

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI  
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA  
KATEDRA GEOGRAFIE

Eva Hlavačková

**RELIKTY STARÝCH CEST V OBLASTI  
ODERSKÝCH VRCHŮ**

Bakalářská práce

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

Olomouc 2021

## **Bibliografický záznam**

**Autor (osobní číslo):** Eva Hlavačková  
**Studijní program:** B7506 Speciální pedagogika  
**Název práce:** Relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů  
**Title of thesis:** Relics of old roads in the Oderské vrchy area  
**Vedoucí práce:** RNDr. Aleš Létal, Ph.D.  
**Rozsah práce:** 64 stran

**Abstrakt:** Bakalářská práce je zaměřena na zmapování reliktních starých cest v zájmovém území Oderských vrchů v lokalitách Potštátska. Na základě terénního výzkumu byly vybrané cesty a trasy cest porovnány s historickými a současnými mapovými podklady a posouzeno, nakolik se jejich trasa v průběhu sta let změnila. V blízkosti cest se nachází mnoho drobných sakrálních staveb, jejichž zdokumentování je součástí této práce.

**Klíčová slova:** Staré cesty, komunikace, sakrální stavby, mapy

**Abstract:** This Bachelor's thesis focuses on mapping the relics of old roads in area of interest of Oderské vrchy, in the Potštátsko localities. Based on the field research, the selected roads and roads' routes were compared with both historical and current map data and the extent, to which these roads and routes have been changed over a hundred years, was assessed. Near the roads there are many minor sacral buildings, and their documentation is also part of my thesis.

**Keywords:** old roads, roads, sacral buildings, maps

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci vypracovala samostatně, pod vedením RNDr. Aleše Létala, Ph.D. a veškerou použitou literaturu a zdroje jsem uvedla v seznamu použité literatury a zdrojů.

V Olomouci dne: 29. 4. 2021

.....

Eva Hlavačková

Chtěla bych na tomto místě poděkovat vedoucímu bakalářské práce RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D., za ochotu, podněty a připomínky, kterými přispěl k vypracování této práce a za odbornou pomoc a rady, bez kterých bych se neobešla. Poděkování patří i mé rodině, která mě po celou dobu studia velmi podporovala, za jejich toleranci a trpělivost.

# UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Pedagogická fakulta

Akademický rok: 2018/2019

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Eva HLAVAČKOVÁ**  
Osobní číslo: **D17915**  
Studijní program: **B7506 Speciální pedagogika**  
Studijní obor: **Speciální pedagogika pro 2. stupeň základních škol a pro střední školy  
Geografie**  
Téma práce: **Relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

### Zásady pro vypracování

Cílem bakalářské práce je identifikovat, zmapovat a kategorizovat relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů. Na základě studia mapových podkladů, analýzou lidarových dat (DMR5G, DMR4G) a provedeným terénním šetřením autorka detailně zmapuje širší oblast zájmového území a pokusí se zachytit i změny cestní sítě v posledních 100 letech. Terénní výzkum bude zaměřen na ověření a dokumentaci vybraných zjištěných relikvů starých cest. Autorka se také pokusí zachytit historický vývoj sídelní struktury a cestní sítě v zájmovém území.

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 – 8 000 slov**  
Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

### Seznam doporučené literatury:

Fojtík, B.(1948): Odry v minulosti a přítomnosti. Odry.  
Glonek, J.(2007): Zaniklé obce Vojenského újezdu Libavá. Společnost přátel Poodří, Ostrava, 293 s.  
Kreutz, R. (2008): Vlastivěda moravská. II, Místopis Moravy. Díl III. místopisu, Jičínský kraj, Přerovský okres. GARN, Brno, 446 s.  
Martínek, J., a kol. (2014): Poznáváme historické cesty – Discovering historical roads, Centrum Dopravního Výzkumu, Brno, 238 s.  
Říkovský, F. (1934): Zeměpisný obraz olomouckého okresu. Brno, 109 s.  
Štěpán, L. a Pražan, J. (2009): Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost. Mayday, Pardubice, 259 s.

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

Datum zadání bakalářské práce: **30. ledna 2019**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2020**

V Olomouci dne 30. ledna 2019

---

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.  
děkan

L.S.

