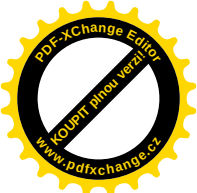


KRAJINOU ARCHEOLOGIE, KRAJINOU SKLA



PRAHA – MOST 2020



KRAJINOU ARCHEOLOGIE, KRAJINOU SKLA

Studie věnované PhDr. Evě Černé

Kateřina Tomková a Natalie Venclová (eds.)

Praha – Most 2020



Krajinou archeologie, krajinou skla

Studie věnované PhDr. Evě Černé

Through the Landscape of Archaeology, Landscape of Glass

Studies dedicated to PhDr. Eva Černá

Kateřina Tomková a Natalie Venclová (eds.)

Tato publikace vychází s podporou Ediční rady Akademie věd České republiky a projektu GA ČR 19-23566S Prehistorické a historické sklo z České republiky. Kontinuita dialogu archeologie a archeometrie.



Publikace byla podpořena Ústeckým krajem.



Autorský kolektiv: J. Beutmann, J. Blažek, G. Blažková, J. Crkal, T. Cymbalak, K. Derner, K. Drábková, J. Fröhlich, J. Frolík, F. Frýda, R. Hais, J. Havrda, J. Hložek, M. Hrdinová, A. Káčerik, D. von Kerssenbrock-Krosigk, J. Klápště, R. Kozáková, R. Křivánek, Š. Křížová, I. Kumpová, P. Kurzmann, K. Lavysh, P. Lissek, O. Mészáros, M. Novák, P. Nový, J. Podliska, N. Profantová, S. Siemianowska, A. Součková-Daňková, D. Stašíková-Štukovská, H.-G. Stephan, E. Stolyarova, R. Šefců, J. Špaček, K. Tarcsay, K. Tomková, S. Valiulina, D. Vavřík, T. Velímský, N. Venclová, M. Vopálenský, Z. Zlámalová-Cílová

Recenzovali:

prof. dr. hab. Sławomir Moździoch

prof. PhDr. Rudolf Krajíc, CSc.

Vydal:

Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i., Letenská 4, 118 01 Praha 1

<http://www.arup.cas.cz/>

Ústav archeologické památkové péče severozápadních Čech, v. v. i., Jana Žižky 835/9, 434 01 Most

<http://www.uappmost.cz/wp/>

Grafická úprava: Kateřina Vytejková

Fotografie struktur skla na dělicích listech a na obálce: Martin Frouz

Fotografie krajiny na obálce: Daniel Řeřicha

Tisk: TISKÁRNA K & B, s.r.o., L. Štúra 2456/16, 434 01 Most

© authors, 2020

© Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i.

© Ústav archeologické památkové péče severozápadních Čech, v. v. i.



Ústav archeologické památkové péče
severozápadních Čech
veřejná výzkumná instituce

ISBN 978-80-7581-024-3 (Archeologický ústav AV ČR, Praha)

ISBN 978-80-86531-22-9 (Ústav archeologické památkové péče severozápadních Čech)



OBSAH – CONTENTS

PhDr. Eva Černá jubilující (František Frýda – Jaroslav Špaček)	5
Eva a montánní archeologie (Petr Lissek – Jan Blažek)	9
Tabula gratulatoria	13
Bibliografie prací Evy Černé (zpracovala Lada Šlesingerová)	14

I. NA CESTÁCH (NEJEN) SEVEROZÁPADNÍMI ČECHAMI – JOURNEYS THROUGH NORTHWEST BOHEMIA AND BEYOND

Nada Profantová OZDOBY KOŇSKÉHO POSTROJE DOBY AVARSKÉ ZE SEVEROZÁPADNÍCH ČECH V SOUVISLOSTI S NÁLEZEM ZE ŽEROTÍNA, OKR. LOUNY	23
Jiří Crkal – Kryštof Derner DENDROCHRONOLOGICKY DATOVANÁ KERAMIKA 13. STOLETÍ Z KADANĚ	37
Jens Beutmann PLAYING OR BELIEVING: SMALL CERAMIC SCULPTURES FROM SAXONY AND CZECHIA	55
Aleš Káčerik HISTORICKÉ ÚVOZOVÉ CESTY V NOVÉ VSI V HORÁCH NA MOSTECKU V KONTEXTU STUDIA STŘEDOVĚKÉHO OSÍDLENÍ ČESKÉ STRANY KRUŠNÝCH HOR	69
Tomáš Velímský HERVICUS DE DYCIN NEBO OTEC FRIDRICHA ZE ŠUMBURKA? K ZÁVĚREČNÉ ETAPĚ EXISTENCE PŘEMYSLOVSKÉHO SPRÁVNÍHO CENTRA V DĚČÍNĚ OKOLO POLOVINY 13. STOLETÍ	79
Jan Klápště VÝPRAVA DO KRÁLOVSKÉHO MĚSTA MOSTU S BERNÍM REJSTŘÍKEM Z ROKU 1525	89

II. PO STOPÁCH SKLÁREN – ON THE TRAIL OF GLASSWORKS

Peter Kurzmann ZUR ENTWICKLUNG DER GLASMACHERÖFEN: EINE TANAGRA-FIGURINE	107
Danica Staššíková – Štukovská BOLA V BRATISLAVSKEJ SKLÁRSKEJ PECI PÁNEV, PERNICA ALEBO SKLÁRSKA VAŇA?	115
Hans-Georg Stephan NEUE ERKENNTNISSE ZUR MEHRSTUFIGEN MITTELALTERLICHEN GLASPRODUKTION: „EIN-OFEN-ANLAGEN“ IM WESERBERGLAND	125
Orsolya Mészáros GLASS FINDS FROM THE MEDIEVAL GLASS WORKSHOP VISEGRÁD – RÉV U. 5 (HUNGARY)	141
Jiří Fröhlich ARCHEOLOGICKY DOLOŽENÉ SKLÁŘSKÉ PECE NA ŠUMAVĚ A V NOVOHRADSKÝCH HORÁCH	151
Kinga Tarcsey EINE PERLEN- UND RUBIN-GLASHÜTTE AM GEGENBACH IN SCHWARZENBERG AM BÖHMERWALD, OBERÖSTERREICH (VORBERICHT)	161



Rudolf Hais

173

SKLÁŘSKO-TECHNICKÉ ZÁZNAMY A RECEPTÁŘE FIRMY JÍLEK V KAMENICKÉM ŠENOVĚ

Petr Nový

183

PO STOPÁCH ZAKLADATELE SKLÁŘSKÉHO RODU RIEDELŮ

Roman Krivánek

187

OVĚŘOVACÍ GEOFYZIKÁLNÍ PRŮZKUM MÍST PŘEDPOKLÁDANÉ ZANIKLÉ SKLÁŘSKÉ HUTI
NA K. Ú. MALÝ HÁJ, OKR. MOST

III. BAREVNÝM SVĚTEM SKLA – THE COLOURFUL WORLD OF GLASS

Natalie Venclová – Romana Kozáková – Šárka Křížová

197

PRSTENCOVÉ KORÁLE: VRCHOL NEBO ÚPADEK LATÉNSKÉHO SKLÁŘSTVÍ?

