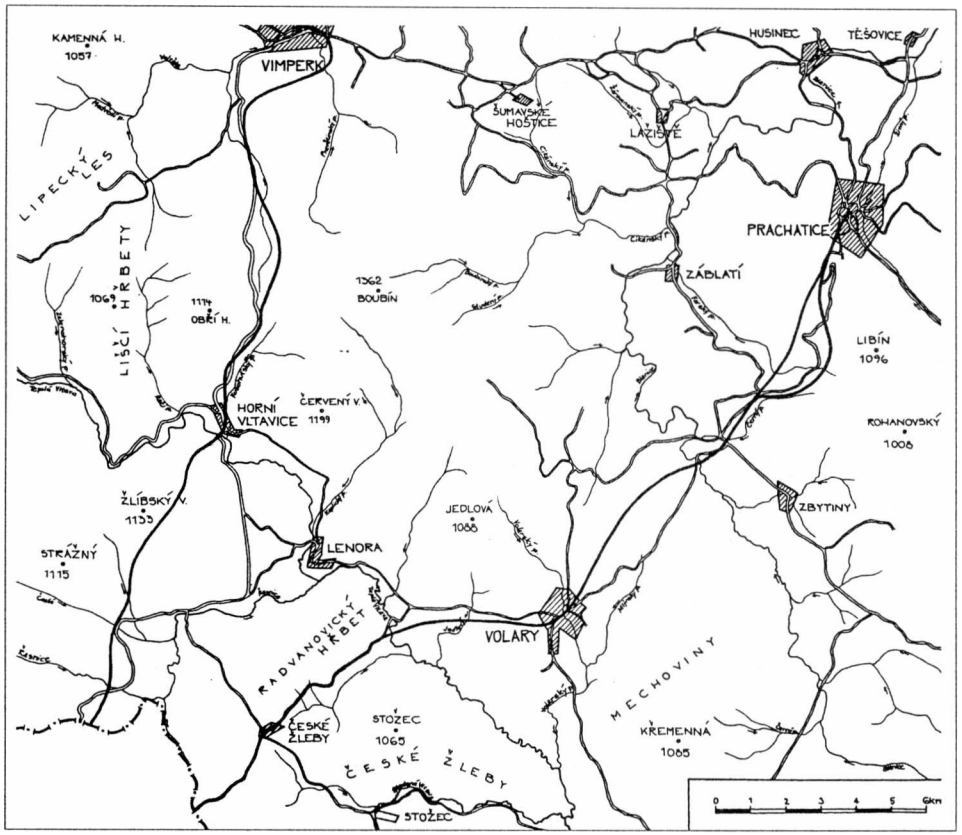
Obr. 7. Geodetické zaměření Blažejovického systému.



Obr. 8. Fotografická dokumentace úvozových cest v Blažejovickém systému. Foto P. Zavřel 1992.



Obr. 9. Fotografická dokumentace průběhu Zlaté stezky z letadla. Severní část Blažejovického systému. Foto J. Beneš 1994.



Obr. 10. České části prachatické a vimperské větve Zlaté stezky.

vznikly ve 14. století a dlouho byly největším souborem dřevěných staveb ve střední Evropě.

Z Volar vedla stezka dále kolem starého tzv. Brixiho dvora k Vltavě, kterou překračovala po soumarském mostě, doloženém již od poloviny 13. století (RBM I., č. 1347, s. 620). Původní dřevěný most byl nahrazen železným a dnes se tu staví most zcela moderní. Několik set metrů za Soumarským mostem se ukrývají v lese tzv. Volarské šance, vojenské opevnění z počátku třicetileté války, které sehrálo důležitou roli ve stavovském povstání. Opevnění střežilo vstup Zlaté stezky do Čech a přechod přes Teplou Vltavu. V pěkně dochované dělostřelecké redutě byl detektorem kovů objeven unikátní soubor militárií (Beneš–Kubů–Török 1995, s. 461–480). Za šancemi sleduje stezka dnešní silnici do Českých Žlebů a v lesnatém terénu se tu dochoval poslední z velkých systémů na české části prachatické větve, tzv. radvanovický systém, který v současné době geodeticky zaměřujeme. Za Českými Žleby překonala stezka poslední stoupání a začala klesat do údolí Mechového potoka, který tvoří hranici s Bavorskem. Na protějším svahu stoupá stezka k Bischofsreutu, první osadě na bavorské straně. Přes kamenný most nad Mechovým potokem opouští stezka české území.