---

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
vedoucí katedry

Obor v rámci kterého má být VŠKP vypracována: Geografie

## Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

Jméno a příjmení: Eva HLAVAČKOVÁ  
Osobní číslo: D17915  
Adresa: Bratrská 24, Přerov, 75002 Přerov 2, Česká republika

Téma práce: Relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů  
Téma práce anglicky: Historical road relics in the Oderské vrchy mountains region  
Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.  
Katedra geografie

### Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je identifikovat, zmapovat a kategorizovat relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů. Na základě studia mapových podkladů, analýzou lidarových dat (DMR5G, DMR4G) a provedením terénním šetřením autorka detailně zmapuje širší oblast zájmového území a pokusí se zachytit i změny cestní sítě v posledních 100 letech. Terénní výzkum bude zaměřen na ověření a dokumentaci vybraných zjištěných relikтів starých cest. Autorka se také pokusí zachytit historický vývoj sídelní struktury a cestní sítě v zájmovém území.

### Seznam doporučené literatury:

Fojtík, B.(1948): Odry v minulosti a přítomnosti. Odry.  
Glonek, J.(2007): Zaniklé obce Vojenského újezdu Libavá. Společnost přátel Poodří, Ostrava, 293 s.  
Kreutz, R. (2008): Vlastivěda moravská. II, Místopis Moravy. Díl III. místopisu, Jičínský kraj, Přerovský okres. GARN, Brno, 446 s.  
Martínek, J., a kol. (2014): Poznáváme historické cesty – Discovering historical roads. Centrum Dopravního Výzkumu, Brno, 238 s.  
Říkovský, F. (1934): Zeměpisný obraz olomouckého okresu. Brno, 109 s.  
Štěpán, L. a Pražan, J. (2009): Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost. Mayday, Pardubice, 259 s.

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum:

Podpis vedoucího pracoviště:

Datum:

## Obsah

1	Úvod .....	8
2	Cíle .....	9
3	Použitá metodika, literatura a technické provedení.....	10
4	Vymezení a charakteristika zájmového území .....	11
4.1	Fyzickogeografická charakteristika .....	14
5	Relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů – Potštátsko .....	17
5.1	Staré cesty, stezky, vývoj a zánik, terminologie, členění, význam, toponyma a znamení .....	17
5.1.1	Obecná terminologie .....	19
5.1.2	Sakrální stavby .....	21
5.2	Historický přehled obcí v zájmovém území.....	23
5.3	Relikty starých cest v oblasti Potštátska (Identifikace reliktní staré cestní sítě a pozůstatků stavební kulturní činnosti) .....	30
6	Závěr .....	53
7	Seznam použité literatury a zdrojů .....	55
8	Přílohy.....	60
8.1	Seznam příloh.....	60
8.2	Příloha 1 Fotodokumentace .....	61

# 1 Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na zjišťování pozůstatků reliktních starých cest ve výtvarně lokalitě. Zájmové území je součástí Oderských vrchů a nachází se v jeho východní části. Centrem oblasti je město Potštát s přilehlými obcemi. Ze správního pohledu náleží do Olomouckého kraje.

Cesty jsou zde němým svědkem historie tohoto kraje, mapují osudy obyvatel, kteří se po nich přesouvali a hledali útočiště. Spolu s drobnými sakrálními stavbami, které hojně lemují zdejší cesty, dotváří ráz této krajiny. Obraz lokality se za posledních několik desítek let velmi proměnil, proto bylo mým cílem zjistit, nakolik všechny okolnosti, které poznamenaly tento kraj, měly vliv na proměnu cestní sítě.

Na přetváření krajiny a zániku původních cest a vzniku nových, měl jistý podíl odsun německého obyvatelstva a s tím změna v užívání svěřeného majetku a hospodaření na přilehlých polnostech. Zásadní vliv na sídelní celky a místní komunikace měl vznik Vojenského újezdu Libavá, který měl za následek úpadek a zánik obcí zahrnutých do výcvikového prostoru. Významný vliv na proměnu místní komunikační struktury měla i kolektivizace zemědělské výroby a následné scelování pozemků. Nástupem modernějších způsobů hospodaření došlo k proměně kulturní krajiny.

I přesto, že tento kraj velmi dobře znám, očekávala jsem, že si touto formou prohloubím znalosti týkající se poznatků o vzniku a vývoji cest a také, že se dozvím nové informace spojené s historií jednotlivých obcí v zájmové oblasti.