Svetlana Valiulina

207

GLASS LAMP FROM BURIAL V IN THE TURAEVSKIY BURIAL MOUND
IN THE VOLGA-KAMA REGION

Dedo von Kerssenbrock-Krosigk

213

FRIENDS OF GLASS

Sylwia Siemianowska

217

THE MYSTERIOUS GLASS BAND FROM THE OPOLE STRONGHOLD.
A PIECE OF JEWELLERY OR A MIDDLE EASTERN VESSEL?

Kristina Lavysh

229

ISLAMIC GLASS EXCAVATED AT ZAMKOVAYA GORA (CASTLE HILL)
IN MEDIEVAL NOVOGRUDOK, BELARUS

Ekaterina Stolyarova

241

MEDIEVAL GLASS FINGER-RINGS IN RUS' (BASED ON FINDS FROM NORTHEAST RUS')

Jan Havrda – Kateřina Tomková

255

SKLENĚNÉ KROUŽKY A PRSTÝNKY Z ARCHEOLOGICKÝCH VÝZKUMŮ V PRAZE. PRAMENY

Josef Hložek

283

KOLEKCE SKLENĚNÝCH KROUŽKŮ Z HRADU VĚŽKA, OKR. PLZEŇ-SEVER

Jan Frolík

295

SKLO NA VRCHOLNĚ STŘEDOVĚKÝCH HŘBITOVECH CHRUDIMSKA A PARDUBICKA

**Zuzana Zlámalová Cílová – Aranka Součková Daňková – Klára Drábková – Radka Šefců
– Michal Novák – Daniel Vavřík – Ivana Kumpová – Michal Vopálenský**

305

MĚDĚNÝ KORPUS KRISTA ZE ZANIKLÉHO KOSTELA SV. PETRA A PAVLA NA OŠKOBRHU.
PRŮZKUM JEDNOHO STARŠÍHO ARCHEOLOGICKÉHO NÁLEZU

Gabriela Blažková – Šárka Křížová

315

POUTNICKÉ LAHVE

Tomasz Cymbalak – Martina Hrdinová – Jaroslav Podliska

327

K NÁLEZU ERBOVNÍHO POHÁRU RODU KIRCHMAYERŮ Z REICHWITZ
V KONTEXTU SOUBORU SKEL Z ODPADNÍ JÍMKY Z PRAHY – NOVÉHO MĚSTA

HISTORICKÉ ÚVOZOVÉ CESTY V NOVÉ VSI V HORÁCH NA MOSTECKU V KONTEXTU STUDIA STŘEDOVĚKÉHO OSÍDLENÍ ČESKÉ STRANY KRUŠNÝCH HOR

Aleš Káčerik

Abstract

The article briefly summarises the occurrence of the early sunken trackways discovered during a rescue archaeological excavation conducted in the cadastral territory of the village of Nová Ves v Horách in the former district of Most in 2005–2006. Attention is paid not only to the circumstances of the excavation but also the methods applied, including a summary of results, which are placed in the context of the existing state of study of historical long-distance trade routes across the Ore Mountains in the submontane and montane areas of the Most landscape.

Keywords

hollow ways, archaeological methodology, Middle Ages, montaneous and glassmaking activities, trade routes, Ore Mountains

1. ÚVOD

Při výstavbě několika větrných elektráren v letech 2005 až 2006 na území zasahujícím do k. ú. obcí Janov u Litvínova, Horní Jiřetín a Nová Ves v Horách došlo k objevu svazku historických úvozových cest. Impulzem k realizaci záchranného archeologického výzkumu se stalo především vědomí zatím málo doceněného potenciálu výzkumu horských a zalesněných oblastí pásma Krušných hor z hlediska výskytu starých stezek. Ačkoliv archeologické prameny mají omezené vypovídací schopnosti a nemožnou spolehlivě odpovídat na všetečné otázky týkající se starých cest, přesto zůstávají jedním z nosných pilířů studia těchto cest v krajině.

2. ÚVOD DO PROBLEMATIKY STUDIA STARÝCH DÁLKOVÝCH KOMUNIKACÍ/ OBCHODNÍCH TRAS

Pohraniční oblasti, v písemných pramenech pojednáváné jako pomezí hvozdy, v sobě skrývají bezpočet zaniklých, nicméně v terénu stále patrných systémů úvozových cest středověkého

až novověkého stáří, které jsou archeologicky dosud velmi málo zdokumentované. Autorovo penzum znalostí o reliktech dálkových komunikací vycházelo hlavně ze soustavně a intenzívně zaměřeného studia této problematiky, jíž se systematicky věnovala, kromě výzkumu středověkých sklářských hutí v Krušných horách, také jubilantka a kolegyně Eva Černá.

Díky odbornému zaměření E. Černé a T. Velímského, kteří na sklonku 80. let 20. století prováděli povrchovou rekognoskaci terénu jak v podhůří, tak ve vrcholových partiích Krušných hor, máme k dispozici cenné informace, nepřímo dokládající existenci starých dálkových cest. Archeologické prospekce terénu přinesly ojedinělé zlomky keramiky z přelomu raného a vrcholného středověku (1. třetiny 13. století) z různých míst, která jsou topograficky shodná se základním systémem úvozových cest procházejících přes hřebenové pásmo Krušných hor (Velímský – Černá 1989a; 1989b; 1989c; Velímský – Černá 1990, 477–487).

Základní charakteristikou dochovaných reliktních úvozových cest (úvoz – německý ekvivalent *Hohlweg*) je to, že jsou nejvýrazněji patrné v lesním prostředí, kde vznikaly v průběhu staletí pohybem lidí, zvířat, kol povozů, ale i erozí dešťovou vodou a průběžnou úpravou „cestáři“. Výrazné jsou většinou ve svahu, kde prudké stoupání nebo klesání zvyšuje působení uvedených faktorů. Zahloubení úvozů podmiňuje i geologický podklad. Mělký anebo téměř žádné úvozy na hřebenech hor souvisí s obnaženým tvrdším podkladem. Relikty úvozových cest se vyskytují převážně ve skupinách (tzv. svazcích úvozů), které se v odborné terminologii označují jako systémy úvozu se strukturou „koňského ocasu“ (*Lehký 2006, 183–184; Bolina – Klimek – Cílek 2018, 87, 94*).

