

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Radka JANYŠKOVÁ

**Staré stezky a jejich význam v oblasti Lanškrounska**

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

Olomouc 2013

## **Bibliografický záznam**

**Autor (osobní číslo):** Bc. Radka Janyšková (T11888)

**Studijní obor:** Učitelství geografie pro SŠ (kombinace TV-Z)

**Název práce:** Staré stezky a jejich význam v oblasti Lanškrounska

**Title of Thesis:** Ancient roads and their significance in the Lanškroun region

**Vedoucí práce:** RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

**Rozsah práce:** 86 stran, 4 volné přílohy

Diplomová práce se zabývá výzkumem starých stezek. Důraz je kladen na terénní průzkum předem vytipovaných lokalit s předpokládaným výskytem pozůstatků starých stop. Práce je zaměřená na zájmovou oblast Lanškrounska. Během práce bylo spolupracováno s odbornou veřejností, především s archivem Městského muzea v Lanškrouně a místním historikem.

**Klíčová slova:** staré stezky, terénní výzkum, mapování, Lanškrounsko

**Abstract:** This thesis deals with the research of ancient roads. Emphasis is placed on fieldwork pre-selected locations with the expected occurrence of the remains of the old tracks. The work is focused on the Lanskroun Region. In the course of the work had been cooperated with the professional community, especially with the Municipal Archives Museum in Landskroun and local historian.

**Keywords:** ancient roads, fieldwork, mapping, Lanškroun Region

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracovávala samostatně za použití pramenů uvedených v seznamu použité literatury a ostatních zdrojů.

V Lanškrouně, 22. 4. 2013

.....

Chtěla bych poděkovat především RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D. za ochotné vedení práce, za účinnou metodickou pomoc při zpracování a za spolupráci při terénním výzkumu. Dále děkuji Mgr. Janu Martínkovi za poskytnutí mapových podkladů daných lokalit.

V Lanškrouně, 22. 4. 2013

.....

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI  
Fakulta tělesné kultury  
Akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radka JANÝŠKOVÁ**  
Osobní číslo: **T11888**  
Studijní program: **N7401 Tělesná výchova a sport**  
Studijní obory: **Učitelství geografie pro střední školy**  
**Tělesná výchova**  
Název tématu: **Staré stezky a jejich význam v oblasti Lanškrounska**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

### Zásady pro vypracování:

Cílem diplomové práce je shromáždit informace o historických stezkách v regionu Lanškrounska. Autorka ve spolupráci s Mgr. Janem Martínkem a vedoucím práce vybere lokality s předpokládaným výskytem pozůstatků starých stezek a v rámci terénního výzkumu shromáždí doklady existence daného fenoménu. Během řešení práce bude spolupracovat s odbornou veřejností řešící historii regionu (archeologové, historici).

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:

ADAM, D. (1999) : Rekonstrukce průběhu starých komunikací - návrh postupu práce a metodiky. Hledisko přístupu: geografické. Staré stezky 4, 1999, s. 77-82.

KVĚT R., PODBORSKÝ V. (2006): Cesty a stezky do časů Velké Moravy (Sborník statí o komunikacích z dob velkomoravských i předvelkomoravských). Knižnice Moravskoslezského archeologického klubu sv. 4, Brno, 107 s.

MARTÍNEK, J. a kol. (rukopis): Moderní metody identifikace a popisu historických cest. Metodická příručka MK ČR. Brno

OPPELTOVÁ, Jana (1999) : Obraz barokních poutí na Svatý Kopeček u Olomouce

ve světle deníků tamní premonstrátské residence. Staré stezky 4, 1999, s. 26-40.

RYBA, J. (2004): K historii silniční dopravy na území České republiky. Praha, Institut Jana Pernera. 82 s.

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 23. ledna 2012

Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2013

L.S.

Prof. RNDr. Juraš Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Sazavský, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 23. ledna 2012

## OBSAH

1 ÚVOD.....	9
2 CÍLE PRÁCE.....	10
3 POUŽITÁ METODIKA .....	10
3. 1 Zhodnocení základní literatury .....	11
3. 2 Metodika studia mapových podkladů a mapování starých komunikací .....	13
3. 3 Metodika terénního výzkumu .....	14
4 STARÉ STEZKY .....	15
4. 1 Terminologie .....	16
4. 2 Členění starých stezek.....	20
4. 3 Vývoj a zánik starých stezek.....	21
4. 4 Význam starých stezek.....	23
4. 5 Toponyma starých stezek .....	24
4. 6 Znamení na cestách.....	25
5 CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	27
5. 1 Vymezení zájmového území .....	27
5. 2 Geologické poměry Lanškrounska.....	27
5. 3 Geomorfologické poměry Lanškrounska.....	28
6 HISTORIE A VÝZNAM MĚSTA LANŠKROUN.....	31
6. 1 Vývoj Lanškrouna.....	31
6. 2 Historické památky Lanškrouna .....	34
6. 3 Historický význam Lanškrounska.....	37
7 PŘEHLED VYBRANÝCH OBCÍ V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ.....	40
8 PŘÍSLUŠENSTVÍ SILNIC A ZAJÍMAVOSTI LANŠKROUNSKA .....	51
9 STARÉ STEZKY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ.....	60
9. 1 Staré stezky východních Čech v písemných pramenech.....	60
9. 2 Stezky regionálního a vyššího významu .....	63
9. 3 Stezky lokální.....	65
10 VÝSLEDKY TERÉNNÍHO VÝZKUMU – POPIS JEDNOTLIVÝCH LOKALIT	68
11 VÝZNAM STARÝCH STEZEK NA LANŠKROUNSKU .....	76
12 DISKUZE .....	78
13 ZÁVĚR.....	79

14 SUMMARY .....	81
15 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A OSTATNÍCH ZDROJŮ .....	82
PŘÍLOHY .....	85



## 1 ÚVOD

*„Kdo jde po cestě,  
má svůj konečný cíl,  
bloudění je nekonečné.“*

*(L. A. Seneca: Epistulae prales,  
přel. J. Otálová-Popelková)*

Svůj úvod do diplomové práce začínám citátem z knihy od Radana Květa *Duše krajiny: Staré stezky v proměnách věků*. Tento citát jsem si vybrala díky tomu, že nám ve stručnosti říká, jakou hraje cesta důležitou roli v životě každého z nás. Zde se nejedná o cestu ve smyslu svého růstu v životě, ba naopak, je to právě ta cesta, po které chodíme prakticky denně, a vždy má nějaký důvod a cíl. Jen nesmíme bloudit, neboť to je nekonečné...

Jako téma své diplomové práce jsem si vybrala Staré stezky a jejich význam v oblasti Lanškrounska. Jak již název napovídá, tato práce se zaměřuje na studium a především vyhledávání stop po těchto starých komunikacích. Součástí diplomové práce je i vlastní terénní průzkum krajiny ve vybrané lokalitě. Hlavním předmětem tohoto výzkumu je region Lanškrounsko včetně jeho okolních obcí. Toto území se nachází na nejvýchodnějším cípu Čech, na moravských hranicích. Volba této oblasti nebyla náhodná, neboť je Lanškroun mým bydlištěm, takže oblast velice dobře znám a mám k ní osobní vztah.

Toto téma jsem si vybrala také proto, že se nyní provádí výzkum starých stezek v České republice v rámci projektu NAKI: Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech. Proto věřím, že moje diplomová práce bude přínosem i do tohoto projektu.

## **2 CÍLE PRÁCE**

Cílem diplomové práce je shromáždění informací o starých stezkách v regionu Lanškrounska na základě historických pramenů v podobě literárních zdrojů či spoluprací s odbornou veřejností zabývající se historií zájmového území. Jedním s cílů je také seznámení s historií a osidlováním Lanškrouna a okolních obcí spadajících do zájmového území.

Hlavním cílem této práce je pak vlastní terénní průzkum krajiny ve vybrané oblasti, jeho ověření a především zachycení stop a terénních příznaků vedoucích k nálezům starých stezek. Důraz je kladen na zdokumentování stop starých komunikací v předem vytipovaných lokalitách v prostoru Lanškrounska a jeho okolí. K jejich dokladům posloužil fotoaparát a přístroj GPS, díky kterému se důkazy o zachycení původních starých stezek dají zobrazit do map. Přehled fotografií a map jsou součástí přílohy. Výsledkem této diplomové práce by mělo být naznačení směrů starých komunikací, které procházeli touto oblastí. Nelze klást za cíl sledování jejich přesného průběhu, který by měl charakter pouze hypotetických úvah

## **3 POUŽITÁ METODIKA**

Tato diplomová práce se zabývá problematikou starých stezek ve vybraném území. Při výzkumu starých stezek je vhodné postupovat v několika krocích. Nejprve je nutné vyhledat si podklady v podobě literárních popřípadě internetových zdrojů a dále je podrobněji zkoumat. Dobrým důkazem ohledně faktů starých stezek bývá rozhovor s místními historiky, archeology či pracovníky muzea. Jejich výpovědi mnohdy dodávají velmi cenné informace ohledně této problematiky. Další metodikou při tomto výzkumu patří nutné přehledné mapy ať novějších dat nebo naopak staré historické mapy z tzv. vojenského mapování. V neposlední řadě nesmí chybět samotný terénní průzkum krajiny ve vybrané oblasti, což je považováno za stěžejní částí této diplomové práce. Výsledkem těchto postupů při výzkumu starých stezek, by mělo být zachycení stop starých komunikací, popřípadě určení směrů při jejich průběhu. K tomuto zachycení a zaznamenávání stop ve vybraném území, byl využíván fotoaparát a přístroj GPS zapůjčené Přírodovědeckou fakultou UP.

### 3. 1 Zhodnocení základní literatury

V obecné rovině vychází teoretická část diplomová práce z knih zabývajících se problematikou starých stezek či komunikací. Literárních zdrojů s touto tematikou není příliš mnoho, neboť se daným tématem dosud zabývá jen menší počet autorů. Přes všechno je nutné uvést si nejznámější badatele a autory z řad knih, zabývajících se tématem starých stezek.

Prvním z nich je Ing. Radan Květ, CSc., český vědec a autor odborných publikací, zabývající se starými stezkami u nás a nově i v zahraničí. Mezi jeho první shrnutí patří kniha *Duše krajiny* (2003), ze které jsem hodně čerpala. Dalšími jeho díly, které mi pomohly objasnit tuto tematiku, byly knihy *Staré stezky v České republice* (2002) a *Základy nauky o starých stezkách* (2002), kde se autor zabývá novým oborem *Stibologie*. Nejnovější kniha od R. Květa má název *Staré stezky – součást lidské kultury* (2012), ve které se autor zaměřuje na staré stezky již z prehistorického období a dostává se i do jiných států světa.

Další významný autor zkoumající touto je Dušan Cendelín. Ten se zabývá problematikou starých komunikací jak v obecné rovině, tak i práci v terénu na konkrétních příkladech. Využíval i způsobu průzkumu, které spočívalo v ukazování typu povrchu a možnostech jeho průchodu. Největší přínos dosáhl ve své publikaci *Staré komunikace*, vydané vlastním nákladem z roku 1999. Toto dílo se skládá z obecné části, ve které autor uvádí teoretické představy o tom, co to jsou staré komunikace. Praktická část je věnována popisu terénního průzkumu hlavně v okolí Brněnska.

Mezi autory nejstarší autory zkoumající problematiku starých stezek zmůžeme zařadit J. K. Hrašeho. Tento historik a spisovatel vydal rozsáhlou studii *Zemské stezky, strážnice a brány* (1884), která byla sepsána po dlouholetém a namáhavém bádání. V tehdejší době se jednalo o velmi významné dílo. V této publikaci autor popisuje jednotlivé staré stezky a jejich průběh. Ke snadnější orientaci přidal autor ke knize mapku stezek, kterou sám nakreslil.

V neposlední řadě můžeme jmenovat autory s touto tematikou, mezi které patří Ivan Vávra, Karel Severín nebo Pavel Choc.

Na základě vybraného území, které bylo stanové pro tuto diplomovou práci, tedy okolí Lanškrounska, jsem čerpala z řady knih zabývajících se jak osídlením, historií ale i současným životem právě v tomto městě. Jako největší přínos pro historii a fyzicko-

geografickou charakteristiku regionu Lanškrounska mi sloužila rozsáhlá publikace *Krajem koruny země: Vlastivěda Lanškrounska* z roku 2002. Tato kniha byla vydaná ve spolupráci Městského muzea Lanškroun a podílelo se na ní více jak padesát autorů. Pro stručnou historii tohoto města, jsem dále využila starší dílo s názvem *Lanškroun: Průvodce o fondech a sbírkách okresního archivu*, z roku 1959. Cenným přínosem pro získání informací o osídlení daného území, mi poskytla kniha Františka Musila *Osídlování Podorlicka v době předhusitské*, z roku 2002. Tento autor se ve své publikaci zabývá počátky osídlení a vývoji obcí dnešního okresu Ústí nad Orlicí, kde zahrnuje dobu od příchodu Slovanů do Čech, až do husitského období.

Dále jsem využívala soukromý informační server [www.lanskrounsko.cz](http://www.lanskrounsko.cz) pro získání informací o historických památkách ve vybraném území. Spolupracovala jsem také s místním archivem městského muzea v Lanškrouně, přednostně s paní ředitelkou PhDr. Marií Borkovcovou, která mi poskytla knihy, historické mapy a zajímavé články o historii a významu města Lanškroun. Velmi přínosný rozhovor o místních stezkách a toponymech v okolí Lanškrounska mi poskytl historik pan Dušan Šlahora, kterému velmi děkuji.

Při zpracování stop v terénním výzkumu jsem se částečně opírala o informace o historických památkách získaných z dostupné literatury jmenované výše. Dalším přínosem mi byla kniha od autorů Luděk Štěpána a Jaromíra Pražana *Silnice v pardubickém kraji: historie a současnost* (2009), kde byl sepsán přehled vývoje veřejné a silniční správy v Pardubickém kraji. Byly zde popsány i původní staré cesty, které mohly vést zájmovým územím. Tato kniha je obohacena o řadu zajímavých původních fotografií či map, které mi poskytly orientaci pro řešení tématu. Některé z nich jsou součástí této diplomové práce.

Velmi cenným zdrojem informací mi byla kronika obce Dolní Čermné vydaná u příležitosti jejího 700letého výročí.<sup>1</sup> V této knize jsou uváděny informace z ústního podání, které se týkají starých stezek v okolí. Nejsou sice ověřené z více zdrojů, přesto jsou zajímavým zdrojem informací, který na základě ověření v terénu může být jedinou stopou o průběhu starých cest v krajině. I když jsou mnohdy tyto informace zpochybňovány, v oblasti Lanškrounska se je podařilo následným terénním šetřením potvrdit. Lze tedy považovat tento zdroj za důvěryhodný.

---

<sup>1</sup> JANSÁ, Vladimír, ŠILAR, Jan. *700 let obce Čermná*. Dolní Čermná: Obec Dolní Čermná, 2004, 240 s.

V diplomové práci jsem zvolila citování vybrané literatury formou poznámky pod čarou, neboť se mi tato metoda jeví jako nejlepší řešení a používá se zejména pro historickou tematiku.

### **3. 2 Metodika studia mapových podkladů a mapování starých komunikací**

Tato metodika se využívá jak v teoretické, tak i v praktické části této diplomové práce, tedy během terénního výzkumu. Spočívá v tom, že se nejprve určí oblasti s možným výskytem stop starých stezek a poté se ověřují v praxi. Určení jednotlivých lokalit mi bylo předem vybráno panem Mgr. Janem Martínkem. Ten mi poskytl přehlednou mapu ČÚZK v měřítku 1 : 25 000 s vytipovanými místy. Další lokality byly vybrány na základě historických pramenů zájmového území a řada nových lokalit vznikla při vlastním terénním průzkumu. Lokality se nachází v oblasti mého bydliště, tedy v okolí Lanškrounska, do vzdálenosti maximálně 20 km od města Lanškroun.

Metodice mapování starých komunikací ještě přechází metodika studia mapových podkladů. Ta spočívá v podrobnějším studiu při hledání starých stezek, kdy se hodí výsledky tak zvaného II. vojenského mapování neboli Františko-josefské. Tyto výsledky byly dokončené před koncem 19. století a jsou v měřítku 1 : 25 000. V těchto mapách jsou zachyceny v široké škále komunikační linie od pěšin, přes polní a lesní cesty, až po silnice. Komunikační spoje, které se tu dají vyčíst, uchovávají v zašifrované podobě i síť starých, někdy ještě prehistorických stezek. Dalším podkladem pro studium můžeme využít také jiné zpřístupněné mapy z dřívějších dob, například listy prvního a druhého vojenského mapování. Také regionální a lokální plány různého stáří jsou dobře využitelné speciálně pro dobu středověku. Ale i mapy vytvořené pro historické studie v minulém století, mohou posloužit jako orientační materiál. Na základě přehledných poznatků z uvedených map, lze pak ověřit jejich pravdivost během terénního průzkumu. Terénním výzkumem byly potvrzené tvary a objekty zaměřeny pomocí GPS a následně zpracovány v programu ArcGIS 10.0. Z mapovaných forem a objektů byly vytvořeny prostorové vrstvy (shapefiley) liniových a bodových objektů. Z jednotlivých lokalit byla vždy vytvořena mapka, která zachycovala nalezené tvary na podkladu základní mapy v měřítku 1 : 10 000 načtené z WMS serveru ČÚZK (Český úřad zeměměřičský a katastrální).

Výsledkem mapování jsou liniové vrstvy a bodové vrstvy, které zachycují veškeré mapované tvary v atributové tabulce a jsou doplněny jejich klasifikací.

Dokumenty a data pořízena terénním výzkumu byla zároveň předána Mgr. Martínkovi, aby mohly být dále zpracovány do mapování širšího území, popřípadě zařazeny do projektu NAKI.

### **3. 3 Metodika terénního výzkumu**

Jak již bylo řečeno, při řešení této diplomové práce jsem úzce spolupracovala s Mgr. Janem Martínkem členem Centra dopravního výzkumu v Olomouci a s vedoucím práce RNDr. Alešem Létalem, Ph.D. Terénní výzkum byl stěžejním výstupem v této práci. Spočíval v průzkumu předem vytipovaných lokalit podle zadání Mgr. Martínka. Na podkladech záznamu přístrojem GPS následně probíhalo jeho mapování.

Výzkum probíhal prakticky již od podzimu minulého roku (2012) až do jara tohoto roku (2013). V zimním období jsem prováděla průzkum pouze během slabé sněhové pokrývky. Nejlepší období pro vyhledávání stop starých komunikací, jsou právě jarní a podzimní měsíce, díky omezené vegetaci. Bohužel tento rok byla velmi dlouhá zima a sněhová pokrývka ve vybraném území trvala déle než obvykle, terénní výzkum se tak komplikoval.

V jednotlivých lokalitách byly vyhledávány typické stopy spojené s výskytem starých stezek. Jednalo se především o zahloubené úvozy, soustavy úvozů či terénní stupně. Dále se využívaly nálezy drobných církevních objektů v podobě křížů, božích muk či poutních míst. Odhalené reliкty starých cest mohou naznačovat směřování dříve třeba neznámé cesty, ale mohou také napomáhat k objevům zaniklého osídlení, které lze jinak jen stěží zjistit. Průzkum se provádí většinou v zalesněné krajině ve svažitéch terénech, ve kterých se za pomoci vodní eroze vytvářely a udržely pozůstatky nepevněných komunikací. Zejména v zalesněném terénu bylo ve většině případů možné identifikovat výskyt stezky pomocí výrazných stromů, lišících se od převládající vegetace. Byly to především lípy, buky nebo duby.

Zachycení jednotlivých stop v terénu bylo občas velmi komplikované, díky strmým srázům či hustým lesním porostům. Během mapování a ověření nalezených důkazů, se využíval přístroj GPS Garmin Oregon 300, do kterého se zaznamenávaly svazků úvozů, příčné profily a další důležité stopy pro objasnění výskytu starých stezek. Dalším důležitým přístrojem při terénním výzkumu byl fotoaparát značky Nikon D3100, kterým jsem dokumentovala jednotlivé stopy a zajímavosti v terénu. Archiv

všech fotografií v digitální podobě, stejně jako shapefile soubory byly předány Mgr. Martínkovi pro potřeby projektu. Nejzajímavější fotografie byly zařazeny do příloh této diplomové práce.

## 4 STARÉ STEZKY

Představy o tom, jak stará stezka vypadala, mohou být dosti odlišné. Pro někoho to může být pěšina, pro jiného zase vyjetá cesta. V dávné historii se však jako nejpřijatelnější představa jeví trasa v netknuté krajině, vyšlapaná častým průchodem lidí či vyjetá povozy. Nezáleží tolik na době vzniku či horotvorném materiálu stezky, protože síť stezek se během období stále mění.

Pokud se budeme bavit o prehistorických stezkách, je na první pohled patrné, že se nemohlo pro dnešní dobu dochovat téměř nic, co by se mohlo považovat za přímý doklad jejich samotné existence.

Studiu starých historických stezek se jako tradičnímu směru bádání věnovala historická geografie. V rámci studia nejstarších komunikací musíme brát v úvahu fakt, že jejich trasa byla určována hlavně přírodními poměry a ne moderní snahou spojení jednotlivých míst, jak je tomu dnes. Z hlediska přírodních poměrů byly značnou překážkou především horské těžko schůdné a zalesněné oblasti téměř bez osídlení. Základní směr komunikací byl v těchto oblastech určován především nejsnáze schůdnými průsmyky.