## 2 Cíle

Cílem bakalářské práce je zdokumentovat vybrané relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů v lokalitě Potštátska. Na základě vlastního terénního průzkumu ověřit dostupnost cest a zachytit terénní znaky vybraných cest v zájmovém území, porovnat průběh trasy cest v minulosti a současnosti v mapových podkladech. Zjistit, zda tyto cesty mají návaznost na současnou cestní síť. V neposlední řadě věnovat pozornost drobným stavbám, sakrálního nebo historického významu, které se nacházejí v okolí cest zájmového území a zdokumentovat jejich stav. Fotodokumentace některých těchto staveb bude součástí přílohy této bakalářské práce.

### 3 Použitá metodika, literatura a technické provedení

Řešení problematiky zkoumání reliktních starých cest v lokalitě Potštátska v Oderských vrších předcházelo důkladné studium mapových podkladů a průzkum dostupných ortofotomap, které lokalizují zájmové území. Nezbytná srovnávací metoda se uplatnila při identifikaci komunikací ve starých a nových mapových dílech.

Terénní výzkum se neobešel bez studia literatury, zejména publikace *Poznáváme historické cesty* (Martínek a kol., 2014), *Odry v minulosti a přítomnosti* (Fojtík, 1948) a v neposlední řadě publikace *Vlastivěda moravská II. Místopis Moravy. Díl III. Místopisu. Jičínský kraj, Hranický okres* (Bartovský, 1909), která významně pomohla identifikovat minulost obcí zájmového území. Zajímavé a důležité informace byly čerpány z publikace *Hranicko, atlas rozvoje mikroregionu* (Voženílek a kol., 2008). Informace jsem si doplňovala studiem a četbou internetových zdrojů.

Pro účely identifikace starých cest v mapách a pro pořízení zákresu průběhu staré cesty bylo použito mapové dílo – *Země Moravskoslezská – Hranice*, podle reambulace z roku 1920 a 1927, kde bylo možné velmi zřetelně identifikovat trasu vybraných původních cest zájmového území. Důležitou součástí výzkumu se staly mapy poskytované internetovým serverem Českého úřadu zeměměřického a katastrálního, sloužily pro ověření a identifikaci cest v současné podobě.

Pro úpravu a záznam průběhu jednotlivých komunikací v mapových podkladech jsem využila grafický bitmapový program Adobe Photoshop. Fotodokumentaci průběžně pořídil fotoaparát mobilního telefonu, přičemž některé fotografie, zejména sakrálních památek se nacházejí v archivu autora bakalářské práce.

#### 4 Vymezení a charakteristika zájmového území

Území Potštátska se nachází ve východní části Oderských vrchů, ve vrchovině, kde jsou sídelní útvary rozloženy v nadmořské výšce 540-600 m. Nachází se zde řada vrcholů, z nichž v nejsevernější části popisovaného území se v katastru Luboměř pod Strážnou nachází vrch Strážná o nadmořské výšce 642 m. Na jihu zájmového území v jihovýchodní části katastru Středolesí vrch Rovně o nadmořské výšce 577 m, v západní části katastru vrch Studená o nadmořské výšce 625 m. Na východě zájmového území v katastru obce Kyžlířov se nachází vrch Železná rozhledna o nadmořské výšce 526 m a v katastru obce Lipná vrch o nadmořské výšce 613 m (v trati Na střelnici). Vrchy orámovaly zkoumanou lokalitu a spolu s okolními scenériemi předurčily ráz krajiny.

Území, kde se uskutečnil výzkum relikvů starých cest, se nachází ve velmi starém sídelním areálu, který byl systematicky kolonizován na přelomu 12. a 13. století. To ovšem neznamená, že se jednalo o zcela pusté území. Patrně až archeologický výzkum by prokázal starší sídelní aktivitu a stavební činnost.

V průběhu staletí se pro tuto oblast ustálil název Potštátsko, který dnes zahrnuje několik obcí, převážně těch, které jsem zahrnula do předmětu výzkumu.

Pro územní definici Potštátska jsem vycházela ze společensko-historické povahy regionu, který byl specifický nejen osídlením, stavební činností, ale i jazykovou kulturou. Zahrnula jsem do něj nedaleké obce, které byly v minulosti původním obyvatelstvem chápány jako součást Potštátska, kdy správní, ekonomické i kulturní centrum tvořilo město Potštát. K tomuto začlenění posloužil jedinečný zdroj informací, a to v zahraničí publikovaná místopisná publikace *Heimatbuch, Bodenstadt und das Bodenstädter Ländchen* (Jordan, Bannert, 1985).