Jednotlivé úvozy vznikaly nepochybně v širokém časovém intervalu a cesty sloužily až do konce 18. století a výrazně pak v 19. a 20. století změnily. Dopravní prostředky vyžadovaly stále kvalitnější a mohutnější konstrukce komunikací. Staré úvozy již nevyhovovaly, přesto jejich trasy v mnoha případech sledovaly i nové komunikace. Nové dopravní prostředky vyžadovaly jiný způsob vedení cesty, s menším stoupáním i s velmi malým poloměrem zatáček. Současné asfaltové serpentiny stoupající do hor přetínají staré úvozy vedené téměř po spádnicích zdolávaných svahů. Vozy, které směr úvozů v počátcích určily, totiž potřebovaly cesty s velmi mírnými oblouky, ostré zatočení mohlo být prováděno pouze smykem či nadhazováním zadku vozu, v úvozu těžko proveditelným. Dopravní prostředky neměly až do poloviny 15. století žádnou řiditelnou úpravu, protože vozy neměly rejdy (*Lehký 2006, 184*).

Principem vedení úvozů v terénu byl hlavně požadavek na průchod terénem. Cesty byly voleny s maximálním ohledem na jejich co nejmenší energetickou náročnost při snaze dosáhnout strategického cíle co nejkratší cestou (*Severin 2001, 17*). Specializovaný obor zabývající se starými komunikacemi (viatistika – z latiny *via* = cesta, dráha) postupně opouští dlouho mezi badateli preferovaný a interpretačně mylný předpoklad, že trasování většiny starých cest sledovalo průběh řek a potoků. Ve skutečnosti se staré cesty údolní nivě důsledně vyhýbaly, což se také potvrzuje při četných terénních pro-

spekcích na území celé České republiky (*Bolina – Klimek – Cílek 2018, 55*).

3. OKOLNOSTI, PRŮBĚH A VÝSLEDKY VÝZKUMU

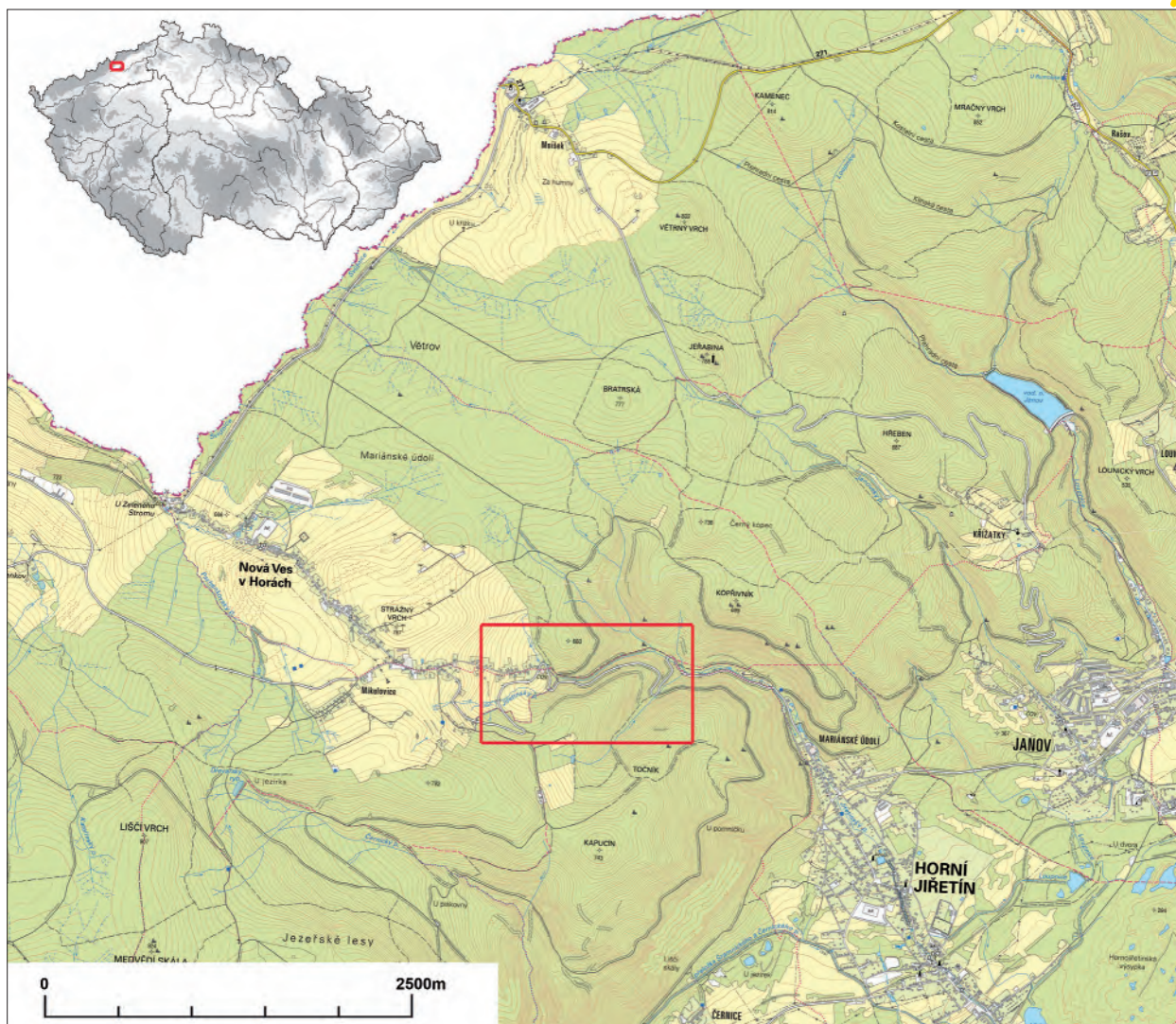
Záchranný archeologický výzkum probíhal paralelně se zemními pracemi na k. ú. obcí Janov u Litvínova, Horní Jiřetín a Nová Ves v Horách v pokročilém podzimním období ve 2. polovině října až 1. polovině listopadu 2005 a soustředil se na narušené pozitivní archeologické situace. Pro nepřízeň počasí, kdy od 2. poloviny listopadu 2005 pokryla dotčené území souvislá sněhová vrstva, musely být archeologické práce přerušeny do jara následujícího roku. Terénní část byla ukončena na sklonku jara a léta 2006, kdy byla skupina archeologických sond včetně nejbližšího okolí systému úvozových cest geodeticky zaměřena Ing. Pavlem Coufalem¹ (*Káčerik 2006; 2010*).