Mezi další důležitý přírodní faktor, který určoval trasu komunikací, byly vodní toky. Jejich vliv na konkrétní trasu býval různý. V některých místech bylo území při řece nebo jejím údolí vhodným pro vznik komunikace, jindy samotné vodní toky a hlavně bažiny byly naopak překážkou. Vodní toky měly nezanedbatelný význam právě v zalesněných neosídlených oblastech, kde vytvářely jediné spolehlivé ukazatele směru cesty.<sup>2</sup>

Nauku o starých stezkách lze označit novým termínem *Stibologie*, který nazval Radan Květ.<sup>3</sup> Tento název je odvozen ze starořeckých slov *Stibos* s původním významem pěšina, ušlapaná cesta nebo šlépěj a *logos*, jehož českým ekvivalentem je výklad, pojednání či nauka. Tento pojem vznikl v rámci geografie dopravy a historické

---

<sup>2</sup> FELCMAN, Ondřej a MUSIL, František. *Dějiny východních Čech: v pravěku a středověku (do roku 1526)*. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství Lidové Noviny, 2009, 825 p.

<sup>3</sup> KVĚT, Radan. *Základy nauky o starých stezkách: O stibologii*. Brno: Moravské zemské muzeum, 2002, 27 s.

geografie zkoumající staré historické stezky, ať již na základně terénního průzkumu či podkladech nejstarších dochovaných map. Stibologie rozlišuje stezky dálkové, regionální i lokální. Praktické využití konkrétních poznatků této vědy lze uplatit například v souvislostech s budováním biokoridorů, cyklotras nebo turistických a naučných stezek.

## 4. 1 Terminologie

Studium starých komunikací se v dnešní době stále rozvíjí, proto se v tomto směru stále nevytvořila jednotná terminologie. Přispěly k tomu i odlišné přístupy a pohledy různých autorů na samotnou problematiku pro název pozemní komunikace, kde je hlavní zájem věnován studiu středověkých a starších komunikací. Zde jsou uvedeny nejčastěji používané termíny pro pozemní komunikace a jejich autoři.

### Staré stezky

Pojmenování *staré stezky* vytvořil známý badatel a autor několika knih, které se zabývají touto tematikou, Radan Květ. Název vznikl na začátku devadesátých let 20. století, když se začal zabývat komunikačními dráhami, které věkem překonávají středověké obchodní cesty.

Podle Květa, představuje pojem *stezka* trasu, po které se pohybovali lidé v dávných dobách. Toto slovo označuje skutečnost i dnes občas viděnou někdy v poli či na louce. Obvykle se jí říká pěšina, chodníček či stezka. Tento termín zvolil jako nejvhodnější, protože se nejméně používá. Přídavné jméno *stará* nám umožňuje na první pohled objasnit, že se nejedná o nově vyšlapané lidské komunikace, ale právě naopak o ty dávno prošlapané pěšiny, které si člověk nemůže pamatovat. Podle Květa nelze použít výrazu *cesta*, jelikož tento termín poukazuje na lidskou rukou upravenou komunikaci, což u dávných stezek nepřípadalo vůbec v úvahu.<sup>4</sup>

### Staré komunikace

Dušan Cendelín se přiklání spíše k pojmu *staré komunikace*, kdy vysvětluje, že tento pojem znamená prostory v krajině, ve kterých probíhal pohyb lidí, zvířat, dopravních prostředků a zboží po nezpevněném zemském povrchu. Můžeme sem

---

<sup>4</sup> KVĚT, Radan. *Staré stezky - součást lidské kultury*. Vyd. 1. Ilustrace Pavel Dvorský. Brno: Littera, 2012, s. 10.



zařadit i komunikace hypotetické povahy, kde stopy jednak chybí, protože se nedochovaly, nebo proto, že trasa nebyla zatím prozkoumána. Patří sem i část lesních nebo výjimečně polních cest, u kterých se nejedná, že by sloužily pouze k těžbě dřeva nebo k cestě na pole.

Ke starým komunikacím D. Cendelín řadí i trasy, které paralelně sledují dnešní silnice v jejich bezprostřední blízkosti. Přestože se jedná většinou o poměrně mladší zaniklé komunikace, můžeme jejich studium využít k obohacení obecného pohledu v jiných souvislostech. Například se na nich dá sledovat překonávání sklonu terénu. Na rozdíl od stop na starších trasách se jich dá objevit velké množství a to zejména u silnic v zalesněných terénech.

Cendelín dále považuje za staré komunikace také zaniklé cesty lokálního významu a odlišného stáří. Jedná se o stopy cest k zaniklým osadám či feudálním sídlům, nebo dávno opuštěné zkratky mezi dnešními osadami. Mohlo se jednat také o cesty k bývalým mlýnům či brodům, které jsou dnes již nahrazeny mostem.<sup>5</sup>

### **Stará cesta**

Petr Nový se ve svém článku ve sborníku referátů *Staré stezky*<sup>6</sup> přiklání k nahrazení pojmu komunikace, původním pojmem *cesta*. Podle Nového je vhodný právě tento pojem, protože se hodí pro všechny typy pozemních komunikací.

### Terminologie popisu terénních situací dle P. Nového

Tato terminologie se vztahuje na staré cesty, které zanechaly v terénu patrné stopy.

**Úvoz:** Jedná se obecně o terénní pozůstatek staré cesty, za jehož vznikem stojí v první řadě frekventovaný pohyb lidí, zvířat nebo dopravních prostředků (dopravní provoz). S tímto termínem se budeme setkávat u popisu terénních výzkumů v jednotlivých lokalitách.

**Zaniklý úvoz:** Terénní pozůstatek úvozu, jehož podoba neodpovídá podobě vzniklé jeho provozem.

---

<sup>5</sup> CENDELÍN, Dušan. *Staré komunikace*. Vizovice, 1999, s. 4.

<sup>6</sup> NOVÝ, Petr. K metodice výzkumu a datování starých komunikací. In: *Staré stezky: sborník referátů*. Brno: Národní památkový ústav, 2008, s. 9 - 14.

**Kolej (staré cesty):** Úsek staré cesty zahloubený v terénu, který postupně nabývá podobu úvozu. Podobnějším studiem lze vyčlenit kolej sestupnou i vzestupnou.

**Křižovatka:** Dopravní uzel, kde se stýkají 3 a více starých cest.

**Svazek, skupina, soustava úvozů, kolejí:** Jde o značení většího množství kolejí v terénu, u kterých lze vysledovat společný cíl (např. překonání terénního převýšení, přístup k obydlí apod.).

**Systém úvozů:** Pojem popisující více terénních reliktních úvozů, tvořený jednotlivými kolejami i soustavou kolejí, v případě jejich nekontinuálního průběhu lze systém rozdělit do jednotlivých komplexů.

**Větev:** Jedna či více kolejí, oddělující se od dosavadního jednoduchého úvozu, rozvětvení vzniklá např. při obcházení terénní překážky.

**Trasa (staré cesty):** Obecně průběh staré cesty terénem z hlediska lokálního i většího měřítka.

**Profil úvozu:** Řez úvozem, u úvozů zaniklých nabývá podoby zahloubeného archeologického objektu. Rozeznáváme profily ve tvaru písmene „U“ a „V“

**Dno úvozu:** Spodní část úvozu, vzniklé působením dopravního provozu, jeho podobu lze popisovat v nálezovém stavu nebo ve stavu v době provozu (zjištěném např. archeologickým výzkumem nebo při porušení zemními pracemi – v takových případech je dobré zdokumentovat obě podoby, pokud existují).

- Ploché dno
- Zaoblené dno

**Stěna úvozu:** Část úvozu ode dna koruny úvozu, pro popis platí stejná pravidla jako pro dno úvozu

- Rovná stěna a její modifikace (šikmá, kolmá, apod.)
- z oblená stěna a její modifikace (ven otevřená, apod.)

**Koruna úvozu:** Vrchol úvozu, místo, kde úvoz přechází do okolního terénu, může být společná pro dva sousední úvozy, díky doprovodnému valu může převyšovat nejbližší okolí.

**Val/doprovodný val:** Lineární těleso, které se může vyskytovat na koruně úvozu, vzniká například z materiálu, vybraného při úpravě úvozu.

Tato terminologie není vyčerpávající. S postupujícím výzkumem i s rostoucím počtem aplikací se bude doplňovat, zpřesňovat i měnit. Je však patrné, že na dokumentaci starých cest lze využít terminologii používanou archeologií, a to jak na pozůstatky v terénu zachovalé, tak i na pozůstatky zaniklé, objevené pod povrchem.

#### Terminologie podle Cendelína

Jak již bylo řečeno výše, Dušan Cendelín se přiklání k výrazu staré komunikace, proto se u jeho terminologie sestáváme s tímto výrazem.

**Stopy starých komunikací:** Jedná se veškeré půdní tvary vzniklé narušením zemského povrchu dopravou s následnou vodní erozí.

**Stopy zaniklých komunikací:** Tento termín se používá často v situacích, kdy se jedná o mladší stopy mimo dnešní dopravní síť.

**Soustava stop:** Tato soustava se většinou vyskytuje v místech obtížných pro dopravu, s velkou erozí, kde bylo nutné trasu i několikrát přesouvat až o desítky metrů. Výjimečně tyto soustavy pokrývají také větší plochy.

**Kolej:** Jedná se o opuštěný úvoz, který se z neckovitého průřezu mění zanášením na průřez s půlkulatým dnem. Tento výraz je použitý i pro stopy vznikající v důsledku narušení povrchu terénu kopyty dobytka, koní a případně chodců. V takovém případě měly půlkulaté dno již od začátku. Tento termín je převzat od autorů F. Kubů a P. Zavřela, kteří ho použili při terénním výzkumu Zlatých stezek na Šumavě.

**Žleb:** Znamená kolej mnohem většího průřezu.

**Sestupy k brodu:** Tento pojem obsahuje specifické stopy ve svažitéch terénech u brodů. Jejich podoba je dvojitá. Může to být jednoduchá trasa nebo vějířovitě se rozvíjející soustava.

**Dopravní síť:** Je to soustava linií, která spojuje místa, mezi kterými probíhá určitý pohyb.

**Stežka:** Jedná se o vžitý název pro starou komunikaci. Zde je užíván v širším významu, především pro místa, kdy jsou již určeny výchozí body a u komunikací dříve zkoumaných, kde je tento výraz již vžitý. Méně se používá v souvislosti s konkrétními stopami a přesným umístěním komunikace v terénu

**Trasa:** Skutečný prostor kudy prochází komunikace, která může být doložena stopami či soustavami stop a sesuvy k brodům.

**Suchá trasa:** Jak název napovídá, jedná se o spojnicí nejsušších míst v krajině. Pokud je rozmístěna z jednoho směru, vytváří výhodný prostor pro dopravu, který se tak využívá.

**Dopravní koridor:** Široký, často dopravně výhodný prostor spojující dvě či více míst, pro který se není přijatelný termín stežka ani trasa. Nevylučuje se v něm přítomnost více tras. Mohlo by se jednat například o dvě trasy v jednom směru na protilehlých březích jedné řeky, nebo o výhodný průchod horským terénem s větší alternativou tras.

**Průchozí prostor:** Je to jakýkoliv prostor kudy prochází komunikace. Velký vliv na vznik stop hraje jeho šířka a zúžení.

## 4. 2 Členění starých stezek

První lidé volili cesty krajinnými predispozicemi, které byly nejméně výraznější a nejnáze průchozí. Když se později skupiny lidí rozmnožily a obsadily další území umožňující přežití, začal se zvětšovat počet využívaných stezek. Protože to byly trasy hlavně vedoucí do daleka, je pro ně přijatelné označení *dálkové stezky*.

Trasy dálkových stezek jsou nejčastěji sledované a probádané. Jejich výrazné přírodní predispozice je uvedly v život v dávné prehistorii. Větší počet dálkových linií je patrný v nížinách a málo členitých terénech. Jako příklad dálkových cest můžeme uvést *Jantarovou stezku*, která patří mezi vůbec nejstarší.

Mezi druhý stupeň v hierarchii stezek se uvádí *regionální stezky*. Mají obvykle méně výrazné predispozice. Tyto stezky působily jako spojnice zkracující vzdálenosti například křížujících se dálkových tras. Na nich se mohly objevit stavební úpravy v úsecích, které byly těžko dostupné pro pěší a zejména pro povoz. Regionální stezka může vést například po oblém hřebeni vrchovinného pásma nebo může propojovat po

přímce vzdálené lokality při průchodu i členitou krajinou. Nelehký úkol je při jednoznačném rozlišení dálkové a regionální stezky.

Kromě těchto dvou výraznějších stezkových linií existuje ještě třetí stupeň označován jako *stezky lokální*. Vyskytují se nejčastěji v členité krajině v nadmořské výšce nad 350 m, kde tvoří největší část linií ze sítě stezek. Lokální stezky spojují sídla nejvyšší možnou mírou, takže mohou probíhat přes výrazné převýšení, například z údolí přes hřeben vrchoviny opět do údolí. Tyto stezky mají zpravidla větší hustotu než stezky regionální a dálkové. Nelze jednoznačně rozlišit hranice mezi regionální a lokální stezkou. Během tisíciletí se mohly tyto rozdíly stírat. Hlavní roli nabraly až později, když se ve středověku rozšiřovalo osídlené území i o místa, o něž dosud neměl člověk zájem, a která ponechával přírodnímu životu. Dnes se přeměnily na silnice III. třídy nebo jiné místní komunikace.

K tomuto hierarchickému rozdělení nelze opominout typický úkaz, kdy se jednotlivé stezky kteréhokoliv řádu se navzájem protínají. Jedná se o místa známé jako *křížovatky*, jež hrály odjakživa významnou roli. Jejich poloha vedla napřed ke vzniku tržního místa, později k trvalému osídlení až zakládání měst.<sup>7</sup>

### 4. 3 Vývoj a zánik starých stezek

Komunikační vývoj byl na našem území velmi obtížný díky překážkám v podobě neproniknutelných, širokých lesů, houštin či bažin. Původní zemské stezky byly praobyčejné dopravní spoje, které neměly nic společného z naší dnešní moderně vybudovanou silniční sítí. Byly to neupravené širší či užší cesty, rozježděné četnými povozy a bez pevného podkladu. Na začátku se jen prorážely úzké lesní průseky pro dopravu zboží na zádech, později pro jednoho nebo dva soumary.<sup>8</sup> Zemské stezky vedly většinou ve vyšších a sušších polohách, protože údolí byla bažinatá a neschůdná. Na vlhčích místech se zřizovaly haťové přechody a můstky, nebo se kladla tesavá břevna, které však bylo potřeba občas obnovovat. Pro přechod vodních toků sloužily mělké brody nebo přívozy. Za nepříznivého počasí a při záplavách býval přechod po těchto stezkách zcela znemožněn.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> KVĚT, Radan. *Staré stezky - součást lidské kultury*. Vyd. 1. Ilustrace Pavel Dvorský. Brno: Littera, 2012, 58 s.

<sup>8</sup> Soumar je název pro zvíře nosící náklad, tedy pro koně, osla a jiné. Dopravce a majitel takového zvířete se nazýval soumař.

<sup>9</sup> Převzato z: *Od starobyklých zemských stezek k novodobým vozovkám v zemích českých a na Slovensku*. Ministerstvo techniky. Praha, 1948.

V našich podmínkách se první osídlená území vyskytují v nejnižších polohách, na Moravě v úvalech a v Čechách je to především v Polabí a dolním Poohří. Až po 10. století začala definitivní kolonizace dříve málo sídlených nebo vůbec neosídlených částí výše položené krajiny.

Hlavní důvod osidlování krajiny byla touha po půdě či po těžbě nerostných surovin, jak tomu bylo v například v Podkrkonoší a v Krušných horách, kdy se od 10. do 16. století rozvíjela těžba rud. Stezky postupovaly po nových trasách vytrvale proti proudu horských potoků stále obtížnějším terénem do vyšších nadmořských výšek.

Největší rozšíření komunikační sítě nastalo od 12. do 14. století, tedy v době vrcholné kolonizace. Docházelo k rozšiřování dosud vytvořených tras a zároveň jejich narušování. Predispozice pro vznik města vytvořila křižovatka stezek a hlavně poloha při brodu. V dávno osídlených nížinných krajích se mohla na křižovatce podílet dálková stezka, zatímco v nově okupovaných územích se přednostně uplatňovala stezka regionální. Do nových center se začaly paprscitě sbíhat stezky z různých stran. Některé z regionálních nebo dokonce i lokálních tras nabyly většího významu. Vrcholného stavu, tedy nejhustší sítě stezek bylo dosaženo na začátku 14. století.

Města přivedla rozvoj komunikací i pravidelné evropské komunikační sítě. S tím byla spojena úprava cest a stavba orientačních objektů. Také výroba nových typů povozů a cestovních zavazadel, zřizování poštovních spojů a v neposlední řadě od 16. století i organizace novinového zpravodajství.

Historické trasy mezi křesťanskými obcemi z doby od začátku 17. do 19. století jsou dobrým příkladem pro sledování významu hierarchické sítě stezek. Ukazují uplatnění starých stezek před ukončením jejich zásadního komunikačního významu.

V této době tak kulturní krajina dospěla svého vrcholného stavu jak rozlohou, tak i vytríbeností. Zásadní zásah do systému stezek přišel od dopravních techniků. Koncem 18. století prosadily budování nových sítí terénních nerovností. Tím došlo poprvé k vychýlení se od tradičních směrů. S nástupem moderní doby v 19. století se změny rozvinuly naplno především díky vynálezu nového dopravního prostředku – vlaku. Násypy, záseky do svahu a hluboké výkopy překazily na četných místech souvislou linii stezek. Důsledkem toho bylo v 19. století přebudování starých stezek na okresní silnice, jiné stezky postupně zanikaly.

Velmi urychlený postup proměny krajiny nastal v druhé polovině 20. století. Krajina nabyla zcela profánní vzhled velkých měst. Z dřívějších symbolů pro značení cest už zbylo jen velmi málo. Tím se vytrácel obraz původní sítě stezek z krajiny i myslí

lidí. Lze říci, že turisté i odborníci historie či geografie nejsou už posledními pamětníky, ale spíše novými objevovateli minulé, zaniklé dopravní sítě. Současný obyvatel města, ale už i vesnice si neuvědomuje, že se vyzná v krajině jen pomocí tabulí či značek. Zato dříve se i v neznámém terénu lidé orientovaly díky přírodním znamením, které dobře rozeznávali a které je vedly spolehlivě vpřed.<sup>10</sup>

#### 4. 4 Význam starých stezek

Cesty sloužily po tisíciletí jako průchozí koridor. V období raného středověku bývalo významné právě území před vstupem zemské stezky do zalesněné neosídlené oblasti, které bývalo místem vybírání knížecích cel a mýt, místem trhů ale také i územím, kde se konaly zemské sněmy nebo se scházelo vojsko k obraně či útokům.<sup>11</sup>

Největší význam těchto starých komunikací byl hlavně obchodní. Stezky sloužily pro obchodní styky s cizinou, které byly v našich historických zemích odnedávna velmi aktivní. Kromě soli se k nám dováželo zboží jako je jantar, zbraně, rozličné růže, aksamit, damašek, všelijaké koření, víno a jiné potřebné kupecké zboží, kterého u nás bylo nedostatek. Vyvážely naopak přebytky obilí, polních plodin, dále slad, koně, dobytek, kožešiny, textilie, ale i stříbro a jiné drahé kovy. Později to bylo pivo, samožitná kořalka a různé domácí výrobky.<sup>12</sup> Začínaly se tak vytvářet zárodky obchodu, s centry na významných křižovatkách. Důležité pro orientaci byly záchytné přírodní body, například soutoky řek, směrová údolí či terénní hřbety. Frekvence takových stezek byla většinou sezonní kvůli stavu vegetace. Provoz na obchodních stezkách byl často ohrožován lupiči většinou urozeného původu, kteří kradli převážené zboží nebo věznili pocestné, než zaplatili výkupně.

Staré stezky se mimoto využívaly k ústnímu předávání zpráv. Vyměňovaly se informace o nalezištích nerostných surovin, minerálních, nových technologiích nebo léčitelských znalostí. Nepochybně posloužily i k migraci obyvatel. Stezky sloužily také jako cesty k náboženským rituálům, které vedly ke kostelům nebo jiným poutním místům. Kromě zboží, se po nich mohli přepravovat i mrtví, pokud nebyl v dané vsi hřbitov.

---

<sup>10</sup> KVĚT, Radan. *Základy nauky o starých stezkách: O stibologii*. Brno: Moravské zemské muzeum, 2002, 27 s.

<sup>11</sup> FELCMAN, Ondřej, MUSIL, František. *Dějiny východních Čech*. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství Lidové Noviny, 2009, s. 164.

<sup>12</sup> Převzato z: *Od starobyklých zemských stezek k novodobým vozovkám v zemích českých a na Slovensku*. Ministerstvo techniky. Praha, 1948., s. 2.

Všechny tyto poznatky, které se přenášely po stezkách, ukazují nejen na jejich linie, ale také na informační síť splétanou životem lidí. Veškeré toto dění bylo však neuvědomělé a nikdo si nevšímal, že neúmyslně vytváří informační síť, která dále rozhodovala o jejich životech.

#### 4. 5 Toponyma starých stezek

Důležitým pramenem, který umožňuje upřesnění průběhu osídlení jednotlivých oblastí, jsou jejich názvy. Bezesporu i v prehistorickém období si lidé pojmenovávali trasy, kterými prošli. Nejstarší geografické názvy dochované u nás pocházejí z dob Keltů. Jsou to převážně hydronyma. Větší řeky a jejich názvy byly orientační osou již dávno před Kristem. Protože dálkové trasy stezek šly z větší části podél řek, dá se usuzovat, že i staré stezky mohly být se jmény vodních toků spojovány.