Je zde krátce zachycen vývoj obcí na Potštátsku, včetně těch, co se staly po roce 1949 součástí vojenského výcvikového prostoru Libavá (později Vojenský újezd Libavá).

Zákonem o vojenských újezdech byla sídla začleněna do obvodu vojenského výcvikového prostoru a obyvatelstvo vysídleno. Obce intenzivně chátraly, domy byly postupně demolovány, až zcela zanikly.

Dnes vzpomínku na starou sídelní strukturu dokládají jen kamenné základy staveb, jako němí svědkové minulosti. K těmto zaniklým obcím Potštátska řadíme Heřmánky (Hermsdorf), Barnov (Bernhau), Rudoltovice (Rudelzau), Milovany

(Milbes), Mastník (Zighartice). Ve všech obcích převažovalo německy mluvící obyvatelstvo a dnes jejich sídla připomínají jen místní názvy.

Předmětem této kvalifikační práce jsou obce Potštátska, které svou funkci plní dodnes, byť od roku 1946 ve změněné sociální struktuře, kdy původní obyvatelstvo z větší části bylo vysídleno a nahrazeno novoosídlenci z vnitrozemí.

K těmto tzv. „živým obcím“ řadím podle abecedy obce *Boškov (Poschkau)*, *Boňkov (Punkendorf)*, *Kovářov (Schmiedsau)*, *Kyžlířov (Keuschendorf)*, *Lipná (Lindava)*, *Luboměř pod Strážnou (Liebenthal)*, *Michalov (Michelsbrunn, součást Potštátu)*, *město Potštát (Bodenstadt)*, *Padesát Lánů (Fünfzighuben, dnes součástí Potštátu)*. *Německý ekvivalent se používal před vysídlením původního obyvatelstva.*

Vrátím se ještě do období kolonizace, do doby, kdy se vytvářela v této oblasti sídelní struktura a nutná silniční síť. Období kolonizace na základě emfyteutického práva (dědičného nájmu půdy) znamenalo příliv významného podílu německy mluvícího obyvatelstva ze zahraničí. Vrchnost, toto převážně zalesněné a méně obydlené území nechávala osídlovat za účelem zkulturnění krajiny, využití jejích zdrojů a zvýšení výnosů. Založením osad pověřovala tzv. lokátory, kteří vyhledávali nejen vhodná místa ke zbudování osad, ale i lidi. Tímto způsobem v Oderských vrších vznikla celá řada vsí, jež podle dnešní terminologie patří svým umístěním k rozvolněnějším údolním lánovým řadovým vsím nebo lesním lánovým vsím (Hlavačka & Lapáček, 2015).

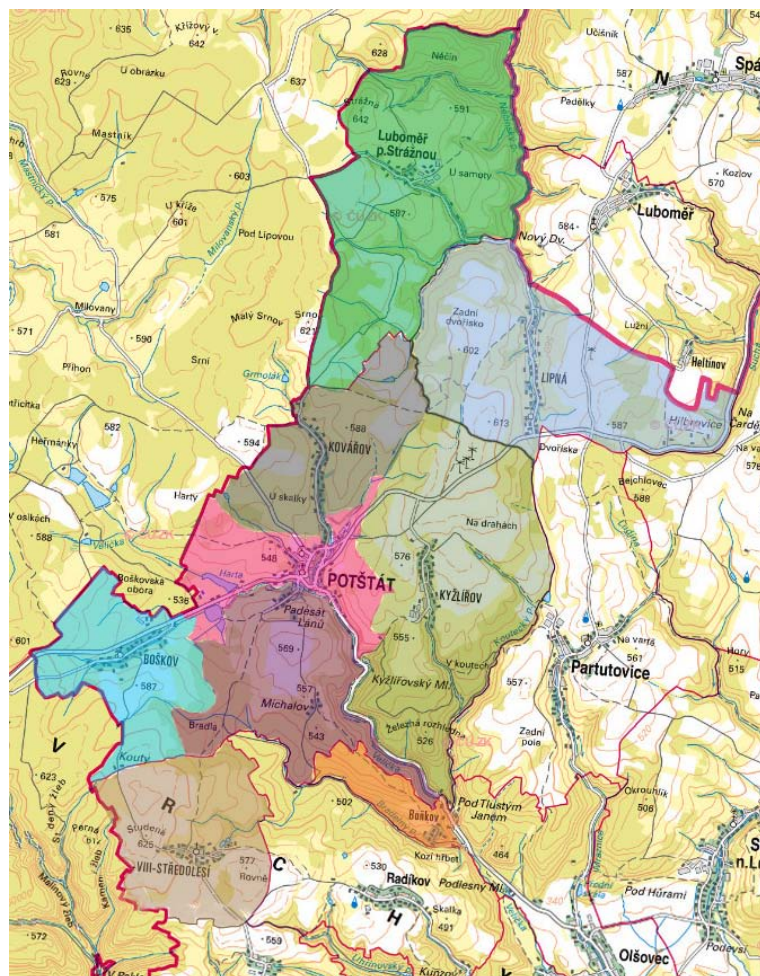
S velkou pravděpodobností byly takto zbudovány osady i v popisovaném zájmovém území, a to uprostřed lesů. Lokátoři je umístili do mírného údolí podél potoka na vykloučené půdě. O rozmístění osady a v ní stojících stavení vždy rozhodovaly místní přírodní podmínky, členitost terénu, tvar údolí a velikost záplavové plochy. Proto jsou domy umístěny od potoka vždy v mírném svahu.