Zatímco na prachatické větvi jsme s výzkumem začínali a nevyvarovali jsme se tudíž omylů, chyb a určitého tápání v terénu, k další vimperské větvi jsme již přistupovali poučenější a vyzbrojeni cennými praktickými zkušenostmi. Výzkum této větve probíhal v letech 1993 až 1997 a velmi nám pomohl první týden, v kterém jsme si projeli a prošli zhruba celou předpokládanou trasu a seznámili se najednou s celou krajinou a jejími zvláštnostmi a úskalími. Cenným pomocníkem se nám tu stal navíc soubor map z první poloviny 18. sto-

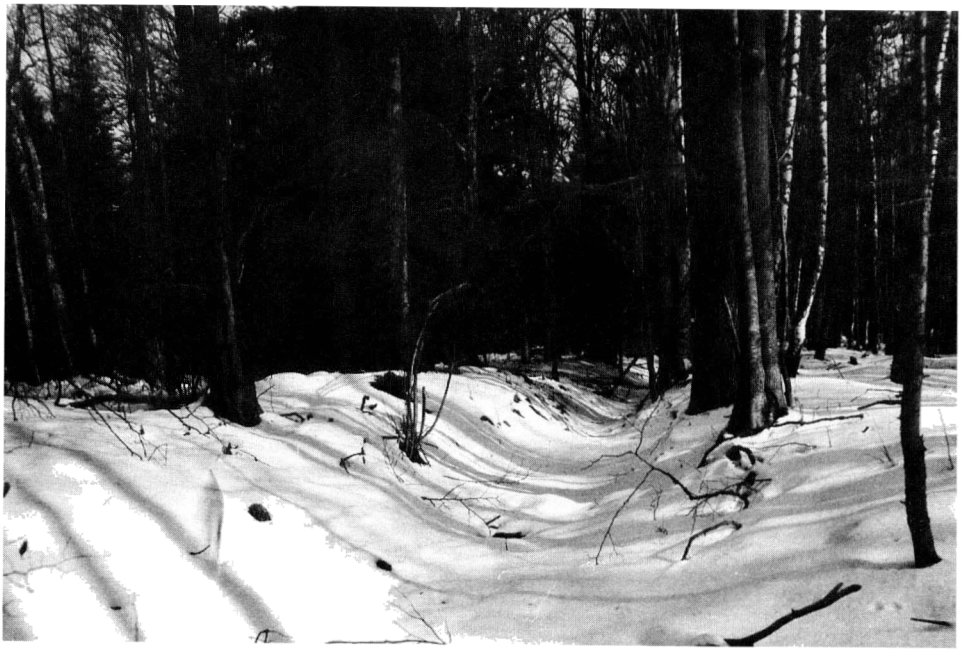


Obr. 11. Vimperská větev Zlaté stezky mezi Vimperkem a Solnou Lhotou. Foto P. Zavřel 1994.



Obr. 12. Vimperská větev Zlaté stezky. Stoupání z Horní Vltavice k zaniklé osadě Havranka. Foto P. Zavřel 1995.

letí, na kterých je zachycen průběh vimperské a kašperskohorské větve Zlaté stezky krátce po jejich zániku. Mapy byly pořízeny za účelem vyhledávání vhodných tras pro novodobé silnice a jejich údaje místy přesně souhlasí s dnešním stavem (SÚA Praha, sbírka map a plánů, č. 432, 463, 491, 2045, 2704 atd.).



Obr. 13. Prachatická větev Zlaté stezky. Střední část Blažejovického systému. Foto P. Zavřel 1992.



Obr. 14. Prachatická větev Zlaté stezky. Prachatický systém. Foto P. Zavřel 1995.



Obr. 15. Prachatická větev Zlaté stezky. Prachatický systém. Foto P. Zavřel 1995.



Obr. 16. Most z 16. století u Röhrnbachu na německé části kašperskohorské větve Zlaté stezky. Foto P. Zavřel 1993.