Když se v minulém století začaly objevovat studie o starých stezkách, hlavně v Čechách, uváděla se v nich i pro stejné trasy rozdílná pojmenování. Naopak o některých hlavních trasách na Moravě není nikde ani zmínky. V Čechách šlo o terminologii často vztahující se k různým cílovým místům po trase (například *Polská stezka* nebo *Trstenická stezka*). Název mohl být převzat i z pojmenování malých obcí ležících na hranici u tak zvaných zemských bran, nebo v údolích u brodu či v místě, kde se vybíralo mýto. Nebo může pocházet z rozdílného profesního či sídelního původu autorů názvů. Některé názvy mohli používat obchodníci, jiné vojáci, duchovenstvo nebo šlechta. Také rozdílná latinská a německá znění mohla vést k překlepu při přepisu slov do češtiny.

V síti dálkových stezek odpovídá část názvů pojmenování tzv. *Zemských cest*, které v podstatě přejímaly trasy prehistorických dálkových tras. Tyto názvy se jako jediné udržely v paměti odborníků i laiků, přestože většinou nejsou starší než od 15. století. Některé snad získaly své označení až v minulém století při prvých soupisech starých cest.<sup>13</sup>

Cesty vzniklé na lokálních i regionálních stezkách před 5 až 6 stoletími, si uchovávají početné názvy většinou podle místních i pomístních jmen. Z nedávné doby se dochovaly názvy pro některé jednotlivé průvodní znaky stezek, jakými byly křižovatky, brody, boží muka, kaple, rozcestníky, a další jiné znamení. Přechod z jedné

---

<sup>13</sup> KVĚT, Radan. *Základy nauky o starých stezkách: O stibologii*. Brno: Moravské zemské muzeum, 2002, s. 25.



země do druhé uzavíraly zpevněné brány zvané v listinách portae. Protože se omezoval počet přechodů, sbíhalo se k přechodu i několik cest z vnitrozemí. Brány se zpevňovaly hromadami balvanů a kamení. Ty pak dostaly pak název „Kamenná brána“ nebo „Železná brána“. V pomístních jménech se objevují tyto dávné názvy dodnes.

Dalším typickým příkladem byla strážní pohraniční funkce, ze které se opět uchovala řada jmen, jako je například Stráž, Landshut, Ostřihom, Strážek, Stará vrata, Vartovna, Strážná, Strážnice ap. Varty nesou název z válečných dob, kdy byly na dobře viditelných kopcích zapalovány hranice, aby byl varován lid před blížícím se nepřítelem.<sup>14</sup> Na celnících se vybíralo clo, mýta a povinné dávky zvané gabella, zvláště pak v horských průsmycích. Název „gabella“ se dodnes objevuje ve jménech osad Jablonné, Jablonec nebo Jablůnka (písmeno „g“ se četlo ve starší češtině jako „j“ a odtud pocházejí počeštěné názvy)<sup>15</sup>. Je však možné, že tyto názvy osad vznikly podle jména „Gabel“, tedy vidlička. Znamenalo by to tedy, že se zde nachází rozcestí.

#### 4. 6 Znamení na cestách

Jako stálé doprovodné objekty starých stezek se objevovaly různé orientační znaky nebo symboly mýtů. Lze předpokládat, že lidé v dávné době uvažovali podobně jako my a orientaci v terénu si tak usnadňovali různými znameními. Znamení na cestách byla umísťována nejčastěji u křížení cest nebo na málo přehledných místech. Na křižovatkách se sázely dlouhověké druhy stromů, které mimo orientaci nabízely i úkryt proti slunci pro kolemjdoucí. Dále se stavěly dřevěné konstrukce či kamenné rozcestníky v podobě vysokých bloků hornin (menhiry), nebo jen hromádky kamenní ve tvaru pyramid. Známé jsou také milníky, patníky či mezníky pro viditelné označení cest. Mezníky vytyčovaly přesný průběh hranice mezi pozemky sousedních vlastníků a vyskytovaly se v podobě přírodního kamene, někdy se značkou, erbem, textem nebo vročením.<sup>16</sup> Všechny tyto i další označení stezek měly od samého počátku za úkol zajistit orientaci pocestným a určovat jejich směr.<sup>17</sup>

Teprve s příchodem křesťanství do našich krajin došlo k určitým změnám. Během této doby se křižovatky a posvátná místa, jako byly třeba vrcholy kopce, začaly

---

<sup>14</sup> Několik Vart se nachází ve vybraném území, proto se o nich zmiňuji.

<sup>15</sup> KVĚT, Radan. *Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2003, s. 154.

<sup>16</sup> HOLUBOVÁ, Markéta. Kámen jako znamení na cestě. In: MATUSZKOVÁ, Jitka. *Staré stezky: Sborník příspěvků z 5. semináře 19. dubna 2000*. V Brně: Památkový ústav, 2000, s. 10 - 14.

<sup>17</sup> KVĚT, Radan. *Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2003, 195 s.

vyznačovat svatostánky. Místo prostých jednoduchých znamení se na trase začaly umísťovat symboly ve tvaru kříže, či křížky s Kristem, nejčastěji dřevěné a kamenné. Na rozcestí cest se stavěla boží muka nebo sochy světců, zejména sv. Jana Nepomuckého. Objevovaly se i kapličky či kaple. Na největších křižovatkách u dálkových cest bylo potřeba postavit větší znamení, nejčastěji v podobě kostelu nebo i chrámu. Tato znamení zřetelně ukazovala, že poskytují ochranu a z dálky zviditelňují cestu. Dá se říci, že čím byl postaven větší objekt, tím bylo posvátnější a významnější místo, kde stojí.

Mezi další symboly při starých stezkách patří i formanské hospody, kovárny, či zájezdní hostince. Tyto budovy byly součástí cest již od středověku. K vybavení dálkových cest patřily i celnice, které stály poblíž zemských hranic.

Stavby s křesťanskými symboly se však staly prvním stupněm desakralizace. Vše co bylo dříve posvátné se nyní odposvátnilo. Posvátným se stalo jen to, co člověk svou rukou k chvále boží postavil, tím tak došlo k redukci a zmenšení počtu posvátných míst.<sup>18</sup>

Od poloviny 20. století za komunistického režimu došlo k velkému scelování polí, kde vzaly za své i velké části lokálních stezek. V souvislosti s protináboženským tažením nastalo ničení velkého množství těchto křesťanských památek. Tam, kde jako zpuštěné přežily, se náhle ocitly uprostřed polí a nyní nám slouží jako dokumenty zaniklé stezky.

Desakralizace krajiny tím ale neskončila. Ve 20. století nastala doba konce starých stezek, které byly v krajině nahrazeny sítí silnic. Náboženské symboly se zastínily dopravními značkami. Zanikl tím i čas, kdy se člověk při cestě podél posvátného církevního objektu pokřižoval. S tím souvisí i pokles vyznavačů křesťanství.

Dnes nalézáme velké množství částečně zpuchřelých nebo zničených náboženských památek. Najdou se i zachovalé stavby, které na nás dýchají svou tajemnou historií, a my k nim pocítujeme něco zvláštního.

---

<sup>18</sup> KVĚT, Radan. *Staré stezky - součást lidské kultury*. Vyd. 1. Ilustrace Pavel Dvorský. Brno: Littera, 2012, 58 s.

## **5 CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ**

### **5. 1 Vymezení zájmového území**

Většina území, ve kterém byly vybrány zkoumané lokality, spadá pod region Lanškrounsko v okrese Ústí nad Orlicí. Pouze lokalita u obce Rychnov na Moravě patří již pod okres Svitavy. Oba zmíněné okresy jsou součástí Pardubického kraje.

Zájmové území se nachází v nejvýchodnějším cípu Čech, na pomezí hranic s Moravou. V samotném středu leží město Lanškroun, kterým prochází silnice 1. třídy 43 a tvoří jakousi středovou osu v zájmovém území.

Region Lanškrounsko se nachází necelých 10 kilometrů jižně od hranic s Polskem a je součástí turistické oblasti Orlické hory a Podorlicko v turistickém regionu východní Čechy. Na severovýchodě ohraničují zájmové území obce Čenkovice a Výprachtice. Na východě je to dále obec Cotkytle. Na jihovýchodě se nachází obce Strážná, Hoštejn a Krasíkov. Na jihu obec Rychnov na Moravě, která již spadá do okresu Svitavy. Směrem k západu je to zalesněný hřbet Třebovských stěn s obcí Skuhrov, který dále prochází severozápadním směrem nad obcí Dolní Dobrouč. Na západě území se rozkládají obce Dolní Čermná a Petrovice.

### **5. 2 Geologické poměry Lanškrounska**

Lanškrounská pánev s podhůřím Orlických hor je označována 10 - 15 km širokou terénní sníženinou, ohraničenou na východní straně krystalickými horninami sudetského horského systému a na západní straně známou křídovou plošinou východočeskou. Tato pánev je jen malou částí depresní linie, která se táhne zhruba od Brna přes Lanškrounsko, Žamberecko až do Podkrkonoší. Geologicky je charakterizována tím, že je vyplněna permskými, většinou pískovými usazeninami, na Moravě také produktivním karbonem, s kamenouhelnou částí pánve rosicko-oslavanské. Touto pánví zasahovalo do Čech až k České Třebové poslední třetihorní moře (miocén) a zanechalo zde značné množství jílu a štěrků. Východní okraje této pánve jsou lemovány úzkým pruhem křídových usazenin pískovce a opuky, které tu tvoří hranici mezi Lanškrounskou permskou pánví a krystalickými horninami sudetského podhůří.

Nápadným červeným zbarvením se vyznačuje pruh permských sedimentů Orlické pánve v Dobroučské pahorkatině mezi údolími Tiché a Divoké Orlice. Podstatnou část

území vyplňují sedimenty svrchnokřídového stáří. Menší jižní až jihozápadní část spadá do české křídové pánve.

Horniny Hřebečska zasahují na území Lanškrounska jen velmi málo a jsou nejlépe přístupny na severovýchodě v hlubokém údolí řeky Moravské Sázavy. V podstatě se značně podobají krystalickým břidlicím Českomoravské vysočiny. Geologicky náleží většinou do komplexu rulových hornin, jež bývají označovány jako „zábřežská série“. Kromě rul se tu také objevují i menší masivy žuly.<sup>19</sup>

Územím probíhá hlavní evropské rozvodí. Prochází od vrcholu Klepý v Kralickém Sněžníku, přes Bukovou Horu, obec Čenkovice, Výprachtice, Nepomuky a dále k poutnímu místu Mariánská hora až ke Třebovicím. Západní část území je odvodňována do povodí Labe (úmoří Severního moře) s přítoky Tiché Orlice. Říčky východní části území se sbíhají vějířovitě a jsou odváděny Moravskou Sázavou do řeky Moravy, která teče do Dunaje (úmoří Černého moře).

### 5. 3 Geomorfologické poměry Lanškrounska

Lanškrounsko se nachází na rozmezí tří geomorfologických jednotek České vysočiny – Orlické oblasti, České tabule a Jesenické oblasti. Samotné město Lanškroun horopisně spadá do geomorfologického celku Podorlická pahorkatina, které je součástí Orlické oblasti v Krkonoško-jesenické soustavě. Tato pahorkatina je výrazně protáhlá ve směru SSZ-JJV a dělí se do tří podcelků: Náchodská vrchovina, Žamberská pahorkatina a Moravskotřebovská pahorkatina. Lanškroun leží v ose protáhlé sníženiny, která je vyplněná usazenými horninami svrchnokřídového stáří na samotných hranicích Žamberecké a Moravskotřebovské pahorkatiny.

Severní výběžek Moravskotřebovské pahorkatiny vyplňuje Lanškrounská kotlina, která leží v nadmořských výškách 370 – 410 m. Na jihu přechází do Moravskotřebovské kotliny s nápadnou krajinou dominantou Rychnovským vrchem (541 m). Nejjižnější část Žamberské pahorkatiny je pak součástí okrsků Čermenská pahorkatina (s návršími Mariánská hora, 503 m a U Kříže, 503 m), převážně na neogenních štěrcích, a Dobroučská pahorkatina (Červený vrch, 528 m). Dále sem spadají východní okraje též tektonicky porušených svrchnokřídových sedimentů (Kypuš, 450 m, Lískový kopec, 454 m).

---

<sup>19</sup> CHLÁDEK, Jindřich. *Lanškroun: Průvodce o fondech a sbírkách okresního archivu*. Pardubice: Krajský dům osvěty v Pardubicích, 1959, 84 s.

Na východ od Lanškrouna se terén zvedá do horopisného celku Zábřežská vrchovina v Jesenické oblasti. V podcelku Drozdovské vrchoviny je nevyšší vrchol Lázek (714 m). Na Zábřežské vrchovině opouští Moravská Sázava Lanškrounsko a putuje významným údolím směrem k Hoštejnu a Zábřehu.

Na severovýchodě území zasahuje i nejjižnější výběžek Orlických hor, a to výprachtická část podcelku Bukovohorská hornatina. Také toto území je tvořeno při zdrojnicích Moravské Sázavy přeměněnými horninami, které se řadí do orlicko-sněžnického a zábřežského krystalinika.

Na západě je vymezeno Lanškrounsko strmým svahem Hřebečovského hřbetu s mírně skloněným souvrstvím svrchnokřídových sedimentů. Představuje východní okraje České tabule. Západně od Lanškrouna vrcholí severní část tohoto hřbetu vrchem Palice (613 m), o něco výše vystupuje jižní část hřbetu (Mladějovský vrch, 647 m, Roh, 660 m) za Třebovickou bránou, která má především komunikační význam.<sup>20</sup> Procházejí tudy dvě silnice první třídy (I/43, I/35) a také dva železniční koridory Česká Třebová – Olomouc a trasa spojující Moravskou a Českou Třebovou.

Hřebečovský hřbet je velmi neobvyklý geomorfologický útvar táhnoucí se v délce 25 km s prakticky stejnou nadmořskou výškou 600 m n. m. K západu se sklání velmi mírně, zatímco k východu spadá příkrými zalesněnými svahy. V příčném profilu má tak charakteristický asymetrický tvar – kuesta.

Oblast Lanškrounska spadá do mírného klima s průměrnou celoroční teplotou okolo 7°C. Teplotní maximum dosahuje průměrné hodnoty 30°C a teplotní minimum - 21°C. Tato oblast je oproti ostatním částem okresu Ústí nad Orlicí poměrně chladnější a vlhčí, s průměrnou roční teplotou vzduchu o 1°C nižší a srážkovým úhrnem o 100 mm vyšším.<sup>21</sup>

V okolí Lanškrounska se nachází několik přírodních parků a památek. Nejvýznamnější z nich jsou přírodní parky Suchý vrch - Buková hora z roku 1987 a Lanškrounské rybníky, vzniklé díky svému mimořádnému významu po stránce biologické, krajinářské i estetické v roce 1990. Z přírodních památek si jmenujme alespoň dvě, a to Čenkovičku, vyhlášenou roku 1898 s charakteristickým krajinným prvkem podhorské části území a přírodní památku U Kaštánku, v podobě podmáčené sníženiny jižně od obce Ostrov u Lanškrouna, vyhlášenou roku 1990. Ve vybrané

---

<sup>20</sup> BORKOVCOVÁ, Marie, et al. *Krajem Koruny země: Vlastivěda Lanškrounska*. Vyd. 1. Lanškroun: Městské muzeum, 2002. 560 s.

<sup>21</sup> FALTYSOVÁ, Helena. *Pardubicko: chráněná území ČR IV*. 1. vyd. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2002, 314 s.

oblasti se nachází známá naučná stezka Údolí Moravské Sázavy, která se rozkládá na horním toku této řeky mezi obcemi Výprachtice a Albrechtice, v délce více než deseti kilometrů. Zajímavostí je také to, že v údolí Moravské Sázavy se dají rýžovat české granáty.



**Obr. 1:** Údolí Moravské Sázavy

(Zdroj: <http://www.lanskroun.eu/cz/mesto/turistika/naucna-stezka-udoli-moravske-sazavy/>, 10. 4. 2013)

## 6 HISTORIE A VÝZNAM MĚSTA LANŠKROUN

V počátcích dějin v 10. století, náležela oblast pohraničního lesa severovýchodního cípu východních Čech, tedy Lanškrounska, k panství knížat Zlických. Ti vládli velkým územím východních Čech, přes Kladsko až k dnešním hranicím Moravy. Po vyvraždění tohoto rodu Vršovci s pomocí Břetislava II., přešla tato řídko obydlená oblast do moci knížat pražských. Po roce 1108 přechází celá oblast východních Čech pod přímou správu přemyslovských knížat. Pod touto správou daroval Vladislav II. dnešní území Lanškrounska, takzvaný „markový“ pohraniční hvozď, premonstrátskému klášteru v Litomyšli.

V první polovině 13. století udělil český král Přemysl Otakar II. lokátorské právo osidlovat východní cíp Čech Oldřichu a Heřmanu z Drnholce. Ti poté vyhledali kolonisty v Německu (ve Flandrech a Braniborsku), kteří na Lanškrounsko přišli v druhé polovině 13. století.

V roce 1285 se stal držitelem lanšperského panství Záviš z Falkenštejna, kterému ho nechal věnovat jeho nevlastní syn český král Václav II., jako výsluhu za ochranu zemské hranice. Po jeho smrti připadlo lanšperské panství klášteru cisterciáků ve Zbraslavi u Prahy. V roce 1304 obdržel klášter druhou část panství, a to již samotné město Lanškroun a jeho okolních 23 vesnic.<sup>22</sup>

### 6. 1 Vývoj Lanškrouna

Město Lanškroun (historicky Landeskrone, Kronland = Zemská koruna) bylo založeno v 2. polovině 13. století jako poddanské kolem náměstí o čtvercovém půdorysu. Jak již bylo zmíněno, královští kolonizátoři byli Heřman a Oldřich z Drnholce. Město v souvislosti s královskou kolonizační činností sloužilo jako hlavní ekonomické centrum rozsáhlého lanškrounsko-lanšperského panství. Jako jediné z měst v regionu bylo hrazené.

Po více než desetiletém jednání se podařilo vyměnit lanškrounsko-lanšperské panství s litomyšlským biskupem Janem za jeho statky u Prahy. V roce 1368 se stal biskupem v Litomyšli Petr Jelito, rodák z Dolního Třešňovce, který nechal založit roku 1371 augustiniánský klášter v Lanškrouně. Ten původně stával před městskými

---

<sup>22</sup> CHLÁDEK, Jindřich. *Lanškroun: Průvodce o fondech a sbírkách okresního archivu*. Pardubice: Krajský dům osvěty v Pardubicích, 1959, s. 12

hradbami v místech dnešního kostela sv. Máří Magdaleny. Od roku 1393 začala výstavba nové klášterní budovy přímo v centru města v sousedství farního kostela sv. Václava.

V době husitské bylo Lanškrounsko v držení biskupa Jana Železného, odpůrce Jana Husa. Když pak husité r. 1421 přepadli jeho biskupské sídlo v Litomyšli, přitáhli i do Lanškrouna a zde klášter vypálili.

Za vlády Viléma Kostky z Postupic, který držel Lanškrounské panství do r. 1507, získalo město několik práv. Například právo konání trhu, právo odúmrťe či právo vybírat mýto v okruhu jedné míle od města. V roce 1568 pak získalo právo vařit a dodávat pivo celému městu i do okolních vesnic.

Lanškroun postupně bohatl a stal se střediskem výroby, obchodu i správy. V letech 1581 – 1582 probíhala stavba velmi honosné a nákladné radniční budovy uprostřed náměstí, která stojí dodnes a zdobí celé město. Touto stavbou se ale město značně zadlužilo, proto svůj dluh splácelo výtěžkem z pivovaru, z prodeje soli a částečně i prodejem vína.

V roce 1588 prodali bratři Jan a Maxmilián z Perštejna celé panství Adamu Hrzánovi staršímu z Harasova. Ten proslul krutým vztahem k poddaným. Omezoval práva měšťanům a zvyšoval jejich dávky. Po jeho smrti roku 1619 převzali panství jeho tři synové. Jeden z nich ho pak prodal Karlovi z Lichtenštejna. V kupní smlouvě bylo panství rozděleno na část Lanšperskou a Lanškrounskou. K lanškrounské části patřilo město Lanškroun se zámkem a 12 vesnicemi.

Po bitvě na Bílé hoře došlo i na Lanškrounsku k ostrým opatřením proti nekatolíkům. Do města se přistěhovalo mnoho nových německých občanů a národností poměry se vytvářely v jejich prospěch. Nová správa německá byla prosazena trvale teprve roku 1683. Poněmčovací proces dosáhl značných rozměrů. Výsledkem toho bylo, že při sčítání lidu v roce 1869, se v Lanškrouně k české národnosti hlásilo jen 181 Čechů a již 5 284 Němců.

Třicetiletá válka těžce postihla právě Lanškrounsko. V roce 1639 se pokusili dobýt město Švédové, ale jejich útok byl odražen. Proto si nad městem (u dnešní vsi Mezilesí) podle tradice vybudovali zvláštní opevnění, jehož zbytky se nazývají „Švédské šance“. Odtud se jim roku 1643 podařilo dobýt i samotný Lanškroun. Oba švédské útoky značně poškodili město a hlavně zámek. Katastrofy se drželi i nadále, když v roce 1645 zničil velký požár celý zámek i s přilehlým kostelem. Po třicetileté válce klesl počet obyvatel téměř na polovinu.



Už od 50. let 17. století začal s obnovou vyhořelého zámku rod knížat z Lichtenštejna. Ti však nebyli městu příliš nakloněni a rušili výsady získané městem v období vlády Perštejnů. Nová vrchnost Lichtenštejnů například postavila vlastní pivovar a díky tomu městský pivovar chudl, až úplně zanikl. Lichtenštejnové se věnovali stavbám kostelů a reprezentačního zámku u Rudoltic, který byl postaven v letech 1698 – 1712. Mnoho peněz také pohltila ochrana lichtenštejnských statků na jižní Moravě, které byly v ohrožení Turků.