Archeologický odborný dohled byl proveden jak v prostoru montážních ploch budoucích větrných elektráren na náhorní návětrné straně u obce Nová Ves v Horách, s negativním zjištěním, tak i v trase liniového výkopu pro kabel vysokého napětí (dále VN) v délce přibližně 3 km od Mikulovic u Nové Vsi v Horách po začátek obce Horní Jiřetín. Pozitivní archeologické situace byly identifikovány v jihovýchodním výběžku intravilánu obce Nové Vsi v Horách (*obr. 1*).

Je nutné zdůraznit fakt, že v úseku od zastavěné části obce Horní Jiřetín až po ves Mikulovice u Nové Vsi v Horách procházela trasa VN kabelu přímo v lesní cestě, která zřejmě kopírovala linii starší zpevněné cesty. Starší, nyní lesní cesta předcházela současné asfaltové silnici, která víceméně souběžně kopíruje tuto lesní cestu. Lesní cesta procházela (s mírnými převýšeními nad Jiřetínským potokem) úzce sevřeným kaňonovitým Mariánským údolím. Hmotný doklad upomínky výstavby nové současné pozemní komunikace byl nalezen v podobě nápisů na skalních blocích pod obcí Mikulovice u Nové Vsi v Horách (*obr. 2*).

Při terénní rekognoskaci bylo rovněž zjištěno, že výše zmíněná lesní cesta je lemována ze strany severní pozůstatky další komunikace, která je ale zřejmě ještě staršího původu. Na základě

¹ Autor děkuje P. Coufalovi za spolupráci jak v terénu, tak při zpracovávání grafických výstupů.



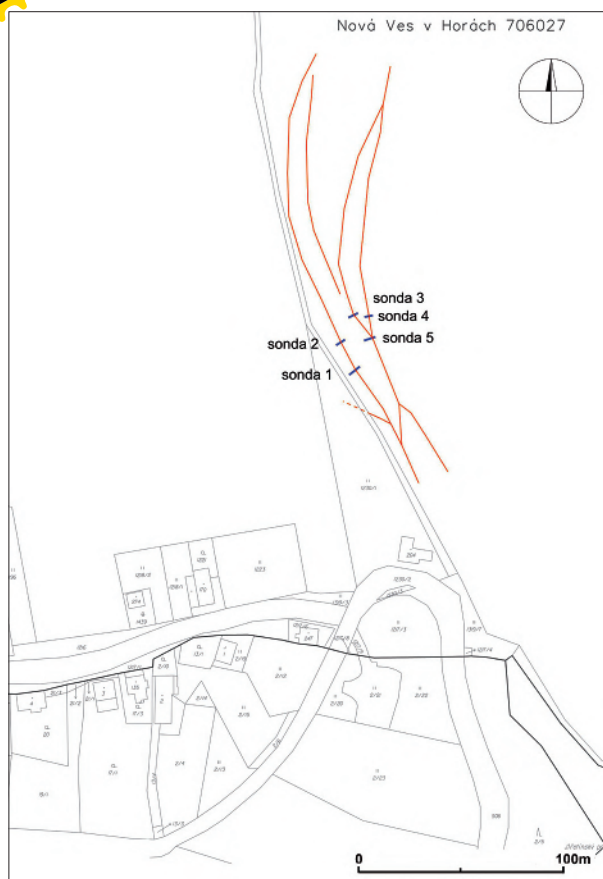
Obr. 1. Geografická poloha identifikovaného svazku úvozových cest u Nové Vsi v Horách, okr. Most (zdroj: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/>; upravil autor).

Fig. 1. Geographic location of the identified group of hollow ways near Nová Ves v Horách, Most district (source: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/>; adapted by the author).



Obr. 2. Epigrafické památky upomínající na novověkou výstavbu současné asfaltové pozemní komunikace z Horního Jiřetína do Mikulovic a Nové Vsi v Horách. Foto autor.

Fig. 2. Epigraphic monuments commemorating the Early Modern construction of the current asphalt road from Horní Jiřetín to Mikulovice and Nová Ves v Horách. Photo author.



Obr. 3. Situace sond č. 1–5 v katastrální mapě. Autor P. Coufal.

Fig. 3. Situation of trenches nos. 1–5 on the cadastral map. Author P. Coufal.

terénní prospekce lze soudit, že lesní cesta byla pravděpodobně „někdy předtím“ součástí systému úvozových cest a s odstupem doby byla „někdy potom“ vyrovnána navezeným materiálem (kameny) do dnešní podoby ploché lesní cesty. Ve výkopu pro kabeláž pod povrchem terénu (cca 10–20 cm) se nacházely intencionálně položené kameny, které tvořily pevnou konstrukční vrstvu lesní cesty.

Nejvýznamnější zjištění bylo učiněno v horním úseku cesty u obce Nová Ves v Horách. Lesní cesta směrem k obci Mikulovice a Nové Vsi v Horách sleduje hlavní tok Jiřetínského potoka, k němuž se připojuje bezejmenný levostranný přítok. Ten v horních partiích směřuje (proti toku) při okraji lesa k výše položené louce, která je vzdálena asi 1 km vzdušnou čarou od Strážného vrchu (kóta 767 m n. m.) a která je zároveň prameništěm tohoto přítoku. V bezprostřední blízkosti tohoto pramene, v nadmořské výšce



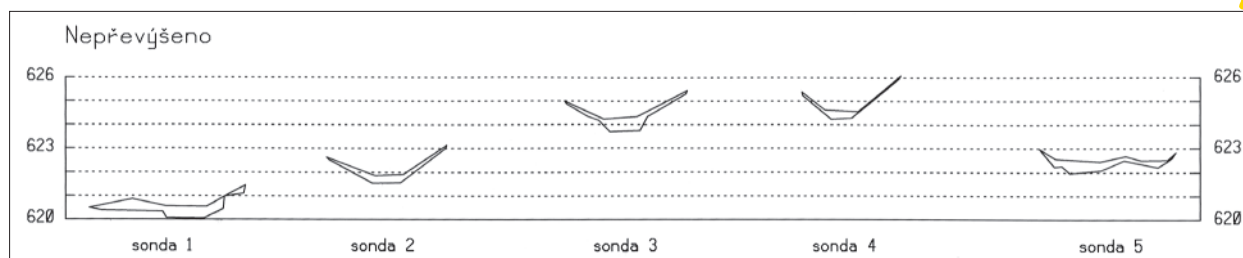
Obr. 4. Sonda 1/05. Pohled od západu. V pozadí patrná subtilní konstrukce z nasucho kladených kamenů. Foto autor.