Obr. 17. Železniční trať Vimperk–Volary kříží Zlatou stezku nad Vimperkem. Foto P. Zavřel 1995.



Obr. 18. Vimperk na pohlednici z roku 1956.



Obr. 19. Hrad Kašperk na pohlednici z doby před rokem 1945.

Obr. 20. Hrádek Kunžvart na pohlednici z doby před rokem 1945.



Vimperská větev Zlaté stezky vycházela z Vimperka. Hned nad městem se za železniční tratí dochovaly první pozůstatky stezky, částečně vylámané do skály. V lučinaté krajině mezi Solnou Lhotou a Korkusovou Hutí se nic nedochovalo a stezka tu pravděpodobně sledovala dnešní silnici na Strážný. Až v lesnatém úseku před osadou Arnoštka nad Arnoštským potokem jsme nalezli další uvozové cesty. Osada Arnoštka je na starých mapách prokazatelně doložena na Zlaté stezce; dnes z ní zbylo jen několik stavení. Za Arnoštkou je v údolí potoka skupina sejpů a u nich začíná rozsáhlý systém zbytků Zlaté stezky, táhnoucí se až ke Kubově Huti. Jeho úvozové cesty stoupají mírně do svahu Boubína a v jejich spleti vyniká mohutný, až 8 metrů široký „hohlweg", připomínající moderní silnici. Z Kubovy Huti stezka sestoupila do údolí Vltavy.

Tuto řeku překročila v osadě Horní Vltavice a za ní začala stoupat prudce na jih. V tomto stoupání jsou opět dochovány několikeré zbytky úvozových cest. Na náhorní planině pod Žlíbským vrchem procházela stezka osadou Havranka a nad ní jsme objevili další velký systém zbytků, tzv. Žlíbský. Je dlouhý kolem jednoho kilometru a má až 5 souběžných kolejí. Ze Žlíbského vrchu klesala stezka dolů ke Strážnému. Z bývalé osady Žlíbky na trase vimperské větve se dochovala jen ruina jednoho stavení.

Za Strážným se zdvihá Obecný vrch, na kterém se také díky železné oponě a odlehlé poloze u státní hranice dochoval impozantní komplex zbytků Zlaté stezky, která procházela sedlem mezi dvěma vrcholky. Na vrcholu stoupání tu trůní vpravdě majestátní, až 10 metrů hluboký hohlweg. Detektor kovů tu před nedávnem odhalil velký soubor podkov a jiných železných předmětů. Za Obecním vrchem zničila mnoho zbytků silnice, vedoucí k hraničnímu přejezdu Strážný. Z posledního návrší na české půdě lze spatřit pokračování stezky na protějším svahu – Zlatá stezka míří dále do bavorského Philippsreutu.



Obr. 21. Značený kámen v Blažejovickém systému Zlaté stezky. Foto P. Zavřel 1992.

Během mnohaletého terénního výzkumu jsme se již do určité míry vcítili do krajiny a do „filosofie" tvůrců tras Zlaté stezky a vypozorovali jsme některé stále se opakující jevy a zásady, jejichž uvedení by snad mohlo přispět k dalšímu výzkumu podobných středověkých komunikací (Kubů–Zavřel 1995, s. 182–184).

Asi nejdůležitějším zjištěním je fakt, že nejvíce výrazných zbytků stezky se soustřeďuje do tzv. systémů, tj. do koncentrovaných souborů úvozových cest na relativně malém a souvislém prostoru, většinou v zalesněné krajině. Většinou jsme tyto systémy nalezli tam, kde původní stezka překonávala obtížné návrší a pozdější silnice ho obešla; starší trasa se tím přestala užívat a další výstavba a jiné ničivé zásahy se jí proto vyhnuly. Zatím jsme zjistili 6 takových systémů, vždy po třech na každé z prozkoumaných větví.