V roce 1789 se Lanškroun stal municipálním městem. Mělo tak svou samosprávu a soudní pravomoc. Stále však byl v pravomoci vrchnosti až do správních reforem roku 1850. Od té doby se stal Lanškroun sídlem okresního hejtmanství a okresního soudu. Obrat nastal také v rozvoji školství. Město získalo významnou školu tkalcovskou a v jednání bylo i zřízení německého gymnázia. České školství bylo však v úpadku. Do roku 1919 nebyla v Lanškrouně česká škola. Ty byly pouze v některých českých obcích v okolí, například ve Výprachticích a Čermné.

Od druhé poloviny 19. století se snažil Lanškroun držet krok s rozvojem průmyslu, neboť hospodářský život zůstal oproti sousedním městům značně pozadu. To bylo způsobené tím, že se neprosadila trasa vedoucí podél města, nově vybudované železnice z Olomouce do České Třebové. Až o 40 let později se podařil vybojovat přípoj do Rudoltic na hlavní trať.

V roce 1874 byl v Lanškrouně zřízen významný podnik. Továrna na výrobu tabáku. Po obsazení Lanškrounska nacisty, byla továrna dána z části do provozu říšskoněmeckým doutníkovým firmám (A. André) a dále byla k dispozici německé firmě Siemens-Halske.

K dalším významným podnikům v této oblasti patřila také továrna na výrobu papírových dutinek a cívek Moritze Pama. Kolem roku 1890 ve městě založila rodina rakouských Němců Stodolowských továrnu na výrobu koberců, plyšových příkrývek, potahových a záclonových látek, která zaměstnávala 110 dělníků. Mezi další závody patřila také firma Rudolf Langer, která vyráběla stříbrné a zlaté zboží, nebo mrazírny Jana Riese a spol., řada cihelen a stavitelských firem.

K několika lidovým protiválečným projevům došlo během první světové války. V Lanškrouně bylo v té ubytováno několik set uprchlíků z Haliče a byl tu zřízen pomocný vojenský lazaret. V listopadu 1918 město obsadil oddíl 30. střeleckého pluku z Vysokého Mýta a česká menšina zde byla definitivně osvobozena.

Od roku 1935 docházelo k jistým nepokojům mezi stoupenci sudetoněmecké strany a obyvatelstvem věrným republice. Při záboru pohraničí fašistickým Německem zabrala jejich armáda i řadu českých vesnic, jako byla Čermná, Výprachtice, Bystřec, Heřmanice aj. Z Lanškrouna uprchlo přes tisíc osob. Po osvobození Rudou armádou následoval odsun německého obyvatelstva, odsun byl dokončen dne 31. 10. 1946 s celkovým počtem 12 406 osob. Němcům bylo zabaveno 780 usedlostí s výměrou téměř 13 tisíc ha polí a přes 3 tisíce ha lesů. Do roku 1960 byl Lanškroun sídlem okresního hejtmanství a okresního soudu.<sup>23</sup>

Dnešní Lanškroun je se svými více jak 10 000 obyvateli rychle se rozvíjejícím moderním městem zaměřeným na budoucnost. Je to město elektroniky, strojírenství, papírenského průmyslu i městem středních škol, živé kultury a nově také moderních sportovišť. Lanškroun je správním centrem regionu Lanškrounsko pro 22 obcí s 23 000 obyvateli: Albrechtice, Anenská Studánka, Cotkytle, Čenkovice, Damník, Dolní Čermná, Horní Čermná, Horní Heřmanice, Horní Třešňovec, Krasíkov, Lubník, Luková, Ostrov, Petrovice, Rudoltice, Sázava, Strážná, Tatenice, Trpík, Výprachtice, Žichlínek.

## 6. 2 Historické památky Lanškrouna

### Nový zámek u Lanškrouna

Od roku 1684 se stal majitelem lanškrounského panství Jan Adam Ondřej z Lichtenštejna, kterému nevyhovoval občasný pobyt na nevelkém zámku ve městě. Proto nechal postavit na návrší mezi Lanškrounem a Rudolticemi nový barokní zámek. Plány na stavbu vypracovali italsí architekti a v letech 1698 – 1712 probíhala stavba. Nový zámek byl třípatrový s půdorysem ve tvaru písmene „H“. Z hlavního průčelí vystupovaly 4 věžovité výstupky. V okolí zámku se vybudoval rozsáhlý park. Tento zámek však neměl dlouhé trvání, protože několikrát vyhořel. Nejprve již v roce 1714 a poté v roce 1719 díky zásahu bleskem. Při třetím požáru v roce 1754 přišla budova opět o krovy a střechu. O 2 roky později jej dal Josef Václav z Lichtenštejna zbořit, protože působil zbytečné výdaje. Udává se, že ze zámku zbyla pouze jeho jedna šestnáctina, čili jedna třípatrová věž, část rozsáhlého sklepení a části základových zdí. Torzo zámku bylo v roce 1802 opraveno a změněno na hostinec. Sklepy se využívaly pro potřeby

---

<sup>23</sup> BORKOVCOVÁ, Marie, et al. *Krajem Koruny země: Vlastivěda Lanškrounska*. Vyd. 1. Lanškroun: Městské muzeum, 2002. 560 s.

knížecího pivovaru v Lanškrouně. Zámecký park byl později vykácen a nahrazen lesním porostem. Toto torzo zámku zůstalo majetkem Lichtenštejnů až do roku 1945 a sloužilo jako hostinec. Dnes je tato část zámku nově opravena a slouží jako kavárna. Lze využít i prohlídku věže či sklepení kastelánkou tohoto zámku.<sup>24</sup>



**Obr. 2 a 3:** nalevo původní Nový zámek u Lanškrouna, napravo nynější dochované torzo zámku

(Zdroj: <http://www.rudoltice.cz/pamatky>, 10. 4. 2013)

### Zámek Lanškroun

Tento zámek vznikl na místě kláštera postaveného augustiniány po roce 1393. Zámek je nazýván od r. 1507, kdy ho získali Perštejnové. Za Adama Hrzána z Harasova byla v zámku od r. 1588 umístěna správa lanškrounsko-lanšperského panství a sloužil i jako sídlo majitele, který roku 1601 ukončil renesanční přestavbu. Ale už v roce 1622 získali zámek Lichtenštejnové. Za třicetileté války byl poškozen nejprve Švédy a poté roku 1645 velkým požárem. Obnova byla ukončena až r. 1716. K jižnímu křídlu byla přistavěna jednopatrová barokní budova a přízemní stavby v nádvoří za zámek. Po r. 1858 byla většina budov i zeď nádvoří zbořena a celý areál upraven jako náměstí. Ze západního křídla původní klášterní stavby byla postavena školní budova.

Město získalo zámek r. 1928. Při rekonstrukci během let 1940 – 1971, dostal díky hladké fasádě se zdůrazněnými gotickými a renesančními prvky, novodobou podobu.

<sup>24</sup> <http://www.lanskroun.eu/cz/mesto/historie/pamatky/zamky-hradiste/novy-zamek-u-lanskrouna.html>

Roku 1995 proběhla celková rekonstrukce zámku. V nově upravených gotických prostorách západního křídla zámku je obřadní síň, v jižním křídle městské muzeum.<sup>25</sup>

### Renesanční radnice

Vratislav z Pernštejna dal vybudovat radnici uprostřed náměstí v letech 1581 – 82. Budova byla zdobena psaníčkovou technikou – sgrafity, po vzoru dalších Vratislavových staveb, zámků Litomyšl a Pardubice. Za třicetileté války byla radnice poškozena. Tehdejší městská správa se stavbou radnice značně zadlužila, a proto byl povolen městu výhradní prodej soli pro celé jeho panství. Výtěžkem tohoto prodeje byly poté smazány obecní dluhy. Roku 1660 byly na věž umístěny hodiny. Oprava v roce 1859 dala radnici jednoduchý trojúhelníkový empírový štít. Generální rekonstrukce (1986 – 1996) vrátila budově původní renesanční tvář s dvojicí sedlových střech. Dnes v radnici sídlí samospráva města Lanškroun.



**Obr. 4:** Renesanční radnice uprostřed náměstí, vpravo Mariánský sloup P. Marie Immaculaty (Foto: Radka Janyšková, 24. 3. 2013)

### Kostel sv. Václava

Dnešní kostel sv. Václava v Lanškrouně byl prvně zmíněn r. 1350 a původně zasvěcen Panně Marii. Augustiniánům byl svěřen roku 1377. Ti ke kostelu později přenesli klášter, který stával za hradbami v místě kostela sv. Máří Magdalény. Roku 1645 kostel vyhořel i s třemi oltáři, varhanami a zvony. V roce 1768 dal farář Felzmann postavit na západní straně kostela novou věž. Na kruchtě jsou rokokové varhany z 18.

<sup>25</sup> <http://www.lanskroun.eu/cz/mesto/historie/pamatky/zamky-hradiste/zamek-lanskroun.html>

století z dílny kralického varhanáře Halbicha. V 80. letech 19. století byl interiér přestavěn v neogotickém stylu. Pro skvělou akustiku je místem jedinečných koncertů.<sup>26</sup>



**Obr. 5:** Kostel sv. Václava na náměstí A. Jiráska, v čele sloup se sochou Madony (1705) (Foto: Radka Janyšková, 24. 3. 2013)

### 6. 3 Historický význam Lanškrounska

Lanškroun se rozkládal na pomezí tří významných území – Čechy, Morava a Kladsko, což mělo velký význam na zakládání kolonizací. Důležitým bodem v této oblasti byly řeky, a to hlavně Moravská Sázava, po které se tvořil kontakt na východ do Zábřehu a Olomouce a na sever do území Kladska. Lanškroun se tak stal průchozím místem nejstarších obchodních cest, které se vytvářely podél vodních toků.

V době jeho vzniku, tedy v 2. polovině 13. století, byl Lanškroun velice významné centrum rozsáhlého lanšperského panství náležejícího litomyšlským biskupům. Význam tohoto města byl podtržen již od jeho počátku díky založení kolonie řádu řeholních kanovníků sv. Augustina v roce 1371. Lanškroun se tak stal jediným městem na tomto panství, kde působila řeholní církevní instituce.

S rozvojem komunikací neodmyslitelně patří obchody a řemeslnictví. Lanškrounsko se vyznačovalo především obchodním významem.

V období baroka bylo jedním z hlavních peněžitých přínosů pro toto město obchod se solí. U příležitosti výstavby nové radnice roku 1581 za Vratislava z Perštejna,

<sup>26</sup> <http://www.lanskroun.eu/cz/mesto/historie/pamatky/kostely-klastery/kostel-sv-vaclava.html>

se město značně zadlužilo. Proto mu bylo uděleno zplnomocnění k prodeji soli a později roku 1583 též povoleno v radničních prostorách sklepení tuto sůl skladovat. V českých zemích se tento vzácný minerál nenacházel, a sůl byla velmi vzácná a drahá, proto se dovážela již od nepaměti starými solnými stezkami do Čech až ze solných dolů v Solnohradu v Rakousku (dnešní Salzburg). Lanškroun se stal solním monopolem, takže všichni obchodníci města i okolních vesnic byli povinni odebírat sůl pouze z městského solného skladu. Neuposlechnutí tohoto příkazu, nebo získávání soli z jakýchkoli jiných skladů či zdrojů se přísně trestalo pokutami i vězením. Od druhé poloviny 18. Století se postupně tento nucený prodej odbourával.<sup>27</sup>

Město Lanškroun bylo na stejnojmenném panství největším tržním střediskem. Do města přicházeli kupující z blízkého okolí ale i ze vzdálenějších vesnic a měst. Král Jiří z Poděbrad udělil roku 1454 právo na výroční trh v tomto městě. Konání sobotních týdenních trhů poté udělil král Vladislav roku 1514. Za krále Ludvíka byly přeloženy na úterky. Lanškroun měl pět trhů a trh na dobytek. Roku 1762 věnovala císařovna Marie Terezie městu ještě speciální trh. Jednalo se o právo na konání úterních týdenních trhů na přízi, plátno, len a vlnu. Díky těmto privilegiím zajištěným týdenním a výročním trhům, tak město stále plnilo funkci přirozeného tržního střediska svého regionu.

Poloha města Lanškroun určovala také rozvoj řemesel a obchodu ve svém okolí, omezené na právo mílové. V Lanškrouně působilo několik cechů, které sloužily ve středověku a v raném novověku jako řemeslnická sdružení, které hájilo práva zájmy svých členů, dohlíželo na cenu a kvalitu výrobků a mělo další hospodářské funkce. Z cechovních pečetidel víme, že v Lanškrouně byly cechy pekařů, zedníků a kameníků, zámečnicků, hrnčírů, tesařů a zedníků, soukeníků, ševců, lazebníků, dále cech barvířů, tkalců, řemenářů a spousty dalších. Jejich účast na různých slavnostech bývala velkolepá. Roku 1850 byly všechny cechy zrušeny a na jejich místo nastoupila Společnost.

Mezi další obchodní význam v oblasti Lanškrounska patřilo pivovarnictví. Pivo lanškrounští měšťané začali vařit nedlouho po založení města v polovině 13. století. Vratislav z Pernštejna potvrdil městu roku 1582 právo vařit pivo a zavázal se, že zde pivovar panský nepostaví, bude-li město odebírat panský slad. V roce 1629 nechal kníže Lichtenštejn v Lanškrouně postavit knížecí pivovar, jehož pivo museli povinně odebírat v ostatních městech a vesnicích panství. Na dodržování dohlížel tzv. pivní dráb. Knížecí

---

<sup>27</sup> JIREČKA, J. *Kronika města Lanškroun*, strojopis.

pivovar značně konkuroval dosavadnímu městskému pivovaru. Ve městě tak působily dva pivovary až do konce 19. století. Ten městský poté začal pomalu upadat až do roku 1891, kdy zanikl úplně. Budovy a zařízení byly prodány knížecímu pivovaru, který byl projektován Italem Domenicem Martinellim. Ten mimo jiné v té době pro Lichtenštejna vypracovával i plány Nového zámku u Lanškrouna. Právě sklepení tohoto zámku bylo později využíváno jako sklad piva pro knížecí pivovar. Pivo z tohoto pivovaru bylo produkováno pod různými názvy bez přestávky až do roku 1999, kdy byl jeho provoz ukončen. Vyváželo se také do sousedních měst i do Vídně.

Mezi další významné podniky působící v 18. a 19. století patří manufaktura, která se věnovala zpracování lnu, pěstovanému na hornatých polích severně od Lanškrouna. Byla založena Christianem Erxlerbenem a stala se tak velmi významnou pro okolí i zahraničí. Roku 1875 byl postaven státní monopol na tabákové výrobky na příznivém místě v polích při silnici z Lanškrouna na Rudoltice. V roce 1884 obchodník Moric Pam vybudoval rozsáhlou továrnu na výrobu papírových dutinek pro rychle se rozvíjející textilní průmysl. Továrna se stala během několika let jednou z největších ve svém oboru v celém rakousko-uherském mocnářství a její výrobky byly dodávány do celé Evropy. Uvedené továrny, se staly velkou oporou hospodářského rozvoje Lanškrounska pro další desetiletí a to nejen tím, že zajistili množství pracovních příležitostí, ale vytvářeli tak i kupní sílu.<sup>28</sup>



**Obr. 6:** Bývalá podoba měšťanského pivovaru na náměstí J. M. Marků v Lanškrouně (Zdroj:<http://www.lanskroun.eu/customers/lanskroun/storage/seznam-pamatek/images/1246011324.jpg>)

<sup>28</sup> BORKOVCOVÁ, Marie, et al. *Krajem Koruny země: Vlastivěda Lanškrounska*. Vyd. 1. Lanškroun: Městské muzeum, 2002. 560 s.

## 7 PŘEHLED VYBRANÝCH OBCÍ V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

Historie vesnic Lanškrounska je nerozlučně spjata s historií panství lanškrounského, proto se zde dějiny úzce prolínají. V této kapitole je stručně rozepsána jejich charakteristika. Určujícím faktorem pro výběr obcí byla blízkost lokalit stop starých komunikací, ve kterých se prováděl terénní výzkum. Součástí popisu jednotlivých obcí je stručný přehled historických památek. Za názvem obcí uvádím také jejich původní německé názvy, které byly většinou odvozené od jmen kolonizátorů německého původu.

### Výprachtice (Wiprechtsdorf)

Obec Výprachtice se nachází v malebném podhůří Orlických hor 10 km od Lanškrouna a skládá se ze tří částí – Výprachtice, Koburk a Valteřice. Obec je významná turistická oblast s nedalekým lyžařským střediskem v Čenkovicích. Nachází se zde řada rekreačních objektů a chat a trvale zde žije přes 900 obyvatel.

Výprachtice se poprvé připomínají ve věnovací listině krále Václava II. roku 1304 jako vesnice Wiprechtsdorf. Po směně mezi Zbraslavským klášteřem a litomyšlským biskupem roku 1358 zůstaly součástí lanškrounského panství až do roku 1409. Poté byly zastaveny a znovu připojeny až po husitských válkách Zdeňkem Kostkou z Postupic v roce 1453. Své další osudy sdílely s ostatními vesnicemi lanškrounského regionu až do roku 1540, kdy Jan z Pernštejna zastavil Lanškrounsko Václavu Černoorskému z Boskovic.

V historii obce měla mimořádný význam rychta, která byla v mnoha případech odměnou pro lokátora - zakladatele vsi. Rychtář jako zástupce vrchnosti byl výsadní listinou obdařen značným majetkem. V době pobělohorské zanikla výprachtická fara, která byla od 16. století nekatolická. V době tereziánských reforem vznikla roku 1774 v obci triviální škola. Se stoupajícím počtem žáků se škola rozrostla a roku 1897 zde byla zřízena škola měšťanská. V roce 1906 bylo vyučování přeneseno do nové školní budovy, která slouží dodnes.

Zvláštností v novodobých dějinách Výprachtic je fakt, že ač při převaze českého obyvatelstva, byla obec začleněna po Mnichovu do Sudet. Spolu s okolními obcemi, tak představovaly téměř čistě českou enklávu v německém záboru. Po pounorové socializaci roku 1948 byly ve Výprachticích zrušeny některé významné budovy včetně



hostinců, řeznictví, apod. Od druhé poloviny 20. století se začíná stavět řada dalších obecně prospěšných staveb.

Historické památky: Kostel Proměnění Páně (přestavba z roku 1816), klasicistní budova fary, kostelík Povýšení sv. Kříže ve Valteřicích (1832), pseudogotická kaplička na Haldě (1890)

### **Dolní Čermná (Rothwasser)**

Obec Dolní Čermná leží 12 km severně od Lanškrouna. Táhne se v délce 3 km v úvalu potoka Čermenky, jehož název je odvozen od červené půdy s obsahem železa. Dominantou obce rybník o původní rozloze 16 ha, který byl vybudován v polovině 15. stol.

První písemná zmínka o obci Čermná pochází z roku 1304. Kdy Václav II daroval 24 vesnic Lanškrounského panství Zbraslavskému klášteru. V roce 1358 přešlo lanškrounské panství i s Čermnou do majetku Litomyšlského biskupství. Tehdy byla nazývána latinsky *Rufa Aqua*. Po husitských válkách se Lanškrounské panství stává majetkem Viléma Kostky z Postupic a posléze Pernštýnů a to až do roku 1588, kdy ho koupil Adam Felix Herzán z Harasova a Skalky. Po bitvě na Bílé hoře roku 1620 připadlo panství Lichtenštejnům, kteří ho drželi až do zrušení poddanství v roce 1848.

V roce 1850 se z Čermné vystěhovalo přes tisíc občanů převážně z náboženských důvodů. I přes velkou migraci do Ameriky, měla Čermná kolem tří tisíc obyvatel, proto byla v roce 1873 povýšena na městys. V roce 1936 se Čermná na přání obyvatel rozdělila na Dolní Čermnou s obyvateli převážně katolického vyznání a Horní Čermnou kde převažovali evangelisté. Práva nástupnické obce byla udělena Dolní Čermné. Ta byla rozdělena ještě jednou v roce 1938, a to za německé okupace. Část od splavu rybníka nahoru připadla do Sudet a dolní část zůstala v protektorátu Čechy a Morava. Po roce 1945 se administrativní uspořádání obce vrátilo zpět do původní podoby.