Promyšlenému plánu odpovídala i plužina, která vznikla postupným klučením a měla přímou návaznost na usedlost. Táhla se za usedlostí od zatravněného humna. Hospodáři po generace klučili přidělený pás pozemku, na kterém vznikalo pole, a takto se postupně propojily usedlosti s plužinou. K přístupu na obhospodařovaná vykloučená pole sloužily (podle intenzity klučení), místní polní cesty, které zpřístupňovaly obloukovité či rovnoběžné pruhy pole označené za záhumenicovou plužinu. Polní cesty sloužily svému účelu po staletí a propojovaly zemědělskou půdu i mezi katastry. Destrukce většiny polních cest nastala až s příchodem kolektivizace zemědělství v 50.

letech 20. století, kdy byly rozorány a z paralelní soustavy lánů vznikly velké polní celky.

Kolonizačním způsobem byla založena většina obcí na Potštátsku, až na drobné samoty a osady. Osada Michalov (Michelsbrunn) vznikla parcelací dominikálních (panských) pozemků v roce 1793 a patrně tak tomu bylo i u jiných samot či drobných osad.

Nejvýznamnější a největší ze vzniklých sídelních celků nacházejících se ve zkoumané části Oderských vrchů je historické město Potštát. V minulosti tvořilo spolu s městem Hranice centrum vrchnostenské správy pro všechny zkoumané obce, které jsou dodnes vzájemně propojeny historickou komunikační sítí. Tato dopravní a obslužná síť se sbíhá ve městě Potštát a navazuje na další územní celky mimo zkoumané území.



Obr. 1. Vymezení zájmového území podle katastrů.

Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=920681&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka> upraveno v Adobe Photoshop.

## 4.1 Fyzickogeografická charakteristika

Zájmové území je součástí Olomouckého kraje a nachází se v jihovýchodní části celku. Ze správního pohledu patří do okresu Přerov a nachází se v jeho nejsevernějším cípu. Rozkládá se v oblasti Oderských vrchů s nejvyšším vrcholem Fidlův kopec o nadmořské výšce 680 m, který se dnes nachází ve Vojenském prostoru Libavá. Oderské vrchy jsou součástí Nízkého Jeseníku, Jesenické podsoustavy náležející do subprovincie Krkonoško-jesenická soustava a provincie Česká vysočina. Na jihu Oderské vrchy ohraničuje Moravská brána a na západě Hornomoravský úval. Krajinu dotváří smíšené a místy jehličnaté lesy, hluboká údolí a skalnaté výběžky.

Zájmové území je součástí evropského rozvodí náležející k úmoří Baltského a Černého moře. Potok Velička, pramenící nedaleko Potštátu, se svými přítoky Koutecký potok, Bradelný potok, Boškovský potok se vlévá do řeky Bečvy. Spolu s Kouteckým potokem a Kovářovským potokem jsou součástí úmoří Černého moře. Dalšími potoky jsou Něčínský potok s přítokem Lipenského potoka a tvoří součást povodí řeky Odry, která náleží k Baltskému úmoří.