Fig. 4. Trench 1/05. View from west. A fragile construction of dry-stacked stones is visible in the background. Photo author.

mezi 610 až 640 m n. m., došlo při hloubení rýhy pro VN kabel k porušení reliktu úvozové cesty. Tato skutečnost se stala podnětem k neodkladnému zahájení podrobnějšího výzkumu formou sondáže a dokumentace vertikálních řezů.

Podle konfigurace výrazných terénních reliktů úvozových cest byla vytipována místa, kde byly následně položeny příčné sondy. Řezy kolmé na trasu měly pomoci určit rozpětí příčného profilu. Odborným záměrem autora výzkumu bylo především získat odpověď na otázku, jak široké vozy, tedy s jakou roztečí kol, mohly těmito terénními zářezy projíždět (obr. 3).

Před zahájením sondáží byla použita jedna z metod nedestruktivního archeologického výzkumu, a to prospekce pomocí detektoru kovů. Přistupovali jsme k ní rezervovaně. Detektor funguje v těchto podmínkách na principu vylučovací metody, tj. zvukový signál – jakýkoliv kovový předmět – ověřovací vryp do země.



Obr. 5. Příčné profily zkoumanými archeologickými sondami v relaci k nadmořským výškám. Autor P. Coufal.

Fig. 5. Transverse profiles of investigated archaeological trenches in relation to elevation above sea level. Author P. Coufal.



Obr. 6. Sonda 4/05. Pohled od jihu. Foto autor.

Fig. 6. Trench 4/05. View from south. Photo author.



Obr. 7. Sonda 4/05. Detailní pohled na pochozí úroveň dna úvozové cesty zpevněného kameny. Foto autor.

Fig. 7. Trench 4/05. Detailed view of the bottom of the hollow way paved with stones. Photo author.

Průzkum pomocí detektoru se příliš neosvědčil; mělce pod povrchem terénu (pod lesní hrabankou ze zetlelého listí) jsme zachytili a vyzvedli pouze několik železných zlomků datovaných převážně do průběhu 20. století (většinou se jednalo o části řetězů, háků, plechů apod.).

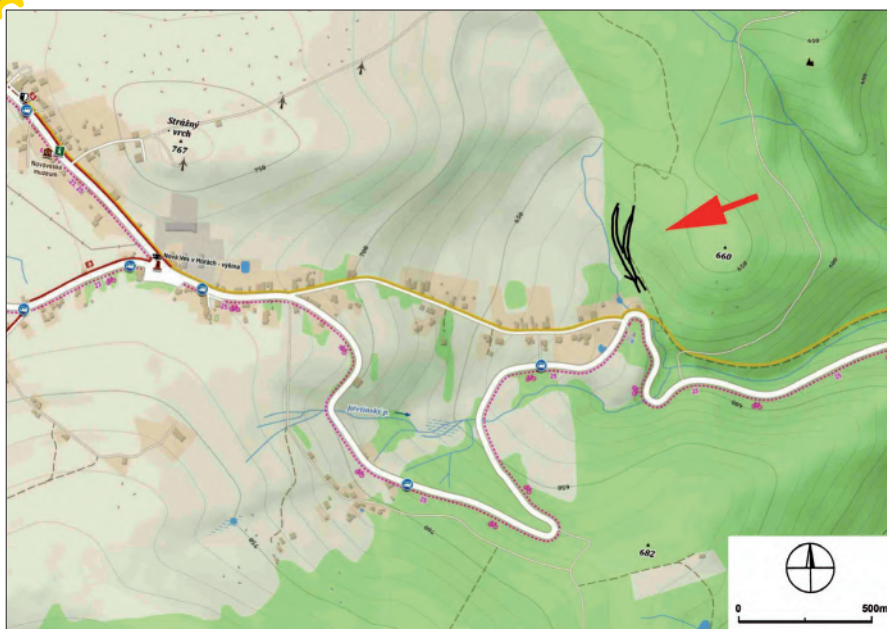
Celkem bylo vyměřeno 5 sond (1/05–5/05) o šířce 0,5 m nebo 1,0 m. Sonda 1/05 zachytila zajímavou situaci, kde jeden z břehů terénního zářezu byl zpevněný zděnou konstrukcí z nasucho kladených kamenů (*obr. 4*). Tento jev není ve srovnání s pozorováními v jiných regionech České republiky ničím neobvyklým a je na obecné rovině vysvětlován snahou o zamezení vlivu vodní eroze a tvorby akumulace hlinitého materiálu směrem do středové osy pochozí úrovně cesty (*Bolina – Klimek – Cílek 2018, 106*).

Sonda 3/05 se vyznačovala specifickým znakem v podobě velmi nezřetelně se projevujících indicií po vyjetých kolejích od vozu. Zůstává ovšem otázkou, do jakého časového horizontu lze reliktu kolejí datovat, protože datovací materiál nebyl získán.

V posledním případě (sonda 5/05) byly archeologicky zkoumány dva úvozy najednou v místě jejich rozpojení v samostatné větve. Špatně čitelná vertikální stratigrafie na tomto řezu nepřispěla k zodpovězení otázky vývojových stádií úvozů. Během ZAV nebylo pozorováno, že by hlubší a širší úvoz porušoval starší a že by tedy byl relativně chronologicky mladší (*Bolina – Klimek – Cílek 2018, 95*). Na základě nejasné superpozice dvou úvozů tedy nebylo možné určit jejich relativní stáří, protože se nám nepodařilo získat datovací archeologický materiál.

Při výzkumu jsme učinili četná zjištění, která můžeme shrnout následovně:

Zahloubení úvozových cest se začala se zánikem původní funkce přirozeně zanášet okolním materiálem (převážně biomotou vzniklou opadem listí), který vytvořil charakteristickou výplň. Složení vrstev (směrem od povrchu) bylo v zásadě následující: a) lesní hrabanka ze zetlelého listí, b) hrabanka s poddrním promísená se žlutavým písčitém podloží, c) černá



Obr. 8. Vynesení dokumentovaného svazku úvozových cest do turistické mapy v měřítku 1:10 000. Zdroj: <https://mapy.cz>; upravil P. Coufal.

Fig. 8. Addition of documented group of hollow ways to hiking map with a scale of 1:10,000. Source: <https://mapy.cz>; adapted by P. Coufal.

sypká hlína s uhlíky, d) světle hnědá zemina, e) žluté podloží písčitého charakteru. Ke sledu vrstev lze doplnit, že vznik vrstvy c s uhlíky je velmi pravděpodobně důsledkem intenzivní lesnické a těžební činnosti (pálení větví) a lze jej přičíst období od 2. pol. 20. století po současnost.