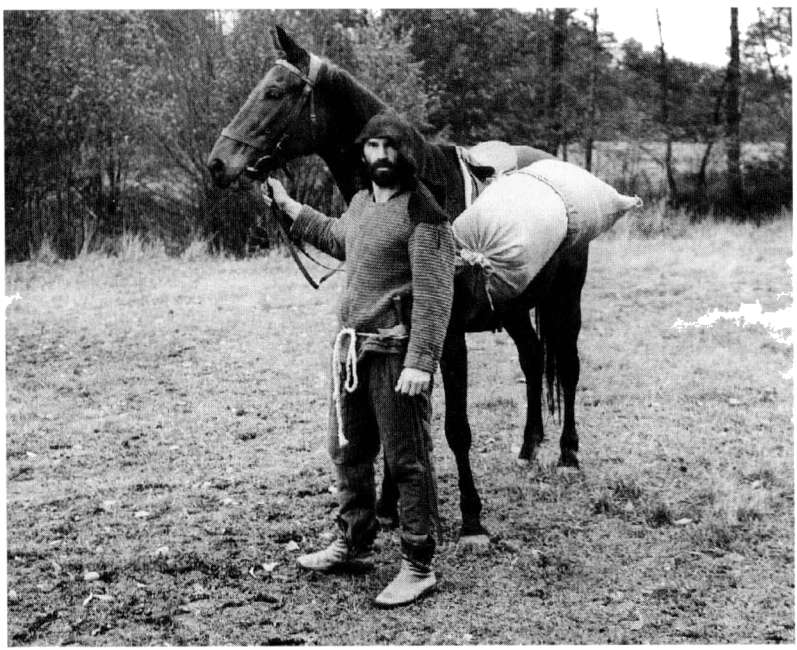
Pokud to bylo možné, byla stezka kvůli pohodlné cestě vytyčována po vrstevnici (obr. 11). Obecnou zásadou je také to, že si stezka hledá cestu středem svahu a snaží se vyhýbat údolním a vůbec nízko položeným polohám. Ty byly totiž často mokré a bažinaté a tudíž těžce schůdné.

Stezka většinou procházela hornatým územím a proto se nemohla vyhnout stoupáním. V takovém případě pozorujeme snahu přejít z jedné vrstevnice na druhou, po pokud možno co nejmírnější traversále. Jen tam, kde to jinak nešlo, stoupala stezka prudce do svahu (obr. 12) a snažila se příkré úseky překonat na co nejkratší vzdálenosti.

Zevšeobecnit lze také vztah mezi sklonem terénu a rozměry uvozových cest. V ploché krajině jsou cesty mělké a široké (obr. 13) a ve stoupáních jsou úzké a hluboké (obr. 14).

Tam, kde to terén umožnil, se stezka rozvětvila do vícekolejné podoby (obr. 15). Důvodem byla snaha obcházet vlhké a jinak špatně schůdné úseky, přizpůsobit se stoupajícímu provozu a zajistit plynulost dopravy na stezce. K tomu účelu sloužily také křižovatky, odbočky, zkratky, brody a podobně.

Na trase Zlaté stezky nebyly žádné velké vodní toky, ale na některých místech museli soumaři přesto překonávat menší říčky a potoky. Pevné přechody – mosty byly spíše výjimkou (např. kamenný most u Röhrnbachu na kašperskohorské větvi, obr. 16); většinou se jednalo o brody.



Obr. 22. Účastník každoročních slavností Zlaté stezky v Prachaticích. Foto P. Zavřel 1992.

Novodobé komunikace sledují všude tam, kde to terén umožnil, starou stezku. Proto zbytky stezky často nacházíme v jejich blízkosti, často se stará i nová cesta kříží, často byla ta stará také novou zničena (obr. 17).

Zlatá stezka byla již od vrcholného středověku střežena řadou opevněných bodů. Jednalo se o velká opevněná města (obr. 18), o velké hrady (obr. 19), o menší strážní věže (obr. 20) a o příležitostná polní vojenská opevnění.

Podél tras Zlaté stezky se často setkáváme s různými označenými kameny (obr. 21), které se stezkou souvisejí, mohou souviset nebo s ní také nemusejí mít nic společného. Jedná se pravděpodobně o hraniční označení pozemků a lesních revírů, jen velký soubor v Blažejovickém systému snad mohl nějak souviset přímo s komunikací. Pouze starý datovaný kámen z roku 1692 pod Žlíbským vrchem s velkou pravděpodobností přímo dokumentuje provoz na Zlaté stezce.