Po roce 1948 se přestává používat státní městys a Dolní Čermná se stává opět vesnicí. Do roku 1960 patří do okresu Lanškroun, který je však zrušen a obec je přiřazena do okresu Ústí nad Orlicí a spravuje ji Místní národní výbor, po roce 1989 pak

Obecní úřad. Roku 1974 byla k Čermné připojena vysídlená obec Jakobovice. Od roku 2009 se stala Dolní Čermná opět městysem a nyní má přes 1 300 obyvatel.<sup>29</sup>

Historické památky: farní kostel sv. Jiří z let 1687 – 90, kaple sv. Barbory z let 1735 – 42, barokní pilíř Panny Marie Bolestné z roku 1700, pískovcový smirčí kříž z 1. pol. 18. století, starý most s letopočtem 1308 (datum není doložené)



**Obr. 7:** Pohled na obec Dolní Čermná  
(Foto: Radka Janyšková, 12. 4. 2013)

### **Jakubovice (Jokelsdorf)**

Jakubovice je 2,5 km vzdálená místní část obce Dolní ve směru na Lanškroun. První písemná zmínka pochází z roku 1304. Směnou přešla do vlastnictví litomyšlského biskupa v roce 1358. Do 18. Století neměly Jakobovice kostel ani hřbitov, proto byli mrtví pohřbíváni na čečenském hřbitově. Od té doby se lesní cestě vedoucí z Jakobovic do Dolní Čermné říká „umrlčí cesta“. Jakobovice byly převážně německé a jeho občasně po prohrané 2. Světové válce byli odsunuti. Obec byla poté osídlena českým etnikem. Do roku 1972 byly Jakobovie samostatnou obcí s vlastní samosprávou, po té se staly místní částí Dolní Čermné. Nyní má obec evidováno 44 domů a žije zde přes 110 obyvatel.<sup>30</sup>

Historické památky: barokní kostel sv. Antonína Paduánského, z roku 1697, sousoší Nejsvětější Trojice z roku 1772 a socha panny Marie z roku 1829

<sup>29</sup> Převzato z: <http://www.dolni-cermna.cz/mestys/#historie>

<sup>30</sup> <http://www.dolni-cermna.cz/mestys/mistni-cast-jakubovice/>



**Obr. 8:** Kostel sv. Antonína Paduánského  
(Foto: Radka Janyšková, 4. 3. 2013)

### **Horní Čermná (Rothwasser)**

Obec Horní Čermná se nachází přibližně 7 km od Lanškrouna a rozkládá se v nadmořské výšce 450-500 m n. m. Samotnou obcí je až od roku 1936, kdy byly rozděleny horní a dolní části Čermné.

Horní Čermná má tedy stejnou historii jako již zmíněná obec Dolní Čermná. V této části Čermné proběhly čtyři vystěhovalecké vlny. První byla již počátkem 17. století z důvodu velkého útisku a roboty, druhá následovala v letech 1736-1744 v době protireformace. Třetí vlna byla z důvodu přelidnění, kdy opustilo obec několik set obyvatel. Jejich cesty směřovaly převážně do Texasu. Poslední vlna nastala po druhé světové válce, během které byla Horní Čermná anektována do Sudet, kde tvořila s okolními českými obcemi (Nepomuky, Výprachtice, Heřmanice) jakýsi český jazykový ostrůvek. Jak již bylo řečeno výše, v roce 1936 pro dlouhotrvající neshody ohledně výstavby a rozdílnému náboženství se obce rozdělily.<sup>31</sup> Od roku 1960 je součástí Horní Čermné i místní část Nepomuky, o které pochází první písemné zmínky z roku 1790. Jméno tehdy dostala podle sv. Jana Nepomuckého a vznikla rozparcelováním dvora náležejícího k Hornímu Třešňovci. Nyní žije v Horní Čermné přes 1000 obyvatel a patří mezi nejvíce obydlené obce přidružené Lanškrounu.

---

<sup>31</sup> <http://www.lanskrounsko.cz/cs/obce/horni-cermna.html>

Historické památky: Evangelický kostel z let 1836 – 39, kamenný krucifix s bolestnou Pannou Marií z roku 1813, pomník padlým první světové války, poutní místo Mariánská hora



**Obr. 9:** Pietní místo - pomník padlým první světové války se sochou lva  
(Foto: Radka Janyšková, 11. 4. 2013)

### **Dolní Dobrouč (Libenthal)**

Dolní Dobrouč je rozlehlá asi 5 km dlouhá obec v údolí podél potoka Dobroučka. Leží na polovině cesty mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem. Součástí dlouhé obce jsou tři místní části: Dolní Dobrouč, Horní Dobrouč a Lanšperk, který se nachází na návrší levého břehu Tiché Orlice pod stejnojmennou zříceninou hradu, asi 5 km severovýchodním směrem od Ústí nad Orlicí. Od roku 1982 je Dolní Dobrouč střediskovou obcí.

První písemné zmínky o obci Dolní Dobrouč se objevují již v roce 1292. Jeho minulost je spjata s lanšperským panstvím, jehož počátek souvisí s královskou kolonizací a dobou Přemysla Otakara II., prováděnou pány z Drnholce v prvních desetiletích druhé poloviny 13. století. Od roku 1873 je obec povýšena na městys. Původní německý název této obce Libenthal znamená „ves v milém údolí“, což tato obec skutečně je.

Historické památky: empírový kostel sv. Mikuláše z let 1828-1829, hřbitovní kaple sv. Josefa (presbytář původního gotického kostela z 15. století), fara doložená již z roku

1349, socha Immaculaty z roku 1831, socha Nejsvětější Trojice z 19. století, socha sv. Jana Nepomuckého z první pol. 19. století, poutní místo Horákova kaple

### **Horní Dobrouč (Dittersbach)**

Tato úzká obec podél Dětrichova potoka je pokračováním Dolní Dobrouče. Jako osada Ditrichsbach se poprvé připomíná roku 1292, kdy byla darována zbraslavskému klášteru. Směnou roku 1358 poté přešla do vlastnictví biskupa litomyšlského. Po husitských válkách byla v zástavě rodu Kostků z Postupic. Karel z Lichtenštejna ji získal roku 1622 a v majetku tohoto rodu byla až do zrušení poddanství.<sup>32</sup> Horní Dobrouč se stala součástí Dolního Dobrouče až v roce 1976. V obci kolem 270 obyvatel.

Historické památky: barokní kostel sv. Jana Křtitele z roku 1770, fara z konce 18. Století (byla zde již v roce 1349), terasa se skupinou barokních soch, socha sv. Jana Nepomuckého (pozdně rokoková plastika z doby kolem roku 1800)

### **Lanšperk (Landsberg)**

Jak již bylo řečeno, dříve samostatná obec, se v roce 1976 stala součástí obce Dolní Dobrouč. Lanšperk je malá část obce, která je v těsné blízkosti zříceniny hradu Lanšperk. Původně zde byl pouze hrad a k němu neslo přilehlé osídlení název Budy. Tento název byl používán až do 18. století.

Panství Lanšperk má bohatou historii, jelikož první písemná zmínka spadá do roku 1285, kdy ho král Václav II. daroval Závišovi z Falkenštejna. Lanšperské panství poté daroval nově založenému Zbraslavskému klášteru. Od 16. století je spravováno společně s panstvím Lanškroun. Postupně pak začal hrad pustnout. Devastace hradního areálu vyvrcholila v roce 1790 za Aloise I. Josefa z Lichtenštejna. Tomuto rodu náležela hradní zřícenina až do roku 1922, kdy se během pozemkové reformy stala majetkem obce Lanšperk. V roce 1944 si zříceninu od obce pronajal tehnedjší Klub Českých turistů v Ústí nad Orlicí, kdy byla na hradě zabezpečovací práce a průzkum, při kterých bylo odkryto a vyčištěno sklepení. Zde pak byly uloženy raně gotické prvky. Dnes stojí

---

<sup>32</sup> CHLÁDEK, Jindřich. *Lanškroun: Průvodce o fondech a sbírkách okresního archivu*. Pardubice: Krajský dům osvěty v Pardubicích, 1959, 84 s.

zřícenina hradu na okraji nynější vsi, kde tvoří dominantu krajiny a stává se přitažlivou součástí turistických tras v regionu.



**Obr. 10:** Zřícenina hradu Lanšperk  
(Zdroj: Radka Janyšková, 30. 10. 2011)

### **Ostrov (Michelsdorf)**

Obec Ostrov leží 6 km západně od Lanškrouna pod výrazným hřbetem Třebovských stěn. Rozkládá se v údolí Ostrovského potoka v délce přes 4 kilometry.

Již v roce 1292 je připomínána jako Villa Michaelis v první donační listině krále Václava II., který daroval Lanšpersko Zbraslavi. V roce 1304 se v druhé darovací listině objevuje již jako Michelsdorf,

Od roku 1349 je zmiňován farní kostel. Nejstarší zprávy o místní rychtě pochází z roku 1362. Od této doby se stal Ostrov sídlem samostatné farnosti, které mu vydrželo až do začátku třicetileté války. Poté byl protestantský, stejně jako celé okolí Lanškrouna. Od dvacátých let 17. století je Ostrov přidružen k Lanškrounu a v roce 1677 byl přidělen do kolatury fary čermenské.

Po roce 1850 bylo období silné vystěhovalecké vlny z Ostrova do severní Ameriky. Jen za tři desetiletí poklesl počet obyvatel o celé čtyři stovky a takto to pokračovalo dále až do třicátých let dvacátého století.

Ostrov, který byl historicky německou obcí, se částečně počeštil v době před husitskými válkami a v jejich průběhu. Od poloviny 17. století byla obcovací řeč

osadníků opět německá a to až do poloviny 20. století, kdy zde žilo jen malé množství českých menšin. Nyní žije v této obci kolem 580 obyvatel a počet se stále zvyšuje díky novým vystavujícím se rodinným domům.<sup>33</sup>

Historické památky: Farní kostel sv. Mikuláše z let 1773 – 1798, budova dědičné rychty z konce 18. století s empírovými úpravami, pomník odhalený císaři Josefem II. z roku 1882, památník obětem první světové války z roku 1925

### **Krasíkov (Budigsdorf)**

Obec Krasíkov se nachází 14 km jihovýchodně od Lanškrouna. Leží na Moravské Sázavě a patří mezi historicky moravské obce v tomto regionu, ale již po několik desetiletí je politicky zařazen pod Pardubický kraj, do okresu Ústí nad Orlicí. Nejstarší dějiny úzce souvisí s augustiniánským klášterem Koruna sv. Marie, založeným ve 13. století na pahorku nad obcí.

Listina z roku 1275 je první zmínkou o vsi Krasíkov, který byl v této době nazýván Budíkov (Vudicdorf). První doklad jména Krasíkov (Crasikow) je znám až z roku 1360. Obec byla v polovině 14. století rozdělena mezi majetek zdejšího augustiniánského kláštera Koruna sv. Marie a druhou část vlastnilo zábřežské panství. Kolem roku 1421 byli poustevníci nuceni k opuštění kláštera u uchýlení do brněnského konventu. Roku 1513 koupil klášter Ladislav z Boskovic, za jehož ochranou se zde žilo lépe. Poté zůstal až do poloviny 16. století klášter opuštěn. Obec zůstala i nadále v majetku augustiniánů a stala se součástí kláštera v Jevíčku až do roku 1784. Majetek spravoval náboženský fond a následně byla obec připojena k moravské části lichtenštejnského majetku. Od roku 1790 je pak uváděna jako součást panství moravskotřebovského.

Z původního kláštera Koruna sv. Marie se dnes dochovaly zříceniny na pahorku. Osada vzniklá na pozemcích tohoto původního dvora rozděleného roku 1771, převzala jeho jméno Koruna.

V současné době žije v obci přes 320 obyvatel v 98 domech. Krasíkov je významný díky železničnímu koridoru Česká Třebová – Bohumín, který prochází a zdejším železničním tunelem postaveným roku 2004 v délce 1098 metrů.

---

<sup>33</sup> BORKOVCOVÁ, Marie, et al. *Krajem Koruny země: Vlastivěda Lanškrounska*. Vyd. 1. Lanškroun: Městské muzeum, 2002. 560 s.

Historické památky: Zřícenina kláštera Koruna sv. Marie ze 13. století, kaple sv. Floriána dokončená v roce 1725



**Obr. 11:** Zřícenina kláštera Koruna sv. Marie (2009)  
(Zdroj: [www.pamatkyodfrypata.estranky.cz](http://www.pamatkyodfrypata.estranky.cz))

### **Rychnov na Moravě (Raychnow)**

Rychnov na Moravě je táhlá, šest kilometrů dlouhá vesnice s rozsáhlým katastrem, charakteristické uspořádání domů nasvědčuje německému původu. O tom vypovídá i původní německý název obce – Reichnenau. Tato obec se nachází asi 10 km od Moravské Třebové, administrativně spadá do okresu Svitavy.

První písemná zmínka o obci Raychnow pochází z roku 1365, kdy byla součástí moravskotřebovského panství. V roce 1410 je v Rychnově doložena dědičná rychta, ke které patřila krčma, kovárna, pekařství a další stavby. Od roku 1486 je zmiňována zdejší fara, která byla později luteránská, avšak za třicetileté války zanikla.

V roce 1490 byl Rychnov rozdělen na Horní a Dolní. Rozhraním těchto částí obou je dnes kříž před domem č. p. 201. Od roku 1620 získal obec Karel z Lichtenštejna, jaké léno české koruny. Ten poté zakázal vařit pivo. Byl zřízen zámecký pivovar, ze kterého museli odebírat pivo vesnice i město. Za jeho vlády byla také zrušená výsada presentace farářů. Na základě toho roku 1630 zanikla místní fara.

Vlivem třicetileté války i morové epidemie v kraji kolem roku 1650 poklesl počet obyvatel. Za války s Pruskem od roku 1740 po nástupu Marie Terezie na trůn se stalo okolí Rychnova sídlem polního maršála Laudona. V roce 1821 vypukla v kraji epidemie



cholery, které podle v Rychnově 66 osob. Od ledna 1850 vznikl okres Moravská Třebová a obec Rychnov se tak stal jeho součástí. Rychnov se stal v polovině 18. století význačným poutním místem, které je někdy nazýváno „Nový Mariazell“. Největší účast poutníků byla v šedesátkých letech tohoto století ale postupně jejich počet ustával.<sup>34</sup>

Historické památky: barokní kostel sv. Mikuláše z 15. století s farou, socha Panny Marie Immaculaty, socha sv. Jana Nepomuckého, socha sv. Rocha, sousoší Nejsvětější Trojice a morový sloup, budova bývalé rychty z roku 1410, poutní kaple „Mariánská Studánka“ na Rychnovském vrchu.

### **Rudoltice (Rudolfsdorf)**

Původem německá obec leží 3 km západně od Lanškrouna. První písemná zmínka pochází z dotační listiny Václava II. z roku 1304. Původ názvu obce vznikl od lokátora, tedy zakladatel vsi. V roce 1349 se obec Rudolfivilla uvádí již jako farní obec. Od druhé poloviny 15. století až do konce feudalismu pak obec sdílela svůj osud s ostatními vesnicemi lanškrounského panství. Na počátku 18. století na nedalekém návrší zvaném Zámecký vrch, nechal vybudovat majitel lanškrounského panství Jan Adam Ondřej z Lichtenštejna tzv. Nový Zámek. Ten však poté vyhořel a od roku 1780 se z něj zachovala jen část levého křídla. V 19. století nastal zásah do života místních v obci, díky výstavbě olomoucko-pražské dráhy, která probíhala v její bezprostřední blízkosti. Na trati byla zřízena železniční zastávka Rudoltice v Čechách, která dosáhla většího významu roku 1885, kdy byla napojena kolej místní dráhy vedoucí do Lanškrouna. Počátkem 30. let 20. století proběhla výstavba železniční stanice.

Rudoltice byly historicky německou obcí. Až v době první republiky se objevila česká menšina, která si roku 1927 prosadila zřízení české menšinové školy. Nyní má obec kolem 1500 obyvatel a probíhá zde výstavba nových bytů.<sup>35</sup>

Historické památky: kostel sv. Petra a Pavla z roku 1677, kamenný kříž s Máří Magdalénou z r. 1741, socha sv. Jana Nepomuckého z r. 1737. Torzo Nového Zámku

---

<sup>34</sup> <http://www.rychnovnm.cz/stranka/neco-z-historie>

<sup>35</sup> BORKOVCOVÁ, Marie, et al. *Krajem Koruny země: Vlastivěda Lanškrounska*. Vyd. 1. Lanškroun: Městské muzeum, 2002. 560 s.

## **Damníkov (Thomigsdorf)**

Tato obec se nachází v jihozápadní části Lanškrounské kotliny na úpatí zalesněného Hřebečovského hřbetu Třebovského mezihoří. Obcí protéká Lukovský potok.

První zmínky pochází opět z roku 1304. V roce 1349 se dostala k litomyšlskému biskupství, později byla majetkem augustiniánského kláštera v Lanškrouně. Od konce 15. Století již byla součástí lanškrounského panství. Původní název byl pravděpodobně Damníkov, Damníkuv dvůr. Po přejetí do němčiny byl název změněn na Thomigsdorf. Pravděpodobně od konce 14. století zdobil ves gotický kostel sv. Prokopa, který byl však v roce 1845 zbořen a na jeho místě vystaven novogotický chrám, zasvěcený sv. Janu Křtiteli. Damníkov stejně jako řada jiných vesnic v regionu, ležel na jazykovém rozhraní. Jednou tak převládalo české a jindy zase německé obyvatelstvo. Německé prostředí zde bylo patrné až do poloviny 20. století. V současné době zde žije kolem 700 obyvatel.<sup>36</sup>

Historické památky: Kostel sv. Jana Křtitele (postavený na místě původního gotického kostela zbořeného r. 1895), barokní fara z r. 1754, socha sv. Prokopa z r. 1710, nález kamenné broušené sekery z mladší doby kamenné



**Obr. 12:** Kostel sv. Jana Křtitele  
(Zdroj: <http://www.aspida.cz/damnikov-2426>)

---

<sup>36</sup> <http://www.damnikov.cz>

## 8 PŘÍSLUŠENSTVÍ SILNIC A ZAJÍMAVOSTI LANŠKROUNSKA

V této kapitole jsou shrnuty nejznámější objekty stavěné poblíž silnic nebo jsou přímo její součástí. Jedná se především o zájezdní hostince, mosty, celnice a dále o církevní objekty v podobě pomníků, křížů, rozcestníků, poutních míst a dalších. Vybrala jsem ke každým objektům příklady těch nejzajímavějších, které se nachází ve zájmovém území v oblasti Lanškrounska.

### Mosty:

V rámci příslušenství silnic se stavěly mosty. Právky o nejstarších mostech jsou z 15. a 16. století. V zájmovém území v obci Dolní Čermná se nachází starý most z pískovcových kvádrů, na kterých je vyryt letopočet 1308. Při jeho přestavbě k němu bylo přidáno datování 1861. Tento údaj však není dosud ověřený. Pokud by byla prokázána autentičnost letopočtu, jednalo by se o nejstarší most v Čechách, dokonce o 49 let starší než je Karlův most.<sup>37</sup>

Později při budování císařských silnic byla potřeba stavět kvalitnější mosty, převážně klenuté nebo kládové. Takový most byl i v Lanškrouně. V roce 1844 byl ozdoben sochou blahoslaveného (později svatořečeného) Jana Sarkandera, přenesenou z Nádražní ulice, a v roce 1933 sochou Jana Nepomuckého. Tyto sochy byly v roce 1980 přeneseny na nádvoří lanškrounského zámku.



**Obr. 13:** Kamenný most v Dolní Čermné s vyrytým letopočtem 1308-1861  
(Zdroj: JANSA, ŠILAR, *700 let obce Čermná*, 2004, s. 54)



**Obr. 14:** Starý most ul. Nádražní v Lanškrouně  
(Fotografie z r. 1950, autor Schöpp)

<sup>37</sup> JANSA, Vladimír, ŠILAR, Jan *700 let obce Čermná*. Dolní Čermná: Obec Dolní Čermná, 2004, s. 54

### Zájezdni hostince:

Součástí cest od středověku byly hospody či zájezdni hostince s celodenním provozem. Základem vybavení byl prostorný dvůr se stájemi, studna, případně větší průjezdná kolna pro ostavení nákladu. K těm nejstarším formanským hospodám patřila i zájezdni roubená krčma přímo v Lanškrouně, která je připomínána již od roku 1643. Krčma stále slouží jako zájezdni hostinec s možností ubytování a zanechává si svůj původní styl, čímž zdobí celé město.



**Obr. 15:** Zájezdni roubený hostinec Krčma v Lanškrouně  
(autor: Radka Janyšková, 24. 3. 2013)

### Celnice:

V rámci vybavení dálkových cest lze zařadit i celnice, které sloužili pro vybírání cla za zboží dováženého přes hranice. Již z roku 1357 je zpráva o celnici v Mladkově nedaleko Jablonného nad Orlicí, podle které dostala název místní části této obce - Celné.

Celnice zachycuje Stichova mapa z roku 1676, kdy v té době většina část Pardubického kraje podléhala celnímu obvodu vysokomýtskému. Působilo zde téměř 40 celních stanic. Jejich součástí byli tzv. vrátní na městských branách. V Lanškrouně byli po dvou.

### Rozcestníky, milníky:

Při silnici II/315 od Lanškrouna k obci Skuhrov se nachází trojboký netypický sloup s částečně zachovalou reliéfní výzdobou, ukončený železným křížkem, který zřejmě připomíná i dopravní tragédii. Reliéfy umístěné v dolních částech kartuší představují postavu v bráně, orače a vůz na příkré cestě, pod jehož koly leží člověk. V horní části byly pravděpodobně nápisy označující směr. Silnice přibližně sleduje směr staré „pivní cesty“, kterou se prý rozváželo do okolí pivo z knížecího pivovaru v Lanškrouně směrem na Lanšperk a Ústí nad Orlicí.<sup>38</sup>



**Obr. 16:** Rozcestník v podobě trojbokého sloupu u obce Skuhrov  
(Foto: Radka Janyšková, 3. 4. 2013)

U silnic se můžeme setkat také s rozcestníky, které určovaly hranice zemí a okresů. Jedním takovým příkladem je rozcestník z roku 1906 v podobě nízkého sloupku z umělého kamene, který značil hranice mezi okresy Ústí nad Orlicí a Lanškroun. Najdeme ho při silnici III/313 v Dolní Dobrouči.