Profil úvozu se často opakoval; buď byl tvaru vanovitěho – širokého písmene U, anebo mírně zašpicatělého – tvaru písmene V (obr. 5).

Nejhlubší dna úvozů obsahovala intencionálně vložené ploché kameny, což dokládá komunikační funkci terénních zahloubení, které se ježděním stávaly čím dále tím více rozbahněnější a podmaččenější, a proto bylo nutné čas od času (např. v jarních a podzimních měsících či po letních deštích) cesty vyspravovat kamenným vydlážděním (obr. 6–7).

Funkční šířka úvozové cesty kolísala v rozpětí 1,2–1,5 m.

Závěrem je nutno kriticky přiznat, že svazek výše dokumentovaných úvozů nemusí vždy jednoznačně a bez výhrad představovat relikty úvozových cest. V případě menší empirické zkušenosti a erudovanosti archeologa nelze zcela vyloučit také odlišnou interpretaci nálezových situací. Při posuzování intencionality paralelního úvozu je nutno mít neustále na zřeteli faktor reakce tehdejších uživatelů cest na působení vodní eroze. Z průzkumu zaniklých starých cest je podle četných konkrétních případů známo, že nad pozůstatkem úvozové cesty mohl být vybudován výše položený terénní zářez se záměrem

primárně odvodnit v terénu níže využívanou cestu (obr. 8; Bolina – Klimek – Cílek 2018, 83–84).

4. VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DISKUSE

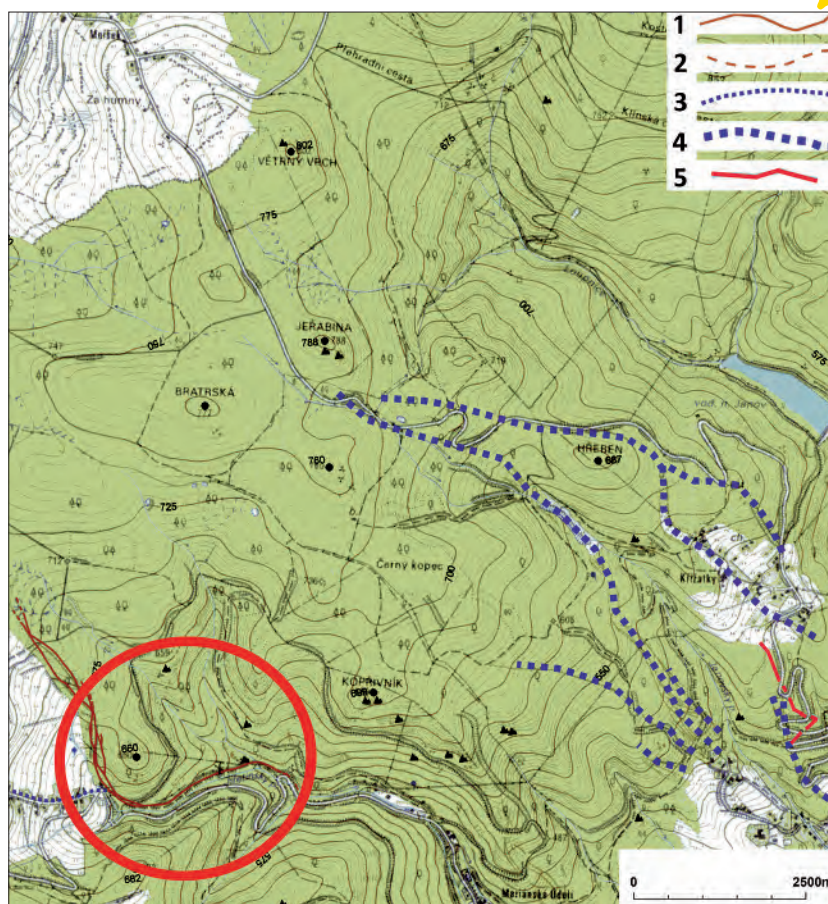
Ačkoliv se při ZAV nepodařilo nalézt datovací materiál (keramické zlomky aj.) a jsme tak odkázáni do roviny pouhých hypotéz o době využívání systému úvozových cest, přesto můžeme konstatovat, že výzkum přinesl mnoho nového z hlediska topografie, vlastní konfigurace tvaru a průběhu cest i specifického mikoreliéfu. Všechny situace zjištěné během ZAV velmi dobře korespondovaly s již zjištěnými systémy starých stezek, které byly zásluhou I. Lehkého vyneseny do mapových podkladů (obr. 9).

Geografickou pozici svazku cest, zjištěného během výzkumu, lze s určitou mírou pravděpodobnosti vztahovat k nedaleké tzv. Mostecké cestě, která je v první písemné zmínce z roku 1185 označována jako Antiqua Bohemiae Semita spojující Most s Freibergem na saské straně Krušných hor (Aurig – Herzog 1993, 392–393; Kotyza – Tomas 1993, 379–380, 385; Pachner – Sedláček 2013, 78; Wissuwa 1998, 90; 2001, 190–191). Vznik cesty je zřejmě úzce svázán s počátky rudného dolování cínu u Freibergu (již k roku 1160).

K vysledování průběhu cesty na české straně Krušných hor přispěly nálezy pozdně hradištní keramiky u Křížatek, z Nové Vsi v Horách a z Hamru. U bývalého přechodu hranice našeho

Obr. 9. Výřez z mapového podkladu zobrazujícího dochované i rekonstruované úseky hlavních i vedlejších svazků úvozových cest trasujících hlavní průběh tzv. Mostecké cesty – Antiqua Bohemiae Semita. Vysvětlivky: 1 – zachované úseky v úvozu, 2 – nezachované úseky (rekonstrukce), 3 – nezachované úseky (hypotéza), 4 – systém cest převzatý z literatury, 5 – cesta ze 40. let 19. století. Věcný obsah dle I. Lehkého.

Fig. 9. Inset of map depicting preserved and reconstructed sections of the main and side groups of hollow ways tracing the main course of the “Most Route” – Antiqua Bohemiae Semita. Key: 1 – preserved sections of hollow way, 2 – unpreserved sections (reconstruction), 3 – unpreserved sections (hypothesis), 4 – system of routes taken from literature, 5 – road from the 1840s. Content after I. Lehký.