Výsledky výzkumu jsou pravidelně publikovány na stránkách sborníku Zlatá stezka, přičemž prachatická větev již dospěla do knižní podoby (Kubů–Zavřel, v tisku). Podobným způsobem začneme zpracovávat i vimperskou větev, jejíž terénní průzkum právě skončil. Průzkum kašperskohorské větve začne v roce 1998. Konečným cílem je vydání velké monografie o Zlaté stezce jako celku za účasti všech zainteresovaných odborníků.

Orientačně jsme se Zlatou stezkou seznámili také na německém území. Prošli jsme trasy všech tří větví a provedli základní dokumentaci úvozových cest u Bischofsreutu, ničených výstavbou nové silnice.

Celý projekt má i vedlejší produkty, s kterými jsme v začátcích vůbec nepočítali, jako je značená turistická stezka nebo výhledově připravovaná naučná stezka. S tím souvisí i znovuoživení pojmu Zlaté stezky v široké veřejnosti. Dokládá to poměrně častá frekvence tohoto tématu v místním tisku, každoroční Slavnosti Zlaté stezky v Prachaticích (obr. 22), řada výstav u nás i v Německu i stálé expozice v Prachaticích, ve Volarech a ve Vimperku. Posledním aktem je zatím otevření nového hraničního přechodu pro pěší v říjnu 1996, přímo na Zlaté stezce u Bischofsreutu, v místě, kde stezka opouštěla české území.

Literatura

AURIG, R., 1989: Altstraßenreste als archäologische Denkmäler. Ausgrabungen und Funde 34, Heft 1, 1–5.

AURIG, R., 1994: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. Neues Archiv für sächsische Geschichte 64, 227–247.

AURIG, R.–HERZOG, S., 1993: Mittelalterliche und neuzeitliche sächsisch–böhmische Verkehrsverbindungen zwischen Freiberger Mulde und Neiße. Čechy a Sasko v proměnách dějin. Ústí nad Labem, 391n.

BARRAUD, Ch.–HERZIG, H. E., 1983: Altstrassenforschung in der Schweiz. Archäologie der Schweiz 6, Heft 3, s. 137–141.

BENEŠ, A., 1979: Počátky osídlení Vimperska ve světle archeologie. Vimperk – město pod Boubínem. České Budějovice, s. 13–75.

BENEŠ, A., 1980: Horní Pootaví v pravěku a na počátku dějin podle archeologických pramenů. Sborník vlastivědných prací o Šumavě k 650. výročí města Kašperské Hory. Kašperské Hory, s. 7–58.

BENEŠ, J.–KUBŮ, F.–TÖRÖK, J.,1995: Soubor militárií z počátku třicetileté války z volarských šancí. AR 47, s. 461–480.

BENEŠ, J.–PARKMAN, M., 1994: Staroprachatická sídelní aglomerace v pravěku a raném středověku. Zlatá stezka 1, s. 36–53.

BILLIG, G.–WISSUWA, R., 1987: Altstraßen im sächsischen Vogtland. Plauen.

BOHÁČ, P., 1983: Územní rozsah majetku vyšehradského proboštství na Prachaticku ve 13. a 14. století. Historická geografie 21, s. 337–370.

BLAŽEK, J.–ČERNÁ, E.– VELÍMSKÝ, T., 1995: Zur Siedlungsgeschichte der böhmischen Seite des Erzgebirges. Germania 73, 2. Halbband, s.463–479.

CDB I., 1904–1907: Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae I (805–1197), vyd. G. Friedrich. Praha.

ČERNÁ, E.–VELÍMSKÝ, T., 1990: Výsledky rekognoskace středověké cesty z Mostu do Freibergu. AH 15, s. 477–487.