**Obr. 17:** Sloupek z umělého kamene  
vyznačující hranici okresů  
(Zdroj: ŠTĚPÁN, Luděk, PRAŽAN, Jaromír.  
*Silnice v Pardubickém kraji: historie a  
současnost*, 2009, str. 76)

<sup>38</sup> ŠTĚPÁN, Luděk, PRAŽAN, Jaromír. *Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost*, 2009, str. 32

### Opevnění:

Opevnění je v podhůří Orlických hor několik, neboť j to oblast pohraničního pásu. Většina těchto opevnění vznikala za doby 2. světové války proti obraně německých vojsk. Nedaleko Lanškrouna se však nachází mnohem starší opevnění postavené již v letech 1637 – 1639 a nazývá se „Švédské šance“. Leží u vsi Mezilesí při silnici I/43 z Lanškrouna na Šumperk. Vypráví se, že během třicetileté války táhli Švédové od Králík a Šilperka (dnešní Štítý) na Lanškroun, který chtěli obsadit. Když se dostali na poslední vršek šilperské silnice, viděli v údolí město Lanškroun, které bylo obehnané zdi a příkopy. V tom k nim přistoupila jedna stařenka, která na ně volala, že je v Lanškrouně mor. Švédové se tak zalekli a nešli dále. Položili se na té výšině a opevnili se. Zůstali tam pod nimi valy a příkopy, proto se jim říká dnes „Švédské šance“. Stařenka tak zachránila Lanškroun před výbojem Švédů.<sup>39</sup> Ne však na moc dlouho, protože roku 1643 se podařilo Švédům dobýt toto město.



**Obr. 18:** Zbytky opevnění „Švédské šance“ nedaleko Lanškrouna  
(Zdroj: [http://www.hrady.cz/wnd\\_show\\_pic.php?picnum=35284](http://www.hrady.cz/wnd_show_pic.php?picnum=35284))

### Církevní objekty:

Církev využívala frekventovaných komunikací a přináší do jejich blízkosti další drobné sakrální objekty k posílení víry jednotlivých pocestných nebo celých procesí. Mezi tyto objekty můžeme zahrnout různé pomníky, kříže, smirčí kříže, sochy či kaple. Tyto a mnohé další objekty byly často svědky nešťastných událostí. Jednotlivé výtvořy,

---

<sup>39</sup> SIROVÁTKA, Oldřich, ŠRÁMKOVÁ, Marta. *Živá voda: Lidové pověsti z Čech, Moravy a Slezska*. Praha: Albatros, 1986, s. 225

mnohdy velké umělecké hodnoty, dotvářejí sídelní krajinu a dohlížejí na další společenské poslání komunikací.

### Kříže, smirčí kříže

Výčet těchto objektů omezíme na několik příkladů. Mezi ty nejvhodnější patří k území obce Dolní Dobrouč. Zdejší silnice a cesty zdobí několik desítek křížů, soch, kaplí a božích muk. Mezi ně patří zajímavý ruský kříž *Na Šejvě* u rozcestí Ústí nad Orlicí – Letohrad – Dolní Dobrouč. Podle všech znaků to mohl být i milník – rozcestník. Od roku 1987 je přemístěn asi o 200 výše do zahrady Skalických čp 356.

Poblíž tohoto kříže stojí pískovcový sloup vysoký 1,5 m. V okolí se mu říká „Žižkův sloup“ podle slavného Jana Žižky, který tu prý odpočíval. Místní rodačky Pirkové se tvrdí, že takovýchto sloupů v bývalé československé republice bylo jen pět.<sup>40</sup>



**Obr. 19:** „Žižkův sloup“ v Dolní Dobrouči  
(Foto: Radka Janyšková, 12. 14. 2013)

Jeden z nejdůležitějších křížů tohoto území je *Kreuzigerův kříž*, postavený rychtářem Teodorem Kreuzigerem v roce 1784. Najdeme ho přibližně 2 km východně od obce Dolní Čermná, za chatovou osadou „V Sadech“. Podle farní kroniky obce Čermná se konalo u tohoto místa rozloučení s mrtvými, kteří pak byli pochováni na čermenském hřbitově. Co je však pro nás důležité, je fakt, že kříž soužil jako důležitý bod na křižovatce dvou starých cest. Jejich trasy jsou popsány v kapitole 9.2. Nedaleko od tohoto místa začíná hlavní evropské rozvodí Severního a Černého moře.

<sup>40</sup> BERAN, Miroslav, PECHÁČEK, Jiří. *Dobroučské obrázky*. Ústí nad Orlicí: Oftis, 1996, s. 8 - 10



**Obr. 20:** Kreuzigerův kříž z roku 1784  
(Foto: Radka Janyšková, 15. 3. 2013)

Poblíž obce Dolní Čermná nedaleko Klekarovy hory (519 m n. m.), se nachází jedna z nejstarších památek v podobě smírčího kříže z pískovce. Takovéto kříže se podle magdeburského či norimberského práva začaly stavět za posledních Přemyslovců až do konce 17. století v místech, kde byli lidé zavražděni nebo padli v boji. Tento smírčí kříž je okresním konzervátorem uznán jako původní. Dříve stál asi o 50 metrů výše v lese, pod dnes již zaniklou cestou. Kříž je těžký, masivní a vysoký 120 cm. Nenese letopočet, ani jméno, jen kopí je na něm vytesáno, jako symbol usmrcení. Postaven byl na památku vojáků, kteří padli v boji proti Švédům během třicetileté války.<sup>41</sup>



**Obr. 21:** Pískovcový smírčí kříž z 1. pol. 18. stol.  
(Foto: Radka Janyšková, 17. 3. 2013)

<sup>41</sup> <http://www.dolni-cermna.cz/stary-web/stezky/index.php?kategorie=02>



### Boží muka, sochy, sloupy:

Zajímavá boží muka, která dříve sloužila jako popraviště, se nachází při výjezdu z Lanškrouna směrem na Ústí nad Orlicí, po levé straně silnice II/315. Jedná se o vysoký kónický čtyřhranný pilíř, po výšce dělený na tři části drobnými římsami. Pilíř ukončuje pískovcová jehlancová stříška, na jejímž vrcholu je kříž s tělem Krista. Jediná doložená poprava v historii lanškrounského popraviště, proběhla 4. ledna 1684. Obětí se stala Dorota Pekařová z České Třebové.



**Obr. 22:** Boží muka – Popraviště u silnice II/315 v Lanškrouně  
(Foto: Radka Janyšková, 25. 10. 2012)

Řada několika božích muk je patrná podél silnice III/36810 z obce Rychnov na Moravě k obci Žichlínek a dále směrem na Lanškroun. Boží muka jsou většinou v barokním stylu z období 18. a 19. století.



**Obr. 23:** Boží muka z r. 1858 v Rychnově na Moravě  
(Foto: Radka Janyšková, 7. 3. 2013)

Mariánské sloupy se stavěly ke slávě Panny Marie, často jako díkuvzdání za ukončení moru či jinou významnou pomoc. Na morových sloupech bývají i sochy dalších světců. Přímo v Lanškrouně najdeme tři mariánské sloupy, z nichž nejstarší pochází z roku 1684. Jedná se morový sloup se sochou Panny Marie Immaculaty opatřený dedikačním nápisem a znakem města – reliéfní korunou. Sloup se nachází na náměstí před budovou radnice.

#### Poutní místa:

Velmi významné poutní místo patřící do katastru Horní Čermná, je nazýváno *Mariánská hora*. První písemné zmínky o srazech poutníků, kteří putovali od tohoto místa do Maria-Zell v Rakousku, jsou z roku 1780. Historie Mariánské hory začíná v roce 1814, když tímto místem projížděl forman a posléze zůstal uvězněn pod svým vozem. Zjevila se tu Panna Marie Cellenská, která ho vysvobodila. Na její památku zde forman pověsil obrázek, který představoval zázračný děj. V roce 1857 byl postaven pískovcový sloupek s obrázkem Panny Marie Cellenské, který nyní stojí před hlavním oltářem. Roku 1864 zde byla vybudována kaple Narození Panny Marie, která byla již roku 1875 přestavěna na kostel. O 10 let později je Mariánská hora prohlášena za poutní místo. Později byla před kostelem do půlkruhu postavena křížová cesta se čtrnácti kapličkami a vysázena dvojité lipové alej. Farnost z Dolní Čermné nechala roku 1995 kapličky křížové cesty zrekonstruovat a v následujícím roce ozdravit i monumentální lipovou alej. Rok co rok se zde v neděli po 8. září scházejí zbožní poutníci u příležitosti slavnostní poutě Narození Panny Marie.

Zajímavostí je, že tímto místem prochází hlavní evropské rozvodí. Z levého okapu střechy kostela stéká voda do místního potoka Čermenky, který dále teče do Tiché Orlice, ta vtéká do Labe, které ústí v Severním moři. Z pravého okapu teče do Moravské Sázavy, následně do Moravy, která vtéká do Dunaje a ten se vlévá do Černého moře.



**Obr. 24:** Poutní místo Mariánská hora s kostelem a křížovou cestou  
(Foto: Radka Janyšková, 25. 10. 2012)

V zájmové oblasti se nachází mnohem více takto zajímavých objektů, o kterých by se dalo vyprávět. Ovšem to se již vymyká obsahu i rozsahu této diplomové práce.

## 9 STARÉ STEZKY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

V této kapitole jsou přiblíženy jednak staré stezky, které vedly východními Čechami a dále byly propojeny s Moravou, případně dalšími sousedními státy. Komunikace, které se vytvářely v průběhu kolonizace v zájmovém území. Dále jsou zmíněné stezky, které přímo prochází zájmovým územím a mají regionální a vyšší význam. V neposlední řadě jsou popsány stezky lokální, vyznačující se většinou jedním hlavním významem.

### 9.1 Staré stezky východních Čech v písemných pramenech

Do oblasti východních Čech vedly tři důležité staré obchodní cesty hraničním lesem. Na jihu to byla cesta od Habern do Sárska, což představovalo spojení s Moravou a dunajskými zeměmi. Dále tzv. „*Trstěnická stezka*“ podél řeky Loučné s rozvětvením na Brno a Olomouc. A nejsevernější tah vedený od Hradce Králové přes Glatz do Polska, neboli stezka „*Polská*“ či „*Kladská*“.

O posledních dvou těchto stezkách se jen lehce zmíním, jelikož se netýkají zájmového území určeného pro tuto diplomovou práci. Nelze ovšem vyloučit jejich vliv na pozdější osídlování zájmové oblasti.

*Tzv., Trstěnická stezka (Trstenická)*

Tak ji pojmenoval v polovině 19. století H. Jireček, podle řeky Trstěnice, po které údajně procházela, a tento název se uchoval do dnes. Dříve se nazývala stezkou Hrutovskou či Moravskou. O této stezce se vedou obsáhlé literární zdroje, avšak jednotliví badatelé či historikové uvádějí rozdílný směr její cesty. Například zmíněný H. Jireček popisuje trasu tak, že se táhla od Olomouce přes Svitavy, Litomyšl a dále směrem k Praze. Podle J. K. Hraše se tato stezka odpojuje od České stezky v Litomyšli, odkud jde na Trstěnice, Svitavy, Úsobrno, Jevíčko, Konici do Olomouce.

O žádné jiné komunikaci v tomto kraji nebylo sepsáno tolik úvah, dokladů a pojednání při určování trasy této stezky. Výčet jednotlivých tras dále shrnují rozsáhlé studie Karla Severina, Dušana Cendelína a dalších autorů.<sup>42</sup> Dnes je tato stezka uváděna jako mýtus, o kterém píše Dušan Cendelín<sup>43</sup> a zpochybňuje popis její trasy, který uvedl Ivan Vávra.

---

<sup>42</sup> ŠTĚPÁN, Luděk, PRAŽAN, Jaromír. *Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost*. 1. vyd. Pardubice: Mayday, 2009, 259 s.

<sup>43</sup> CENELÍN, D. *Staré komunikace česko-moravského pomezí: Trstěnická stezka jako historický mýtus*. Strojopis 2002, Muzeum Velké Meziříčí, 67 s.

Je však zřejmé, že hlavní směry této tzv. „Trstenické stezky“ vedly přibližně po trasách dnešních silnic I. třídy I/35, I/43 a I/17. Níže přikládám mapu předpokládaných tras tří badatelů.



**Obr. 25:** Mapa předpokládaných tras tzv. Trstenické stezky (2008)

(Zdroj: ŠTĚPÁN, Luděk, PRAŽAN, Jaromír. *Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost*, 2009, str. 18)

#### *Polská neboli Kladská stezka*

Tato stezka byla nejsevernější zemskou stezkou, procházející územím východních Čech. Podle Ivana Vávry je *Polská stezka* v celku jednotně určována ve svém generálním průběhu od Prahy (původně vlastně od Staré Boleslavi) přes Sadskou, Libici, Chlumeck nad Cidlinou, Hradec Králové, Jaroměř, Náchod na Kladsko s různými menšími variantami v historickém období.<sup>44</sup> J. K. Hraše ve své knize *Zemské stezky: Strážnice a brány* (1884) zcela důkladně popisuje její průběh a dokonce zmiňuje, že jedna část této stezky vedla podle Lanškrouna k Rudolticům, dále k Třebárovu, do Svitav, kde se pravděpodobně spojovala se stezkou Trstenickou.<sup>45</sup> Nelze však určit pravost těchto dokladů.

<sup>44</sup> KVĚT, Radan. *Staré stezky v České republice*. 2. vyd. Brno: Moravské zemské muzeum, 2002, s. 19.

<sup>45</sup> HRAŠE, J. K. *Zemské stezky: Strážnice a brány v Čechách*. Nové Město n. Metují, 1884, s. 18

## *Komunikace v období vrcholné kolonizace*

Mezi další komunikace vzniklé pravděpodobně před obdobím vrcholné kolonizace, tedy v době od 11. do 13. století, lze zařadit například komunikace spojující pomezím hvozdem<sup>46</sup> přes Poorlicko obě výše zmíněné stezky (Hraše, 1885, s. 22, Petrtyl, 1970, s. 49). Dále to byla komunikace vedoucí podél řeky Orlice, Tiché i Divoké Orlice od Hradce Králové směrem na východ přes Mladkovské sedlo do Kladska, nebo k Trstenické stezce (Pavel, 1958, s. 13). Jako další lze uvést komunikaci spojující podél řek Třebůvky, Třebovky a Tiché Orlice Moravu s Čechami (Domečka, 1912, s. 137 - 138, Richter, 195, s. 145, Korkisch, 1966, s. 24 - 25). Tyto komunikace však nejsou pro toto období prokazatelně doloženy.<sup>47</sup>

Komunikace v období vrcholné kolonizace mezi 13. a 14. stoletím propojily jednotlivá sídliště a vytvořili tak místní komunikační síť. Mezi ně můžeme zařadit komunikaci, která napojila Poorlicko na tzv. Trstenickou stezku v povodí Loučné.

Významově důležité z hlediska kolonizace Lanškrounska, je propojení komunikace přicházející z Moravy údolím Moravské Sázavy, které pravděpodobně souviselo s kolonizací z moravské strany v povodí této řeky.

Lze předpokládat, že vznikla také nová dálková komunikace spojující Čechy s Kladskem a dále s Pruskem přes Poorlicko. Tato „Zemská stezka“ vedla z Poorlicka přes Mladkovské sedlo do povodí Kladské Nisy. V Kladsku se dále navázala na již zmíněnou starší „Polskou stezku“. O této stezce se zmiňuje Pavel Choc (Choc, 1963, s. 606 - 608) a předpokládá její vznik v polovině 13. století.

Jerzy Lodowski přišel s názorem, že cesta přes Mladkovské sedlo z údolí Tiché Orlice do údolí Kladské Nisy, mohla být v prvních stoletích po Kristu součástí tzv. Jantarové cesty, která spojovala Jaderské a Baltské moře. (Lodowski, 1992, s. 41-42). Toto tvrzení podal na základě nálezů několika mincí římských císařů na území Kladska. Lze předpokládat, že tyto nálezy mohou dokládat obchodní styky mezi územím římské říše a tehdejšími obyvateli Kladska. Nelze však rozmístění nálezů považovat za doklad toho, že právě přes Mladkovské sedlo a údolím Kladské Nisy vedla jedna z nejdůležitějších komunikací tehdejší Evropy (MUSIL, 2002).

Pokud budeme vycházet z teorie Pavla Choce, který se přiklání, že zmíněná komunikace vznikla v době vrcholné kolonizace, přesněji ve 2. polovině 13. století, je

---

<sup>46</sup> Hvozď je hluboký, rozsáhlý, často pohraniční les

<sup>47</sup> MUSIL, František. *Osídlování Poorlicka v době předhusitské: kraj na Tiché Orlici, v povodí Třebovky a Moravské Sázavy*. Vyd. 1. Ústí nad Orlicí: Oftis, 2002, s. 187.

pravděpodobné, že se zde objevuje proniknutí několika osidlovacích proudů z různých směrů. Z moravské strany údolím řeky Březné až ke Štítům (dříve Šilperk) pronikla osidlovací činnost z Moravy. Z české strany sem pronikala kolonizační činnost příslušníků rodu z Drnholce a ze severu, tedy z oblasti Kladska, sem pronikla osidlovací činnost z Mezilesí (Mittelwalde). Právě toto toponymum dokládá vznik místa uvnitř pohraničního hvozdu.

## 9. 2 Stezky regionálního a vyššího významu

Podle literárních a historických pramenů lze předpokládat, že zájmovým územím procházelo několik stezek regionálního významu a dokonce i dálkové stezky. Největší zdroj k tomuto tvrzení mi poskytla kronika obce Čermná<sup>48</sup> vydaná v roce 2004. Zde byla sepsána na základě místních obyvatel a pamětníků kapitola s názvem *Staré cesty – spojnice se světem*, ve které jsou zmíněné jednotlivé staré cesty, vedoucí touto obcí a dalšími místy zájmového území. V rámci popisu jednotlivých tras jsou zmiňovány místní názvy patřící k obci Dolní Čermná. Některé z těchto stezek se vyznačují regionálním významem na Lanškroun nebo na Jablonné nad Orlicí. Dvě stezky jsou zde uvedené dokonce jako dálkové trasy. Nelze však přesně určit jejich vznik ani pravost. Lze se jen domnívat, že tudy opravu nějaké cesty vedly. Důkazy v podobě stop některých těchto možných komunikací jsou zachycené v následující kapitole (viz kapitola 10.). Zde uvádím popis vybraných starých stezek regionálního a vyššího významu.

Mezi stezky vyššího významu, možné dálkové trasy, patrně patří, tzv. „*Zemská cesta*“ neboli *sever – jih*. Ve zmíněné kronice je popsána její trasa vedoucí z Kladska do Čech, kde vstupuje u Náchoda, pokračuje přes Rychnov nad Kněžnou, Žamberk, Kyšperk (dnešní Letohrad) a Kunčice. Dále Hůrou vstupuje na katastr Petrovic K Lipám a přes hřebeny Hor ke Kreuzigerovu kříži. Odtud vede jižně přes Jakubovice, směrem na Lanškroun, Svitavy, Brno a poté snad až do Terstu. Tato trasa byla prý používaná staletími, až se z ní na počátku 20. století stala hlubočina.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> JANSÁ, Vladimír, ŠILAR, Jan. *700 let obce Čermná*. Dolní Čermná: Obec Dolní Čermná, 2004, s. 177-178.

<sup>49</sup> Hlubočina je název pro selskou, někdy veřejnou prohlubovanou cestu v dlouhém svahu vymílanou vodou

Mezi další stezku vedenou jako dálkovou trasu můžeme zařadit tzv. trasu *východ – západ* neboli *Příčnice*. Ta vycházela z nitra Čech. Procházela Chrudimí, Litomyšlí, Českou Třebovou, dále na Horní Dobrouč ke Kreuzigerovu kříži (křižovatka cest) a poté do dolní části Čermné k rychtě. Odtud pod rynkem (náměstí) zabočuje k č.p. 12 a vzhůru k Hranicím, dolů k Bystříčku, Jablonnému a podél Tiché Orlice do Kladska a přes Prusko k Pobaltí. Pokud by tato stezka byla pravdivá, lze souhlasit s konstatováním P. Choce, který popisuje část této stezky kolem dnešních hranic s Polskem, přesněji přes Mladkovské sedlo do povodí Kladské Nisy a dále do Kladska, kde se navázala na „Polskou stezku“.

Další stezka regionálního významu byla popsána tzv. „*Horácká cesta*“, která vycházela z nitra Čech, přes Ústí nad Orlicí, Dobrouč, poté opět ke Kreuzigerovu kříži a dolů k čermenské rychtě. Cesta dále vedla k Farskému lesu směrem na Kalhoty, kde se dělila. Jedna část pokračovala již zmíněnou „Zemskou cestou“ na Kladsko. Druhá část vedla dále do Výprachtic přes Stěžník a Zloma, kde poté dále propojovala horské vesnice (Heřmanice, Čenkovice).

Stará tzv. „*Formanská cesta*“ je další regionální trasa v zájmovém území. Začíná opět v Dolní Čermné a táhne se okolo statků Jansových a Vackových a dále k rychtě (č.p. 77). Poté šla zřejmě přes území dnešního rybníka do Kouta. Po jeho vybudování roku 1450, rybník obešla přes Obecní les do Kouta a na Smrčinu. Zde se pak rozdvojila. Jedna cesta vedla do nynější Horní Čermné a dále přes Petřín, Starou cestu, Přetrží a Úvozem pokračovala do Výprachtic a poté na Lanškroun. Druhá odbočovala na Bídu a přes Mariánskou horu do Horního Třešňovce a do Lanškrouna. Právě na trase této druhé odbočky byla v roce 1865 vyměřena první strategická silnice. Ta však nebyla nikdy dokončena a dnes je z ní jen široká písčitá polní cesta. Část této cesty od Smrčiny přes Mariánskou Horu se podařilo zmapovat v rámci terénního výzkumu. Na základě údaje o vybudování rybníka v Dolní Čermné lze předpokládat, že zmíněná stezka pochází z doby vrcholné kolonizace.