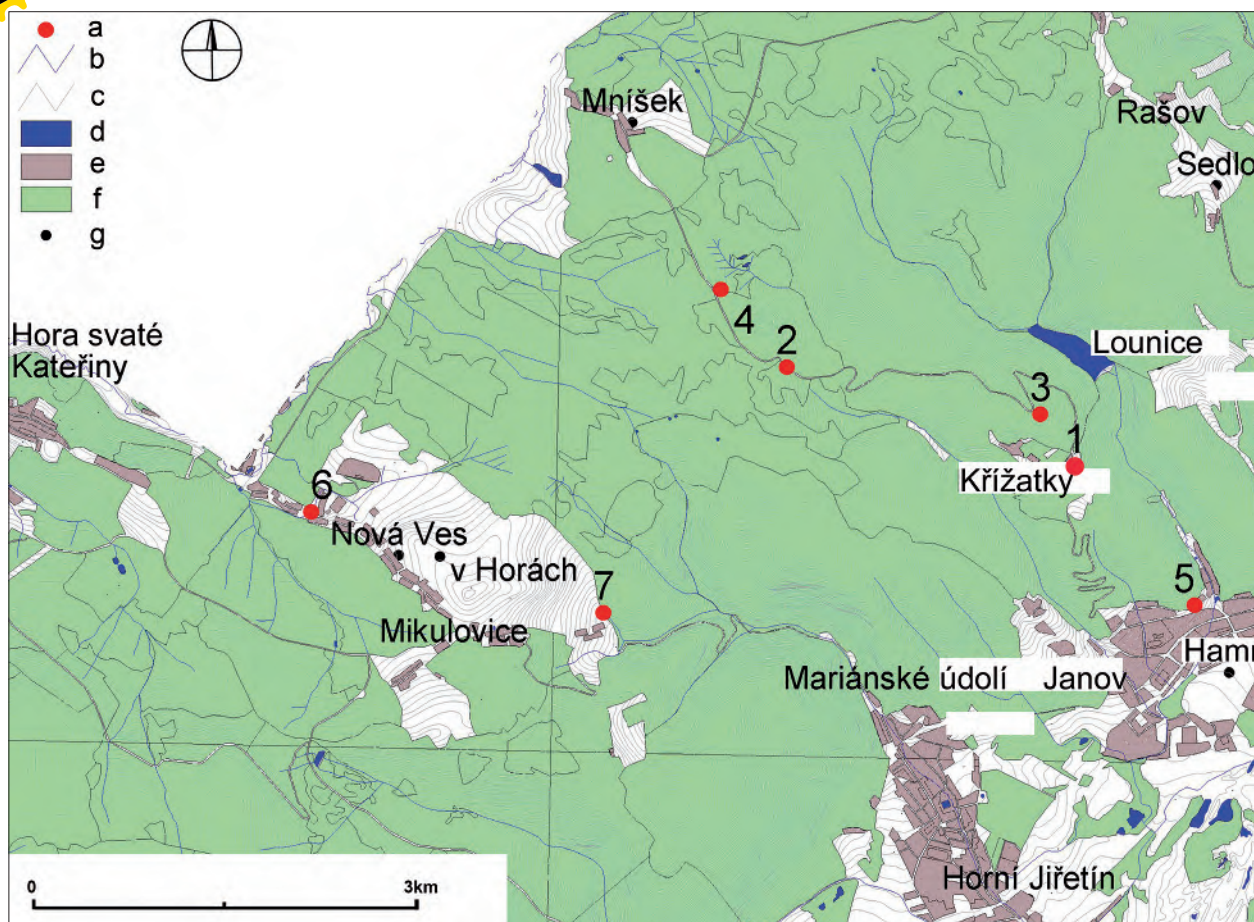


území u Mníšku je na protější saské straně evidován obdobně starý nálezy keramiky východně od obce Deutscheinsiedel (Velímský – Černá 1990, 483; Černá – Velímský 1993, 361). Vztah nalezené keramiky (z 1. třetiny 13. stol.) ke sledované středověké cestě lze sotva zpochybnit. Lokalita v Hamru leží na úpatí Krušných hor, v místech, kde cesta překračovala potok Loupnici, jihozápadně pod Loupnickým kopcem. Poloha vzdálená asi 10 km od Mostu, v blízkosti vodního zdroje a na počátku či konci obtížného úseku cesty v horách, byla pravděpodobně vhodným místem zastávky. Také místo nálezů u Křížatek ukazuje, že volba polohy místa na spočinku oddělujícím dva náročné úseky byla nejspíše motivována potřebou oddechu (obr. 10).

Oporou pro datování úvozových cest tak zůstávají buď konkrétní archeologické doklady, anebo nepřímý kontextuální studium, vycházející z rozboru sídelně historického vývoje po obou stranách Krušných hor (Velímský – Černá 1990, 479–480; Bolina – Klimek – Cílek 2018, 182). Je nutné si uvědomit důvody, které

vedly k oboustranným kontaktům mezi starou sídelní oblastí v úrodných nížinách a hornatou oblastí disponující odlišnými přírodními zdroji. Výskyt barevných rud v saském Krušnohoří podnítil rozmach exploatace těchto surovin a dalších sídlištních či nesídelních aktivit s tím spojených. Rozvoj dobývání rud nebyl možný bez dostatečného zemědělského zájmu a možnost odbytů potravin (zejména obilí) naopak stimulovala rozvoj zemědělské produkce na Mostecku (Velímský – Černá 1990, 485). Neopomenutelnými stimuly dynamického kolonizačního procesu na obou stranách Krušných hor se v 1. pol. 13. století postupně stávaly vznikající výrobní okruhy sklářských hutí. Odbyt jejich výrobků byl zajištěn prostřednictvím sítě dálkových obchodních cest přes pohraniční hvozdy (Černá 1998, 106, 108; 2016, 194, 195, 206, obr. 122).

Znalost topografie zaniklých historických cest, tedy v první řadě zachycení a dokumentování dosud existujících reliktních těchto cest v krajině, je nezbytnou součástí interdisciplinární spolupráce historiků, archivářů, his-



Obr. 10. Ojedinelé nálezy keramických zlomků datovaných do přelomu 12. až počátku 13. stol. ve výřezu vektorové vrstevnicové mapy. 1–6 – rekognoskace terénu E. Černou a T. Velímským; 7 – výzkum autora 2005–2006. Legenda: a – stezky, archeologicky podchycené lokality; b – vodoteče; c – vrstevnice; d – vodní nádrže; e – sídla; f – lesy; g – názvy sídel. Zdroj: Archeologický ústav AV ČR, Praha a autor.