ČERNÁ, E.–VELÍMSKÝ, T., 1993: Česko-saské kontakty a problematika středověkých cest přes Krušné hory a Děčínské stěny. Čechy a Sasko v proměnách dějin. Ústí nad Labem, s. 359n.
DURDÍK, T.–KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., v tisku: Hrádek na Stožecké skále. Castellologica Bohemica.
ERHARD, A., 1862–1864: Geschichte der Stadt Passau 1–2. Passau.
FRÖHLICH, J., 1996: Horní Pootaví v pozdním paleolitu a mezolitu. AVJČ 9, s. 139–142.
GABRIEL, F., 1966: Pasovská sůl v jižních Čechách v 17.– 18. století. JSH 35, s. 143–157.
HANULIAK, V., 1996: Via magna na strednom Slovensku v období včasného a vrcholného stredoveku. AH 21, s. 443–449.
HARTINGER, W. a kol., 1990: Passau und das Salz. Passau.
HORPENIAK, V., 1974: Kašperskohorská Zlatá stezka ve 14. a15. století. Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeském muzeu v Českých Budějovicích 11, s. 233–235.
KAŠIČKA, F.–NECHVÁTAL, B., 1990: Tvrze a hrádky na Prachaticku. Prachatice.
KLAUTZSCH, W., 1990: Auf den Spuren der alten Salzfahrer. Geländezeugnisse von Altstraßen in unserer Heimat. Heimat am Inn 10, s. 97–120.
KLAUTZSCH, W.– SCHMID, A., 1989: Die Teilstücke der alten Salzstraßen im Bereich der Gemeinde Amerang. W. Klautzsch (Hg), Amerang – Schloß, Dorf, Gemeinde, Hofmark. Amerang, s. 436–459.
KUBITSCHEK, R.– SCHMIDT, V., 1921: Wallern und die Wallerer. Budweis.
KUBŮ, F.– ZAVŘEL, P., 1993: Geländeforschungen am Goldenen Steig auf der Strecke Prachatitz – Staatsgrenze. Archäologische Arbeitsgemeinschaft Ostbayern/West–Südböhmen. 2. Treffen 24. bis 26. Juni 1992 in Tábor. Deggendorf und Tábor, s. 123–127.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1994: Terénní průzkum české části Zlaté stezky. Zlatá stezka 1, s. 54–76.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1995: Geländeforschungen am Goldenen Steig in Böhmen. Vorträge des 13. Niederbayerischen Archäologentages. Deggendorf, s. 165–198.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1995a: Tschechische Forschungen zum Goldenen Steig und zum Salzhandel Passau–Böhmen. Weisses Gold. Passau – vom Reichtum einer europäischen Stadt. Katalog zur Ausstellung von Stadt und Diözese Passau im Oberhausmuseum Passau 6. Mai bis 1. Oktober 1995. Passau, s. 237–244.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1995b: Geländeforschungen am Goldenen Steig in Böhmen. Salz macht Geschichte. Aufsätze, hrsg. von M. Treml, W. Jahn und E. Brockhoff. Haus der Bayerischen Geschichte. Augsburg, s. 341–347.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1995c: Böhmische Partien des Goldenen Steiges aus archäologischer und topographischer Sicht. Kulturregion Goldener Steig. Aufsätze zur Ausstellung. Adalbert Stifter Verein. München, s. 15–20, 119–123.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1995d: Prachatický systém Zlaté stezky. Zlatá stezka 2, s. 74–98.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1996: Blažejovický systém Zlaté stezky. Zlatá stezka 3, s. 28–53.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., v tisku: Zlatá stezka 1. Prachatická větev v úseku Prachatice – státní hranice. Historicko–archeologický výzkum významné středověké komunikace.
KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., v tisku a: Šumavské stezky a jejich ochrana. Šumavská encyklopedie. České Budějovice.
KUDRNÁČ, J., 1990: K původu jména Zlaté stezky. PA 81, č. 2, s. 434–446.
KVĚT, R., 1993: Stezky brněnského údělu. Brno v minulosti a dnes 11, s. 122– 125.
KVĚT, R., 1995: Staré stezky a osídlení v České republice. Zlatá stezka 2, s. 68–73.
KVĚT, R.– ŘEHÁK, S., 1993: Prehistorické stezky jako předmět geografického výzkumu. Pravěk. Nová řada, č. 3, s. 227–236.
LEYTHÄUSER, L., 1907: Die goldenen Steige im ehemaligen Fürstbistume Passau. Verhandlungen des Historischen Vereines für Niederbayern 43, s. 117–228.
MANSKE, D. J., 1985: Ambergs Lage im Straßennetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen un Verkehrs-Geographie. Schriftenreihe der Universität Regensburg 11, s. 9–45.
MANSKE, D. J., 1987: Zur Frage der Altstraßen in der Oberpfalz. Beobachtungen an einem Nord-Süd-System – ein Zwischenbericht. Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern (Hg.). Die Oberpfalz ein europäisches Eisenzentrum. 600 Jahre große Hammerung. Bd. 12/1, s. 71–81.
MESSNER, P., 1899: Der Salzhandel auf dem „goldenen Steige" und die „armen treibenden Säumer". MVGDB 37, s. 98–111.
MICHÁLEK, J., 1990: Zur vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung Südböhmens. Vorträge des 8. Niederbayerischen Archäologentages. Deggendorf, s. 29–86.
MICHÁLEK, J., 1995: Pravěké a časně středověké osídlení Šumavy v okrese Český Krumlov a Prachatice. Steine und Scherben. Finsterau, s. 40–46.
MICHÁLEK, J., 1997: Bemerkungen zur vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung jenseits und diesseits des Böhmerwaldes. Archäologische Arbeitsgemeinschaft Ostbayern/West- und Südböhmen. 6. Treffen 12. bis 15. Juni 1996 in Hluboká nad Vltavou. Deggendorf, s. 130–154.
MICHÁLEK, J.–PARKMAN, M., 1996: Archeologický průzkum území středního toku Blanice v letech 1986–1993. AVJČ 9, s. 7–40.
OSWALD, J., 1954: Alte Klöster in Passau und Umgebung. Passau (2.vyd.).