V dosud popsaných stezkách si lze všimnout, že velká část z nich procházela kolem *Kreuzigerova kříže*. Ten se nachází přibližně 2 km východně od obce Dolní Čermná. Lze říci, že toto místo se stalo jakousi křižovatkou starých cest a důležitým orientačním bodem. Křížily se zde zmíněné stezky vedoucí od severu k jihu tzv. „Zemská stezka“ a od východu na západ, neboli *Příčnice*. Podle starých místních



pamětníků se zde konalo také rozloučení s mrtvými z Horní Dobrouče, neboť s nebožtíky se podle nařízení v době infekcí nesmělo chodit do kostela. Současníci také pamatují, že tudy procházely transporty ruských zajatců na jaře roku 1945. Někteří odvážlivci využili šera lesní cesty a utekli. Záhy byli nacisty dopadeni a na místě zahrabáni.<sup>50</sup> V této oblasti byl proveden terénní průzkum a jeho výsledky jsou popsány v následující kapitole.



Mezi regionální stezku lze zařadit i komunikaci vedoucí z Brna směrem na sever přes Letovice, Křenov, Moravskou Třebovou a poté do Lanškrouna. Tato komunikace je zobrazena v Seutterově mapě Moravy z roku 1733.

**Obr. 26:** Komunikace vedoucí z Brna do Lanškrouna na Seutterově mapě z r. 1733  
(Zdroj: <http://www.oahshb.cz/staremapy/m18h.htm>)

### 9.3 Stezky lokální

Tento druh stezek představoval hlavně spojnice mezi blízkými obcemi nebo městem. Nejstarší cesty v zájmovém území vytyčili naši dávní předkové, když za vlády

<sup>50</sup> JANSA, Vladimír, ŠILAR, Jan. *700 let obce Čermná*. Dolní Čermná: Obec Dolní Čermná, 2004, s. 52.

Přemysla Otakara II. kolonizovali náš kraj. Většinou po obou březích potoků si stanovili první cesty. Některé se dodnes zachovaly a můžeme je nazvat jako staré cesty či stezky. Ty lokální bývají často pojmenované podle jejich významu. Většinou byly voleny přímým směrem bez ohledu na krajinný reliéf.

To se týkalo především tzv. „*Pivních stezek*“. Ta nejznámější vedla z Lanškrouna přes skuhrovský kopec Třebovských stěn a dále směrem na Lanpšerk a Ústí nad Orlicí. Po této cestě se přepravovaly vozy s pivem z lichtenštejnského pivovaru v Lanškrouně, které podle knížecího příkazu zásobovalo celé panství.

Podobným příkladem byla tzv. „*Stříbrná stezka*“, která vedla z Lanškrouna do České Třebové. Opět byl volen přímý směr, bez ohledu na zámecký vrch u Rudoltic či oblast damníkovské hájenky na Třebovských stěnách. Po této cestě se přepravovaly stříbrné mince, které se získávaly prodeje piva z lichtenštejnského pivovaru.

Další příklad místních stezek lze uvést tzv. „*Pašerácké stezky*“. Mezi ty nejznámější patří cesty v obcích Studené u Jablonného nad Orlicí a Písařov u Červené vody. V zájmovém území vedla i tato stezka v údolí Moravské Sázavy. Pašeráckými Název je odvozen od pašeráků, kteří mezi obcemi přepravovali téměř cokoliv, od cukru, soli, sirek, petrolej až po jiné průmyslové zboží. Josef Němec, manžel Boženy Němcové, který během čtyř měsíců v roce 1839 vykonával v Lanškrouně funkci správce potravní daně, se poté chlubil tím, že konečně dopadl pašeráka Nikla, který pašoval zboží právě v Sázavském údolí.<sup>51</sup>

Místní krátké stezky se využívaly pro přenos mrtvých z jedné vesnice do druhé, která vlastnila hřbitov. Tyto stezky dostaly proto název „*Umlčnická*“ neboť se zemřelým lidově říkalo umrlci. Jako příklad lze uvést tzv. „*Hornodobroučskou umlčnickou cestu*“, po ní nosili či vozili až do 2. poloviny 19. století své mrtvé k pochování na hřbitov v Čermné, neboť do roku 1870 nebyl zřízen hřbitov v Horní Dobrouči. Trasa vedla z Horní Dobrouče přes několikrát zmíněný Kreuzigerův kříž, do Čermné na místní hřbitov. Stejně tak „*Jakubovická umlčnická cesta*“, která vycházela z Jakobovic a vedla k Borovicím a poté cestou údolím potůčku k Čermné. Než byla vybudována silnice na Jakobovice a do Lanškrouna, tak se jezdilo právě touto částí, zvanou umlčnická cesta.<sup>52</sup> Dnes je již zarostlá a nepoužívá se.

---

<sup>51</sup> Z vyprávění historika Dušana Šlahory

<sup>52</sup> JANSÁ, Vladimír, ŠILAR, Jan. *700 let obce Čermná*. Dolní Čermná: Obec Dolní Čermná, 2004, s. 57.

Podobný význam měla i tzv. „*Kostelní cesta*“ do roku 1765, jelikož Dolní Dobrouč neměla kostel ani faru. Proto byla přifařena k farnosti v Čermné. Občané tak chodili či jezdili do kostela sv. Jiří v Čermné po cestě, kterou nazývali silnicí. Tato cesta vycházela z Dolní Dobrouče od nynějšího hřbitova a vedla napříč sedmi selskými lány přes údolí a dále nahoru do Petrovic, kde se napojovala část již zmíněnou „Zemskou cestu“ sever – jih. Dále šla přes Červený vrch a přímo do Čermné. Je zřejmé, že tato cesta byla využívána od Ústí nad Orlicí, jelikož dnešní silnice přes Petrovice na rozcestí u Dolní Čermné byla postavena až v roce 1906. Stejně tak tomu byla i „*Kostelní cesta z Petrovic*“ vedoucí opět ke kostelu sv. Jiří v Čermné. Ta vedla přes místní část Petrovic Kotel, dále k Jansově kapliče a pod vrcholem Varta sestupovala přes Kreuzigerův kříž do Čermné.

V roce 1581 bylo Lanškrounu uděleno zplnomocnění k prodeji soli, který byl skladován v radničních prostorách. Vznikaly tak jakési „*Solní stezky*“, po kterých se převážela sůl do Čech až ze solných dolů v Rakousku. Jednou z nich mohla vést i stezka do Lanškrouna. Bohužel ta nebyla v žádných zdrojích ani terénním výzkumem potvrzena.

## **10 VÝSLEDKY TERÉNNÍHO VÝZKUMU – POPIS JEDNOTLIVÝCH LOKALIT**

V této kapitole jsou představeny jednotlivé lokality. Některé z nich byly předem vytipovány podle zadání Mgr. Jana Martínka. Ostatní lokality byly stanoveny na základě literárních pramenů popřípadě ústním sdělením. Na těchto lokalitách probíhal terénní výzkum a následné mapování. Součástí je jejich podrobný popis a výsledná mapa vytvořená na topografickém podkladu základní mapy 1 : 10 000 Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního. Jako důkaz jednotlivých zachycení stop nebo průběhu starých komunikací slouží vlastní fotodokumentace. Výsledné mapy a fotografie jednotlivých lokalit jsou součástí přílohy.

### **1. Lokalita Skuhrov severovýchod**

Lokalita se nachází v oblasti Třebovských stěn, což je výrazný svah tvořený ostrými opukovými zlomy, s velkým sklonem a výskytem skalních výchozů a skalních stěn. Je to nejvýraznější součást Hřebečovského hřbetu, která se táhle od zříceniny hradu Lanšperk, až k obci Damníkov. Západní svahy stěn se zvolna svažují k České Třebové, oproti východním, které tvoří terénní zlom do údolí Lanškrounské kotliny. Díky tomuto zlomu byl terén značně komplikovaný. Svahy jsou porostlé bučinou s klenem a mezi jehličnatými stromy nalezneme převážně jedli a smrk. Na sledované lokalitě byl nalezen pouze 1 úvoz s výrazným projevem i ve vegetaci (opilé stromy). Úsek je cca 100 m dlouhý bez větvení. Směřuje se západu na severovýchod. Tato lokalita je součástí přírodní rezervace Třebovské stěny, kde se v opuštěných opukových lomech hlavně nedaleko obce Skuhrov nachází několik tábořišť s pramenem pitné vody a se zákoutím třebovských trampských osad. Lokalitou prochází také naučená stezka Údolím Skuhrovského potoka. Podle nálezů přepokládám, že lokalita nebyla v minulosti intenzivně využívána jako stezka.

### **2. Lokalita Skuhrov jihovýchod**

Středem této lokality prochází silnice II. třídy 315 ze směru Lanškroun na Ústí nad Orlicí nedaleko obce Skuhrov. Oblast je tak dokladem staré cesty ve směru Lanškroun – Skuhrov. V jižní části této lokality jsou patrné úvozy (cca 4) s hloubkou kolem půl metru. Postupně směrem na severovýchod se nepodařilo najít žádné další

stopy z důvodu nevhodného terénu strmého svahu Třebovských stěn. Lokalita je v současnosti vzrostlým listnatým lesem (bučina) s příměsí borovice. Nachází se zde velké množství křídových pískovců a opuky. Tyto sedimenty představují pozůstatky moře, kde zde bylo v období druhohor. Postupným stoupáním z východu na severozápad se dostaneme na hřeben Třebovských stěn, kudy prochází již zmíněná naučená stezka Údolím Skuhrovského potoka. Cesta na sever po hřebenu Třebovských stěn nás dovede k hlavní silnici na II. třídy 315 směr Ústí nad Orlicí. Na rozcestí těchto cest se nachází již trojboký netypický sloup s železným křížkem (bližší popis viz kapitoly Příslušenství silnic – rozcestníky). Tato cesta přibližně sleduje směr staré tzv. „Pivní cesty“, kterou se prý rozváželo pivo knížecího pivovaru v Lanškrouně. Původní cesta dále směřovala směrem na zříceninu Lanšperka, dnes je však již zarostlá.

### **3. Lokalita Lanškroun – Ostrov**

V této lokalitě byly vytypované čtyři menší oblasti podél silnice II. třídy 315 ze směru Lanškroun – Ostrov. Ze čtyř oblastí je nejvíce zajímavá nejzápadnější, díky dochované původní komunikaci směrem na Ostrov. Jedná se přibližně o 400 m dlouhý úsek široký asi 5 m, který kopíruje směr nynější silnice. Dokladem této původní komunikace je výrazný kříž. Poblíž této cesty se nachází boží muka, která dříve sloužila jako popraviště. Oblast je z části zarostlá a pokryta jehličnatým lesem.

Druhá oblast směrem od západu se nachází v místě zvaném Kypuš. Oblast je dělená na dvě části hlavní silnicí. Nalevo od ní ze směru Lanškroun, se nachází Lískový kopec (452 m n. m.) s bývalým kamenným lomem. V tomto území jsou opět patrné sedimenty křídového moře v podobě opuky. Na pravé straně o silnice je výrazný vrch původní sjezdovky. Tato oblast je hojně využívána jako turistická stezka, neboť tudy prochází naučná stezka „Kolem Lanškrounských rybníků“. Původní stopy starých komunikací zde nebyly patrné.

Zbylé dvě oblasti jsou na okrajích strmých srázů, proto zde terénní výzkum nebyl vhodný. Lze konstatovat, že zde nejsou patrné stopy starých komunikací. Pouze tudy prochází hipostezka<sup>53</sup>, směřující k oblasti lanškrounských rybníků.

---

<sup>53</sup> Hipostezka je stezka mimořádně vhodná pro cestování na koni

#### **4. Lokalita Dobroučské dolíky**

V lokalitě patřící do katastru obce Horní Dobrouč, byly vytipované dvě oblasti s možným výskytem starých stezek. Nalezená stezka byla pouze v západní oblasti. Byl tu objeven výrazný úvoz hluboký místy až 1,5 metru, který vyznačuje směr původní staré cesty, která vedla ke Kreuzigerovu kříži a dále do obce Dolní Čermná. Dnes je horní část této cesty částečně zarostlá vegetací. Zajímavostí však je fakt, že tato stezka nedávno sloužila jako turistická, neboť je zde místy zachovalé značení žluté turistické značky. Stará stezka je označena kamenným křížem. Nedaleko odtud se nachází boží muka na pískovcovém trojbokém podstavci vysokém 3,4 m, s letopočtem 1889. V horní části je patrná nika pro sošku. Křížek na vrcholu zřejmě chybí. Boží muka jsou dnes zarostlá vegetací. Cesta dále vedla směrem na obec Jakubovice, což je dobře patrné na mapě II. vojenského mapování.

Ve druhé východní oblasti této lokality nebyly patrné žádné stopy po původní cestě.

#### **5. Lokalita Kreuzigerův kříž**

O této lokalitě se dá říci, že je jednou z nejdůležitějších. Nachází se přibližně 2 km východně od obce Dolní Čermná, ale její pozemky spadají do katastru obce Horní Dobrouč. Právě u Kreuzigerova kříže se nachází křižovatka starých cest. Její detailní popis je uveden v kapitole 9. 2.

Je to také místo hlavního evropského rozvodí, které pokračuje po hřebeni směrem na Bukovou horu. Přímou na lokalitě je patrný zahloubený nepoužívaný úvoz v délce cca 100m se stávající cestou vedle úvozu. Zahloubený úvoz je ve směru V-Z, v severojižním směru je patrné výrazné zahloubení (úvoz). Přibližně 200 m jihovýchodně od kříže je patrný úvoz v mírném svahu, který je opět nepoužívaný a stáčí se mírně k jihu. Délka úvozu je cca 250 m, s maximální hloubkou do 1,5 m a šířkou 2 m (viz foto 12 v příloze).

Polní cesta na východ pokračuje do Dolní čermné. Po pravé straně je přibližně 300 m od kříže zahloubená studánka v „Crku“ s obrázky svatých a odpočívadlem. Na základě vlastního zjištění byla studánka vybudována místními zahrádkáři v druhé polovině 20. století a je známá díky kvalitní vodě se stálou teplotou 6 °C.

Závěrem je nutné dodat, že cesta směr Z-V byla zároveň tzv. „Hornodobroučskou umrlčí cestou“, kterou se vozili mrtví na hřbitov do Čermné (viz kapitola 9.3)

## 6. Lokalita Mariánská hora

Oblast Mariánské hory patří opět mezi nejzajímavější lokality. Byly zde zmapovány úvozy ve směru S-J a také další stopy ukazující na východní a severovýchodní větev v lokalitě Na bídě. Na severním úbočí Mariánské hory je patrný velký svazek 7 úvozů. Začínají na kraji lesa u výrazné lípy a pokračují v přímém směru až ke kostelu. Maximální hloubka je přes 2 m. Výrazným úvozem s širokým dnem přes 3 m je nejvýchodnější úvoz, který je po levé straně stávající lesní cesty směrem ke kostelu. Na jižní straně se podařilo zachytit dva svazky úvozů. Jeden je pokračováním trasy S-J, druhý se připojuje do trasy směrem od západu.

Trasa se podařila zachytit i dalším svazkem úvozů cca 600m jižně od Mariánské hory. Bylo zde zmapováno 9 úvozů hlubokých do 1m. Zajímavostí jsou dřeviny identifikující existenci cest (svazků). Na severní straně je to lípa, na jižní straně potom duby zimní. Mariánská hora představuje pravděpodobně významnou křižovátku nebo i zastávku ve směru S-J (Dolní Čermná, Lanškroun), na kterou se připojuje v severní části v lokalitě Na bídě (křižovátka) směr SV (Horní Čermná) a V (Nepomuky, Výprachtice). Je zajímavé, že cesty v daném směru jsou patrné na II. vojenském mapování. Jižní větev mívá zastávku a v oblasti lanškrounských rybníků se stáčí východním směrem do Lanškrouna.

## 7. Lokalita Výprachtice - Hoblovna

Tato lokalita se nachází v horní části obce Výprachtice. Název „Hoblovna“ si vymysleli místní lidé, podle místa často ohoblované větry. Podle autora knihy „O původu jmen na Lanškrounsku“ se tvrdí, že název Hoblovna souvisel se jménem Jablonné, které mohlo vzniknout odvozením od slova *Gabel*, neboli vidlička, což by značilo rozdvojení cest, či místo dělení cest evropským rozvodím. Pravdou je, že obcí Výprachtice prochází evropské rozvodí. Nicméně v této části se podařilo nalézt stopy původní komunikace, která vedla přímým směrem z jihu na sever. Tato komunikace je rozeznatelná i z III. vojenského mapování 1 : 75 000, mapový list 3957. Dnes je to silnice III/31118 ze směru Lanškroun - Čenkovice. V lokalitě jsou patrné dva úvozy nad cestou, které se opět připojují na stávající komunikaci.

## **8. Lokalita Dolní Dobrouč – Dolní Čermná (Petrovice)**

V této lokalitě byly značené dvě oblasti s možným výskytem stop po starých cestách. V západní lokalitě se nacházejí pouze lesní cesty, bez původních známek dřívějších komunikací. Ve východnější oblasti se nachází Jansova kaplička. Její vznik je datován do roku 1700. Podle literárních zdrojů měla vést touto lokalitou tzv. „kostelní cesta“ z Petrovic do Dolní Čermné. Pravděpodobně je cesta zoraná, jelikož se lokalita z větší části vyskytuje na poli. Zajímavostí je pouze to, že nedaleko tohoto místa se tyčí strmý kopec Varta (508 m n. m.), dříve také Stráž. Jméno nese z válečných nepokojů, kdy byly na dobře viditelných kopcích zapalovány hranice, aby bylo ohněm varováno obyvatelstvo před blížícím se nepřítelem. Dříve byl tento kopec bezlesý.

Náhodně se také našla oblast spadající do této lokality. Nachází se přibližně 300 m východně od obce Dolní Dobrouč. Byly zde patrné 4 hluboce zaříznuté úvozy dlouhé cca 100 m s maximální hloubkou přes 3m. Jsou částečně zahloubeny vodním tokem. Nebyla nalezena žádná souvislost mezi spojením s jinou obcí. Možná se jedná o místní polní cesty.

## **9. Lokalita Nepomuky**

Jedna nejzajímavějších lokalit s výskytem zachovalých svazků úvozů v delší trase. Mapované úseky začínají v místě křížení silnice s Kalným potokem 2 km jižně od obce Nepomuky (pomístní název U Půlcesty). Hned na začátku trasy je patrné větvení na dva směry. Jeden směr cca 5 úvozů hlubokých od půl do 1 m vede podél stávající asfaltové silnice na Nepomuky. Druhý směr na SV je výraznější s výskytem až 11 úvozů dlouhých přes 300m (hloubka od 30 cm do 1 m). Úvozy dále pokračují směrem k vrcholové partii, kde se postupně snižuje jejich počet na cca 5 úvozů. Trasa byla potvrzena výskytem 5 úvozů v sedle 300 m jižně od vrcholu Okolník.

Poslední úsek byl zachycen cca 100 m od kóty 546,9, kde je opět 5 úvozů. Směr trasy míří k Výprachticím (místní část Halda). Trasa je vedena mezi stávající silnicí a hluboce zaříznutým údolím Moravské Sázavy. Podle zdrojů informací z literatury by se mohlo jednat o tzv. „Horáckou stezku“, která dále propojovala horské vesnice.



## **10. Lokalita Kalhoty - Bystříčko**

Podél stávající silnice II/311 cca 500 m jižně od obce Bystříčko jsou patrné 4 úvozy. Délka nejdelšího zahloubení je cca 100m a hloubka nejhlubšího až 1,5 m. Úvozy vedou podél současné místní polní cesty ústící na hlavní silnici II/311. V místě označeném Dláždění je patrné zpevnění. Podle počtu úvozů je možné předpokládat trasu vedoucí z části Kalhoty do obce Bystříčko (regionální směr na Jablonné nad Orlicí).

## **11. Lokalita Krasíkov - Koruna**

V obci Krasíkov v místní části Koruna je v západní části patrná sníženina, většinou bez vodního toku, která se jeví jako úvoz (viz foto 28 v příloze). Z místního šetření bylo zjištěno, že se jednalo o cestu na obec Třebářov. Okolí obce Krasíkov - Koruna bylo vytipováno jako možná oblast výskytu staré cesty směrem na Hoštejn. V terénu se ale nepodařilo v blízkosti obce najít žádné další stopy.

## **12. Damníkov – Myslivna**

Lokalita byla zadána Mgr. Janem Martínkem. Jedná se o pravděpodobný přechod Hřebečovského hřbetu, protože sklon svahu v SZ směru je mírný a umožňoval tak snadný přechod jinak strmého svahu tohoto hřbetu. Na lokalitě je patrné připojování ze dvou směrů. Jeden směr se připojuje z východu s převládajícím směrem na Lanškroun, druhý směr má jižní orientaci na Damníkov. Stopy starých cest se podařilo ověřit pouze k sedlu U Spálené boudy. Trasa za sedlem nebyla z časových důvodů mapována. Směr od jihu je v terénu patrný několika úvozy hlubokými do 1 m, které ústí na polní zpevněnou silnici k myslivně a na Damníkov. Úvozy končí po cca 100 m bez zřetelného pokračování. Směr je možné zachytit až v blízkosti sedla jako svazek cca 5 úvozů podél stávající lesní cesty. Hloubka úvozů je opět do 1 m.