Fig. 10. Single finds of potsherds dated to the turn of the 12th to the beginnings of the 13th century in the inset of the vector contour map. 1–6 – field survey by E. Černá and a T. Velímským; 7 – author's excavation in 2005–2006. Legend: a – trails; sites captured archaeologically; b – watercourses; c – contour lines; d – reservoirs; e – settlements; f – forests; g – settlement names. Source: Institute of Archaeology, Academy of Sciences of the Czech Republic, Prague, and the author.

torických geografů a archeologů. Významně doplňuje poznatky z písemných a kartografických pramenů, zpřesňuje je a často i významně koriguje výsledky újeji zaměřených bádání. Tím spíše vyvstává potřeba terénního průzkumu starých cest, které mizí ve zrychlujícím se tempu v důsledku poněkud necitlivého lesního hospodaření v současnosti. Kapacitní možnos-

ti regionální archeologie jsou omezené, protože se k výzkumu cest dostávají archeologové a archeoložky převážně jen v souvislosti se studiem a prospekci historických výrobních činností (hornictví, hutnictví, sklárství) a při archeologických záchranných akcích na liniových stavbách v Krušných horách.

PRAMENY A LITERATURA

Aurig, R. – Herzog, S. 1993: Mittelalterliche und neuzeitliche sächsisch-böhmische Verkehrsverbindungen zwischen Freiburger Mulde und Neisse. In: Kaiserová, K. (ed.): Čechy a Sasko v proměnách dějin. Böhmen und Sachsen im Wandel der Geschichte. Ústí nad Labem, 391–406.

Bolina, P. – Klimek, T. – Cílek, V. 2018: Staré cesty v krajině středních Čech. Praha.

Černá, E. 1998: Komunikační síť v SV části Krušných hor v období vrcholného středověku a její kontext s polohami sklárských hutí. *Archaeologia historica* 23, 97–110.

Černá, E. 2016: Středověké sklárny v severozápadních Čechách. Přínos archeologie k dějinám českého sklářství – Mittelalterliche Glashütten in Nordwestböhmen. Beitrag der Archäologie zur Geschichte des böhmischen Glashüttenwesens. Most.

Černá, E. – Velímský, T. 1993: Česko-saské kontakty a problematika středověkých cest přes Krušné hory a Děčínské stěny. In: Kaiserová, K. (ed.): Čechy a Sasko v proměnách dějin. Böhmen und Sachsen im Wandel der Geschichte. Ústí nad Labem, 359–372.

Káčerik, A. 2006: Záchranný archeologický výzkum na k. ú. Nová Ves v Horách. Závěrečná zpráva pro investora. Větrné elektrárny Strážný vrch. Archiv Ústavu archeologické památkové péče severozápadních Čech, Most.

Káčerik, A. 2010: Nová Ves v Horách, okr. Most. Výzkumy v Čechách 2007. Praha, 551.

Kotyza, O. – Tomas, J. 1993: Příspěvek k problematice přechodů Krušných hor v raném středověku. In: Kaiserová, K. (ed.): Čechy a Sasko v proměnách dějin. Böhmen und Sachsen im Wandel der Geschichte. Ústí nad Labem, 373–390.

Lehký, I. 2006: Staré cesty v Krušných horách mezi Osekem a Jirkovem. In: Hlavová, J. – Sýkora, M. (eds.): Archeologické výzkumy v severozápadních Čechách v letech 1998–2002. Most, 183–192.

Pachner, J. – Sedláček, H. 2013: Staré cesty na Chomutovsku. Chomutov.

Severin, K. 2001: Metodika hledání středověkých cest. In: Matuszková, J. (ed.): Staré stezky 6. Sborník referátů z 6. semináře 25. dubna 2001. Brno, 7–21.

Velímský, T. – Černá, E. 1989a: Janov u Litvínova. Zpráva č. j. 1685/89. Archiv, Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i. Digitální archiv, Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i.

Velímský, T. – Černá, E. 1989b: Křížatky. Zpráva č. j. 717/89. Archiv, Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i.). Digitální archiv, Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i.

Velímský, T. – Černá, E. 1989c: Křížatky. Zpráva č. j. 1686/89. Archiv, Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i. Digitální archiv, Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i.

Velímský, T. – Černá, E. 1990: Výsledky rekognoskace středověké cesty z Mostu do Freiburgu. Archaeologia historica 15, 477–487.

Wissuwa, R. 1998: Die Entwicklung eines Verkehrsnetzes in Sachsen unter besonderer Berücksichtigung der Pässe des Erzgebirges und des Vogtlandes. Archaeologia historica 23, 89–95.

Wissuwa, R. 2001: Dopravní spojení mezi Saskem a Čechami. In: Naumann, F. (ed.): Sächsisch-böhmische Beziehungen im 16. Jahrhundert. Chemnitz, 188–197 <https://docplayer.cz/7211521-Sachsisch-bohmische-beziehungen-im-16-jahrhundert.html> (11. 02. 2019).

HISTORISCHE HOHLWEGE IN NOVÁ VES V HORÁCH, REGION MOST, IM ZUSAMMENHANG MIT DER ERFORSCHUNG DER MITTELALTERLICHEN BESIEDLUNG DER TSCHECHISCHEN SEITE DES ERZGEBIRGES

Die Problematik des Studiums historischer Fernkommunikationen kommt am Beispiel der archäologischen Forschung näher, verwirklicht in den Bergpartien des Erzgebirges in der Gegend Most (Brüx).

Erstrangiges Ziel der Forschung war, Antworten auf die Fragen der Morphologie der Terrainrelikte der markant vertieften Hohlwege zu beantworten, welche im Katastralgebiet der Gemeinde Nová Ves v Horách (Gebirgsneudorf) aufgegriffen wurden. Obwohl kein wesentliches Datumsmaterial gewonnen wurde (was im umgekehrten Fällen eher ausserordentlich ist), kann man indirekt, und eher im kleineren Masse die Wahrscheinlichkeit einer bestimmten gegenseitigen Verbindung der Überreste der Wege mit dem Verlauf der alten Fernhandelsstrecke erwägen. Ihr Ursprung

kann, nach einigen vereinzelt keramischen Fragmenten aus dem Beginn des 13. Jahrhunderts, entdeckt in der Linie des Überganges der tschechischen Seite des Erzgebirges, mit dem Verlauf des sogenannten Moster (Brüxer) Weges verbunden werden.

Die Bedeutsamkeit dieses alten Handelsweges, in schriftlichen Quellen als *Antiqua Bohemiae Semita* bezeichnet, gewinnt nicht nur im Kontext der montanen Aktivitäten in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts an Wichtigkeit, sondern auch im Kontext der allmählich in den Bergpartien des Erzgebirges entstehenden Erzeugungs – und Produktionsbereiche der Glasmacher, nur einige Jahrzehnte später zu Beginn des 13. Jahrhunderts.

English by D. J. Gaul, deutsch von G. Liptáková

Aleš Káčerik

Archeo Sever o. p. s., K Vápence 448, 415 03 Teplice
archosever@seznam.cz