PAULI, L., 1984: Der Goldene Steig. Wirtschaftsgeographisch-archäologische Untersuchungen in östlichen Mitteleuropa. Festschrift für M. Spindler zum 90. Geburtstag. München, s. 115–139n.
PRAXL, P., 1959: Das Alter des Goldenen Steiges. Ostbairische Grenzmarken. Passauer Jahrbuch 3, s. 112–124.
PRAXL, P., 1971: Zur Geschichte des Goldenen Steiges. Ein Forschungsbericht. Verhandlungen des Historischen Vereines für Niederbayern 97, s. 100–112.
PRAXL, P., 1973: Das Wyschehrader Landgut Prachatitz. Ostbairische Grenzmarken. Passauer Jahrbuch 15, s. 210–237.
PRAXL, P., 1983: Der Goldene Steig. Grafenau (2. vyd.).
PRAXL, P., 1985: Marktrecht und Märkte von Waldkirchen. Stadt Waldkirchen. 700 Jahre Marktrecht 1285–1985. Waldkirchen, s. 11–54.
PRAXL, P., 1989: Alte Handelswege zwischen Donau und Moldau. Festschrift 40 Jahre Verband der Böhmerwäldler in Oberösterreich. Linz, s. 39–43.
PRAXL, P., 1994: Zur Namensgeschichte des Goldenen Steiges. Zlatá stezka 1, s. 27–35.
RBM I., 1855: K. J. Erben. Regesta diplomatica nec non epistolaria Bohemiae et Moraviae I. (600–1253). Praha.
SCHWARZ, K., 1989: Archäologisch-topographische Studien zur Geschichte frühmittelalterlicher Fernwege und Ackerfluren im Alpenvorland zwischen Isar, Inn und Chiemsee. Text- und Tafelband. Kallmünz.
SCHMID, W. M., 1927: Illustrierte Geschichte der Stadt Passau. Passau.
STARÝ, V., 1978: Počátky města Prachatic. JSH 47, s. 1–12.
STARÝ, V., 1978a: Vývoj Prachatic od počátku 14. do počátku 15. století. JSH 47, s. 97–103.
STARÝ, V. a kol., 1979: Vimperk – město pod Boubínem. České Budějovice.
SVITÁK, Z., 1992: „Rešovská cesta". Příspěvek ke středověkým komunikacím 13. století v Nízkém Jeseníku. Vlastivědný věstník moravský 44, č. 3, s. 362–368.
TEPLÝ, F., 1948: O Zlaté stezce z Bavor do Čech. Prachatice.
TREML, M. a kol., 1995: Salz macht Geschichte. Aufsätze. Augsburg.
VEIT, L., 1965: Das Diplom König Heinrichs II. über die Schenkung der „Portio silvae quae vocatur Nortwalt" an die Abtei Niedernburg in Passau. Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums. Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums Nürnberg 2, s. 7–32.
VELÍMSKÝ, T., 1992: Studium středověkých cest a problematika vývoje osídlení levobřežní části oblasti Labských pískovců. AH 17, s. 349–364.
VENCL, S., 1989: Mezolitické osídlení na Šumavě. AR 41, s. 481–505.
VERMOUZEK, R., 1993: Trasa dobytčí cesty z Hustopečí do Polné. Jižní Morava 29, sv. 32, s. 105–115.
WIATER, P. a kol., 1996: Drogi handlowe i powiazania komunikacyjne na obszarach Euroregionu Nysa. Jelenia Góra.