Nejzajímavější partií v dané lokalitě je oblast kolem studánky, kde v prostoru cca 200 m<sup>2</sup> je velká koncentrace úvozů po pravé i levé straně lesní asfaltové cesty. Nejhlubší úvoz má hloubku kolem 2 m. U největších úvozů je šířka dna přes 1 m. Úvozy nejbližší silnici jsou přehloubeny vodní erozí (odvod vody z asfaltové silnice). Po pravé straně studánky je viditelný rovný úsek široký 6-8 m, dlouhý 80 m, na něj se

napojuje z východní části hluboce zaříznutý úvoz (hloubka přes 3 m) šířka cca 6 m, který se po 150 m dále větví. Přímo v sedle jsou patrné tři hluboké úvozy, které pokračují dolů do údolí. V pravém úvozu ve směru k sedlu je zjevná drobná těžba a v depresi jezírko. Tyto tři úvozy jsou pravděpodobně i nejstarší (nejširší).

Druhý zachycený směr (východnější) je napravo od silnice k sedlu. Ve svahu je patrná drobná lomová těžba (pískovec, opuka). Podél stávající cesty na úrovni lesa jsou v porostu viditelné svazky úvozů směřující na jih (v úrovni stávajících budov). Jedná se o mělce zahluobené formy (do 30 cm). Síť úvozu je přerušována většími úvozy a haldami. V lokalitě byla povrchová těžba opuky i průzkumná hlubinná těžba (značená i na mapě II. vojenského mapování, viz foto 31 v příloze.) Byla zde nalezena průzkumná škola z poloviny 19. století dlouhá cca 7 m. Na základní mapě jsou patrné odvodňovací kanály z důlních děl.

Zajímavostí je vlastní silnice z Damníkova. Zhruba od podjezdu železniční trati k myslivně, je silnice zpevněna tzv. štětováním a jedná se o zachovalou ukázkou zpevňování silnic.

### **13. Horní Čermná - Kalhoty**

V lokalitě se podařilo nalézt svazky úvozů na půlce cesty mezi Horní Čermnou a místní částí Kalhoty. V lokalitě bylo zmapováno 8 mělkých úvozů (hloubka do 0,5 m), které pokračují po polní a lesní cestou. Úvozy začínají u Misionárního kříže, kde je zároveň malá pískovna. Ve vrcholové partii na konci mapované cesty jsou patrné agrární terasy. Trasa je popisovaná v literatuře jako část tzv. „Horácké cesty“ s navazující „Zemskou stezkou“.

### **14. Lokalita Rychnov na Moravě**

Původní cesta vedla přes vrch kde je v současnosti obecní vodárna. Výrazným identifikačním prvkem původní cesty je zahluobený zářez šířky 7 m s terénním stupněm po pravé straně ve směru na Rychnov. Jeho maximální výška dosahuje cca 2,5 m a je lemován lipami a duby. Zářez je patrný v severním svahu kopce, kdy cesta míří do Rychnova na Moravě. Zhruba v polovině svahu jsou patrné 3 úvozy, z nichž jeden přechází ve strž, která je neprůtočná. Šířka dna se pohybuje kolem 2 m a výška od 2 do 8 m. Výrazné zahluobení nejspíš vzniklo díky výskytu permských pískovců a prachovců (červená barva).

Na lokalitě jsou pravděpodobně cesty různého stáří. Původní hluboce zahloubený úvoz byl nahrazen novější cestou po pravé straně, na které je patrné dláždění. Materiál použitý na zpevnění povrchu nepochází z lokality, protože okolní erozní formy ukazují na nezpevněné sedimenty. Podle mapových pramenů se nejspíše jednalo o již novější tzv. „císařskou cestu“. Cesty ústí na začátku obce Rychnov na Moravě naproti kostelu dále se a napojují se na novou komunikaci, která vede západnějším směrem. Zhruba ve střední části novější komunikace je patrná další cesta připojující se z východu. Zajímavostí je, že hloubka úvozu této oblasti je v rámci mapovaných lokalit největší.

### **15. Trasa Moravská Třebová - Staré Město - Rychnov na Moravě - Lanškroun**

Z mapových podkladů (obr. 26) byla patrná cesta Moravská Třebová – Lanškroun již v roce 1733, a proto bylo cílem mapování zjistit možnou existenci této cesty. Na této trase se podařilo zmapovat více dokladů staré cesty. Jedná se o úvoz ve Starém Městě, který vede od středu obce k stávající silnici Staré Město - Radišov. Úvoz je široký cca 3,5 m místy zahloubený přes 1,5 m. Úvoz lemují dvě vysoké lípy. Jedna je v místě jeho zaústění do stávající silnice a druhá je v polovině úvozu. Severnější část je lemována výmladky líp, které jsou pravděpodobně pozůstatkem lipové aleje. V polovině cesty mezi Radišovem a Rychnovem na Moravě jsou po obou stranách silnice další úvozy. Počtem i zahloubením převažují ty na levé straně. Podařilo se je zachytit na dvou místech. Nejhlubší a nejdelší pasáž je blíže Radišovu. Maximální hloubka je do 1 m. Nejzajímavější lokalitou na trase je původní cesta u Rychnova na Moravě. Na křižovatce polní cesty se stávající asfaltovou silnicí Radišov - Rychnov na Moravě cca 1 km jižně od Rychnova začíná původní cesta značená již na mapě II. vojenského mapování. Zachovalá část se nachází až v druhé polovině původní cesty. Po pravé straně cesty je patrné zahloubení až 3 m se šířkou komunikace 6 m. Tato původní cesta je stále používanou polní trasou. Po levé straně v místě napojení na polní cesty od východu začíná hluboký úvoz, který ústí u obce Rychnov. Jeho hloubka v místě vyústění je přes 5 m a šířka přes 10 m. Je zde patrný výskyt málo odolných permských hornin (červená barva). Od připojení polní cesty je na původní cestě patrné kamenné dláždění (viz Lokalita Rychnov na Moravě).

## 11 VÝZNAM STARÝCH STEZEK NA LANŠKROUNSKU

Na základě získaných informací z terénního šetření a literárních pramenů, můžeme v oblasti Lanškrounska najít několik kategorií starých stezek. Jejich význam je stanoven na základě dobových informací. Většina mapovaných stezek je již nepoužívaných, nebo byla původní trasa změněna, a je využívána pouze dílčí část. Také z důvodu změny administrativního členění nemají některé stezky již takový status, jako měly v minulosti.

Ze získaných indicií můžeme na daném území klasifikovat stezky podle významu, který měly v minulosti, na následující kategorie:

- stezky regionálního a vyššího významu
- stezky lokálního významu

Stezky regionálního a vyššího významu jsou spojeny s historickými obchodními trasami nebo cestami vedoucími do okolních zemí. Z čerpaných zdrojů se na území Lanškrounska jedná o dva významné směry. Jejich křížení je doloženo v místě zvaném Kreuzigerův kříž. Od tohoto místa jsou potom jednotlivé směry definovány. Severní cesta, která pravděpodobně souvisela s výměnou zboží a kontaktem s Kladskem do doby připojení k českým zemím se vstupem v Náchodě. V jednom případě je tato trasa zmiňována i jako jantarová, což lze z historických souvislostí i existencí jantarové stezky dále na východ zpochybnit. Jižní směr má reálný základ a je doložen více literárními prameny. Tato cesta vedla na Svitavy a Brno s cílovým místem Terst.

Spojení Východ - Západ má převažující západní směr na Ústí nad Orlicí, Českou Třebovou, Litomyšl, Chrudim. Pravděpodobně se tedy jedná o regionální výměnu zboží. Směrem na východ byla trasa vedena na Jablonné nad Orlicí dále případně na Mladkov do Kladska a dále do Pruska a Pobaltí (viz. Kapitola 9.2).

V rámci regionálních cest lze najít kromě západní trasy i další jižní trasu, která vedla z Lanškrouna do Rychnova na Moravě, Starého města, Moravské Třebové, Trnávky, Jevíčka, do Brna. Doklady této cesty jsou stále patrné.

Zajímavější kategorií starých cest jsou lokální stezky. Tyto se podařilo částečně lokalizovat a mnohem lépe doložit. Jejich význam byl lokální a již název cesty definuje

její využití. Jedná se zejména o tyto stezky: „Umrličí“ po které se převáželi (přenášeli) mrtví na hřbitov. „Kostelní“ využívaná hlavně pro potřeby konajících se bohoslužeb v kostelech. „Pivní“ k přepravě piva z lanškrounského pivovaru směr Ústí nad Orlicí. „Solní“ pravděpodobně trasa s dominantním převozem soli. „Pašerácké“, „Horácké“ využívající cest spojujících obce v horských oblastech aj. Význam těchto zmíněných stezek a jejich smysl se postupem času vytrácel. Nyní jsou stezky používané omezeně, původní úvozy převážně zarostlé, zorané nebo přeměněné na silnice. Dokladem mohou být často solitérní dřeviny, nebo boží muka a jiné doprovodné prvky starých komunikací.

## 12 DISKUZE

Mapování starých cest je časově náročné a je nutné projít velké zalesněné úseky. Ve většině případů se podařilo podle popisu z literatury stopy starých cest dohledat v terénu. V některých případech se podařilo najít stopy i náhodou v oblasti, která nebyla původně vymezená ani zmíněna v literatuře. V některých vytipovaných lokalitách se ale existence starých cest nepotvrdila, nebo byly stopy nejasné. V těchto případech se jednalo o výskyt pouze jednoho úvozu nebo cesty bez výrazného zahloubení. Nebyly zde patrné ani typické objekty starých stezek (boží muka, solitérní dřeviny apod.). Tato skutečnost ale nemusí znamenat neexistenci staré cesty, pouze vývoj krajiny setřel původní stopy, nebo se v terénu tyto znaky ani nevytvořily.

Dobře patrná je tato skutečnost u Kreuzigerova kříže, který je z dobových dokumentů zmiňován jako významná křižovatka starých cest. V terénu jsou patrné pouze dva zahloubené úvozy a doprovodné prvky v podobě božích muk, zastavení u studánky a nápadné stromy.

V oblasti Dolní Čermné nebo Horního Dobrouče je specifický typ reliéfu s velkým počtem hlubokých členěných údolí, které ale díky specifickému horninovému složení (mořské sedimenty) mají shlazený průběh. Právě oblast Dobroučských dolíků je charakteristická výskytem zahloubených erozních forem. Je to tedy oblast, která mohla být významným tranzitním místem, které ale nelze z mapování doložit. Pouze orientace vybraných erozních tvarů napovídá o převažujícím směru S-J a možných průbězích cest. Vegetační příznaky existence starých cest se v daném území příliš nevyskytují, vyjma solitérních stromů, které jsou na druhou stranu v zájmovém území dobrým vodítkem pro identifikaci jejich existence. Předpokládané trasy se na orné půdě nebo travních porostech dají vysledovat z průběhu vrstevnic. V terénu se projevují jako shlazené sníženiny o šířce několika desítek metrů, které jsou dobře patrné na svazích.

Průběhy cest byly zakresleny podle projevu reliéfu a tvaru vrstevnic, případně podle vegetačních příznaků. Je zde pochopitelně jistá míra pravděpodobnosti zatím nepotvrzená detailním terénním výzkumem (výkopové práce apod.). Vzhledem k náročnosti terénního mapování se pochopitelně nepodařilo pokrýt celé území a jsou zde určité oblasti, které stojí za pozornost. Oblastmi, kterým by se mohla věnovat další pozornost je oblast Dobroučských dolíků, Červenovodského sedla, Červeného vrchu, nebo sedla v lokalitě Myslivna.

## 13 ZÁVĚR

Spojení výrazu staré stezky nejsou mezi veřejností příliš používány. V dnešní době je pojem stezka známý většinou s významem cyklostezka či naučná stezka. Studium starých stezek se dostává do podvědomí především historikům a historickým geografům.

Cílem zadané diplomové práce bylo charakterizovat z dostupných pramenů průběh starých komunikací v zájmovém území. Součástí práce byl terénní výzkum, v rámci něhož šlo o ověření a následné zdokumentování stop a terénních příznaků těchto komunikací. Zájmovou oblastí byl region Lanškrounsko v nejvýchodnějším cípu Čech na hranici s Moravou.

S použitím vhodné metodiky byl proveden terénní výzkum předem vytipovaných lokalit dle zadání Mgr. Jana Martínka a také lokalit zjištěných vlastním studiem literárních pramenů popř. z ústního sdělení. To vedlo k objasnění výskytu starých stezek v jednotlivých lokalitách.

Terénní výzkum byl hlavní prostředek k dosažení cílů této práce. V rámci něho probíhalo vytvoření fotodokumentace stop průběhu starých komunikací a jejich detailní zaměření pomocí GPS. Pro zaměření trasy a pozice mapovaných objektů byl využíván přístroj Garmin Oregon 300. Na jeho základě byly vytvořeny shapefilly se zákresem průběhu tras a dalších mapovaných objektů. Pro jednotlivé lokality byly vytvořeny přehledné mapy v měřítku 1: 10 000 znázorňující výskyt a průběh starých stezek a dalších objektů s nimi spojených.

Pro mapování stezek bylo nejvhodnější období jara, kdy je vegetace slehlá sněhem. Bohužel v letošním roce díky extrémně dlouhé zimě a výšce sněhové pokrývky, se nepodařilo realizovat terénní výzkum v předpokládaném rozsahu. Na tomto základě nebyla zpracována oblast Červenovodského sedla kolem Bukové hory u Čenkovic. Většina zajímavých lokalit byla ale zmapována.

Mezi nejzajímavější objevy bezesporu patří potvrzení významu Mariánské hory ve vztahu k regionálním trasám, nalezení svazků úvozů na trase Lanškroun – Nepomuky - Výprachtice a významné křížení cest u Kreuzigerova kříže. Mimo téma starých cest se podařilo nalézt zaniklý rybník na trase Lanškroun – Jakubovice.

Přes nepřízeň počasí se ale podařilo cíle práce naplnit v rozsahu větším, než bylo původně předpokládáno.

Závěrem bych chtěla říci, že tato diplomová práce byla pro mě osobně velkým přínosem. Jak z hlediska odborného, tak hlavně z hlediska praktického, neboť jsem se naučila rozpoznávat jednotlivé stopy vedoucí k původním starým stezkám či další orientace v krajině. Díky terénnímu výzkumu jsem blíže poznala svůj rodný kraj a objevila tak místa, která jsem před tím nikdy nenavštívila. Věřím, že tato diplomová práce bude přínosem i pro ty, co se chystají navštívit tuto oblast nebo pro ty, co zde sice již žijí, ale tato zajímavá místa neznají.



## **14 SUMMARY**

This thesis deals with the study of old trails and their verification in the field. Area of interest was Region of Lanškrounsko in Eastern Bohemia in the Moravian border. Using a suitable methodology was carried out fieldwork in selected locations by entering Mgr. Martinek and locations identified self-study literature or from oral communication. All this led up to the explanations of occurrence about old trails in various locations. Fieldwork was the main subservience to achieve the objectives of this thesis. Part of this work was creation of photos with course of old roads and their detailed focus with GPS. For individual locations were created survey maps scale of 1:10,000. Maps showing the occurrence and process old trails and other objects associated with them.

During the processing of the final thesis was used cooperation with the Municipal Archives Museum in Lanškroun and local historian. Part of this work is a general description of what is the old paths. In this work is also described the history of Lanškroun and selected communities in the area of interest. You can find there the description of the most interesting historical monuments which related with old trails in the selected area.

## 15 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A OSTATNÍCH ZDROJŮ

### Literární zdroje:

BORKOVCOVÁ, Marie, et al. *Krajem Koruny země: Vlastivěda Lanškrounska*. Vyd. 1. Lanškroun: Městské muzeum, 2002. 560 s. ISBN 80-238-9081-6.

BORKOVCOVÁ, Marie, UHLÍŘ, Karel. *Obce Lanškrounska: album starých pohlednic z let 1897-1945 ze sbírky Karla Uhlíře*. Lanškroun: Městské muzeum, 2008, 326 s. ISBN 978-80-254-2195-6.

BERAN, Miroslav, PECHÁČEK, Jiří. *Dobroučské obrázky*. Ústí nad Orlicí: Oftis, 1996, 60 s. ISBN 978-808-6042-008.

CENELÍN, Dušan, *Staré komunikace česko-moravského pomezí: Trstenická stezka jako historický mýtus*. Strojopis 2002, Muzeum Velké Meziříčí.

CENDELÍN, Dušan. *Staré komunikace*. Vizovice, 1999, 127 s.

CIBULKA, Josef. SOKOL, Jan. *Soupis památek historických a uměleckých v okrese Lanškrounském*. Praha: nákladem archaeologické komise při české akademii věd a umění, 1935.

DUDEK, Karel. *Polička a zemská stezka Hrutovská-Trstenická*. Polička: vlastním nákladem, 1939, 21 s.

FELCMAN, Ondřej, MUSIL, František. *Dějiny východních Čech: v pravěku a středověku (do roku 1526)*. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství Lidové Noviny, 2009, 825, [1] p. ISBN 80-742-2003-6.

HOLUBOVÁ, Markéta. Kámen jako znamení na cestě. In: MATUSZKOVÁ, Jitka. *Staré stezky: znam Sborník příspěvků z 5. semináře 19. dubna 2000*. V Brně: Památkový ústav, 2000, 10 - 14. ISBN 80-85032-77-5.

HRAŠE, J. K. *Zemské stezky: Strážnice a brány v Čechách*. Nové Město n. Metují, 1884, 182 s.

CHLÁDEK, Jindřich. *Lanškroun: Průvodce o fondech a sbírkách okresního archivu*. Pardubice: Krajský dům osvěty v Pardubicích, 1959, 84 s.

JANSA, Vladimír, ŠILAR Jan.: *700 let obce Čermná*. Dolní Čermná: Obec Dolní Čermná, 2004, 240 s. ISBN 80-239-3135-0.

JIREČKA, J. Solní monopol. *Kronika města Lanškroun*. Strojopis.

KVĚT, Radan. *Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2003, 195 p. ISBN 80-200-1012-2.

KVĚT, Radan. *Staré stezky - součást lidské kultury*. Vyd. 1. Ilustrace Pavel Dvorský. Brno: Littera, 2012, 58 s. ISBN 978-80-85763-69-0.

KVĚT, Radan. *Staré stezky v České republice*. 2. vyd. Brno: Moravské zemské muzeum, 2002, 55 p. ISBN 80-702-8176-6.

KVĚT, Radan. *Základy nauky o starých stezkách: O stibologii*. Brno: Moravské zemské muzeum, 2002, 27 s.

LÁSKA, Jaroslav. Orlické hory a Podorlicko. *Někdejší Opocensko a jeho obyvatelé v urbářích panství ze XVI. až XVIII. století* [online]. 1999, č. 9, s. 27 [cit. 2012-11-07]. Dostupné z: <http://www.moh.cz/pdf/ohp/305.pdf>

MUSIL, František. *Osídlování Poorlicka v době předhusitské: kraj na Tiché Orlici, v povodí Třebovky a Moravské Sázavy*. Vyd. 1. Ústí nad Orlicí: Oftis, 2002, 280 s. ISBN 80-860-4264-2.

NOVÝ, Petr. K metodice výzkumu a datování starých komunikací. In: *Staré stezky: sborník referátů*. Brno: Národní památkový ústav, 2008, 9 - 14. 12/2008. ISBN 978-80-86752-62-4.

SLOUKA, Jiří. *Mariánské a morové sloupy Čech a Moravy*. 1. vyd. Praha: Grada, 2010, 240 s. ISBN 978-80-247-2996-1.

*Od starobylých zemských stezek k novodobým vozovkám v zemích českých a na Slovensku*. Ministerstvo techniky. Praha, 1948.

*Staré stezky 8/2003: Sborník referátů*. Brno: Národní památkový ústav - územní odborné pracoviště v Brně, 2003. ISBN 80-850-3295-3.

*Staré stezky: sborník referátů*. Brno: Národní památkový ústav, 2008. 12/2008. ISBN 978-80-86752-62-4.

ŠILAR, Jan. *Čermenské obrázky: Pověsti, báchorky, zázky, příhody i skutečné události z Čermné a okolí*. Dolní Čermná: obecní úřad v Dolní Čermné, 1995, 98 s.

ŠILAR, Jan. *Průvodce Orlickým podhůřím: Čermná naučnými stezkami*. Dolní Čermná: Obecní úřad v Dolní Čermné, 1999, 66 s. ISBN 80-238-4339-7.

VÁGNER, Silvestr. Krajina a prostor. In: *Staré stezky: Sborník referátů. 7/2002*. Brno: Státní památkový ústav, 2002, 22 - 27. ISBN 8085032802.

**Internetové zdroje:**

<http://geoportal.gov.cz/web/guest/home/>

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

<http://smircikrize.euweb.cz/>

<http://www.castles.cz/hrad-lansperk/>

<http://www.damnikov.cz/>

<http://www.dolni-cermna.cz/mestys>

<http://www.dolnidobrouc.cz/>

<http://www.hrady.cz/>

<http://www.lanskroun.eu/>

<http://www.lanskrounsko.cz/>

<http://www.mapy.cz/>

<http://www.novyzamek.cz/>

<http://www.orlicko.cz/>

<http://www.pamatkyodfrypata.estranky.cz/>

<http://www.rudoltice.cz/>

<http://www.rychnovnm.cz/>

**Další zdroje:**

Spolupráce s archivem Městského muzea v Lanškrouně, jmenovitě s paní PaedDr. Marií Borkovcovou

Rozhovor s místním historikem Dušanem Šlahorou

## **PŘÍLOHY**

## **Seznam příloh**

**Příloha 1** Fotodokumentace – volná na CD (Fotodokumentace\_Janyskova\_2013.pdf)

**Příloha 2** Mapy lokalit – volná na CD (Lokality\_Janyskova\_2013.pdf)

**Příloha 3** Mapa předpokládaných a potvrzených starých cest – volná na CD  
(Mapa\_stare\_cesty\_Janyskova.pdf)

**Příloha 4** Práce v elektronické podobě – volná na CD (DP\_Janyskova\_2013.pdf)