Seznam zkratek:

AH	Archaeologia historica
AR	Archeologické rozhledy
AVJČ	Archeologické výzkumy v jižních Čechách
JSH	Jihočeský sborník historický
MVGDB	Mitteilungen des Vereines für Geschichte der Deutschen in Böhmen
PA	Památky archeologické

Zusammenfassung

Terrainerforschung der alten Kommunikationen am Beispiel des Goldenen Steiges

Erforschung der alten Kommunikationen ist bei den mitteleuropäischen Forschern immer mehr beliebt. Man findet dabei Historiker, Archivare, Geographen, Archäologen. Nach ersten an schriftlichen und kartographischen Quellen gebauten Arbeiten, fing man in den letzten zwei Dezennien auch mit Terrainerforschung der Überreste der alten Wege in der Landschaft an. Zuerst erforschte man nur ausgewählte Teile, jetzt gibt es schon Versuche, die ganzen Wege systemathisch zu erforschen. Zum Beispiel die schon 8 Jahre fortlaufende Erforschung des Goldenen Steiges, das gemeinsame Projekt des Prachatitzer Museums und des Südböhmischen Museums in Budweis. Sie soll alle erhaltenen Überreste dieses mittelalterlichen Weges dokumentieren und den Verlauf im Terrain möglichst genau rekonstruieren. Es ist eine gemeinsame Arbeit eines Historikers und eines Archäologen und sie verläuft in mehreren Phasen: Archivforschung, Aufsuchen der Überreste im Terrain, kartographische Dokumentation und Photodokumentation, Erforschung mit dem Metallsuchgerät, archäologische Sondierung der ausgewählten Abschnitte usw. Bisher konnte man die tschechischen Teile des Prachatitzer und des Winterberger Zweiges beenden.

Abbildungen:

1. Gliederung des Goldenen Steiges.
2. Älteste Urkunde vom Goldenen Steig. Urkunde des Römischen Herrschers Heinrichs II. aus dem Jahr 1010.
3. Rekonstuktion der Karavanne auf dem Goldenen Steig.
4. Zeichnerische Dokumentation des Goldenen Steiges von Jahr 1736.
5. Vimperk aus der Zeit um 1670 von Henryk de Verle.
6. Ein Beispiel des Blažejovicer Systems auf der Karte 1:10 000.
7. Geodetische Einmessung des Blažejovicer Systems.
8. Fotografische Dokumentation der Hohlwege im Blažejovicer System.
9. Luftaufnahme des Verlaufs des Goldenen Steiges. Der nördliche Teil des Blažejovicer Systems.
10. Böhmische Teile des Prachaticer- und Vimperkszweiges des Goldene Steiges.
11. Vimperkszweig des Goldenen Steiges zwischen Vimperk und Solná Lhota.
12. Vimperkszweig des Goldenen Steiges. Steigerung von Horní Vltavice zur Wüstung Havranka.
13. Prachaticerzweig des Goldenen Steiges.
14. Prachaticerzweig des Goldenen Steiges. Prachaticer System.
15. Prachaticerzweig des Goldenen Steiges. Prachaticer System.
16. Brücke aus dem 16. Jh. bei Röhrnbach auf der deutschen Seite des Goldenen Steiges.
17. Eisenbahnstrecke Vimperk–Volary. Kreuzung des Goldenen Steiges über Vimperk.
18. Vimperk. Ansichtskarte vom Jahr 1956.
19. Burg Kašperk. Ansichtskarte von 1945.
20. Burg Kunžvart. Situation vor 1945.
21. Bezeichneter Stein im Blažejovicer System.
22. Teilnehmer der alljährlichen Festlichkeiten des Goldenen Steiges in Prachatice.