Území leží v klimatické oblasti MT 7, plošiny do 600 m v MT 2 a MT3. Podnebí je mírně teplé až chladnější s dostatečným množstvím srážek. V době vegetačního období je průměrné množství srážek 400–450 mm a v zimním období 250–300 mm. Průměrné roční teploty se pohybují okolo 7,5–8 °C, kdy nejteplejším měsícem v této oblasti je červenec s průměrnými teplotami 17–18 °C, naopak nejchladnějším měsícem je leden, s průměrnými teplotami 2–3 °C (Tab. 1. Vybrané charakteristiky klimatické oblasti MT 7, 2014).

<b>Charakteristika klimatické oblasti MT7 podle Quittovy klasifikace</b>	
Počet letních dní	30 až 40
Počet dní s průměrnou teplotou 10 °C a více	140 až 160
Počet dní s mrazem	110 až 130
Počet ledových dní	40 až 50
Průměrná lednová teplota	-2 až -3
Průměrná červencová teplota	17 až 18
Průměrná dubnová teplota	6 až 7
Průměrná říjnová teplota	7 až 8
Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	100 až 120
Suma srážek ve vegetačním období	400 až 450
Suma srážek v zimním období	250 až 300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	60 až 80
Počet zatažených dní	120 až 150
Počet jasných dní	40 až 50

Tab. 1. Charakteristika klimatické oblasti MT7 podle Quittovy klasifikace

Zdroj: <https://docplayer.cz/8418632-Tab-1-vybrane-charakteristiky-klimaticke-oblasti-mt-7.html>

### **Geologická charakteristika území**

Významný vliv při osídlování krajiny v návaznosti na ekonomické aktivity měly geologické podmínky oblasti. Sídelní celky vznikaly v blízkosti řek, ale také v oblastech bohatých na nerostné suroviny. Geologická rozmanitost souvisí s geologickou soustavou Českého masivu a Západních Karpat. Oblast je tvořena devonským vápencem, jenž vznikl usazováním se vápenitých schránek mořských živočichů v zahlubující se mořské pánvi. Spodní karbon je charakteristický flyšovými sedimenty, jež charakterizuje střídání vrstev slepenců, drob, břidlic jílových a břidlic prachových. Spodnokarbonské břidlice se vyskytují na mnoha místech v Oderských vrších, zejména v lokalitě Olšovec – Potštát a také Olšovec – Boňkov. V těchto lokalitách probíhala těžba štípatelné břidlice, která našla své využití pro výrobu střešních krytin. Poslední zmíněná lokalita těžby štípatelné břidlice Haldy v obci Olšovec – Boňkov je významná z hlediska paleontologického, protože je významným nalezištěm zkamenělin mlže Posidoniabecheri, článků lilijic a ichnofosílií. Zájmová oblast je tak dotvářena břidlicemi, droby, slepenci, horninami spodního karbonu v kulmském vývoji. Pokryv je ve složení svahoviny a sprašových hlín. Půdní typ je zde zastoupen kambizemí, což je hnědá (lesní) půda, obohacená o

jílovou složku, která je typická pro členité terény. Tento půdní typ vznikl zvětráváním-bisialitizací. Dalším spoluutvářecím procesem je braunifikace, což znamená hnědnutí půdních částí v důsledku působení sloučenin železa, které se uvolňují chemickými procesy (Voženílek a kol., 2008).



## **5 Relikty starých cest v oblasti Oderských vrchů – Potštátsko**

### **5.1 Staré cesty, stezky, vývoj a zánik, terminologie, členění, význam, toponyma a znamení**

#### **Historický vývoj**

Vznik prvních cest je spojen s migrací zvířete za potravou a následně i lidských komunit, které se přemísťovaly za potravinovými zdroji. Cesty se utvářely s ohledem na přírodní podmínky a styl života tehdejších obyvatel v závislosti na struktuře a stupni osídlení. Na kvalitu tehdejších cest měl vliv především způsob jejich zdolávání a přemísťování nákladu. Jednou z nejstarších stezek, která vedla přes naše území, byla Jantarová stezka, užívaná k přepravě jantaru, kožešin a medu, vedoucí směrem na jih, do Itálie, Řecka a Sýrie (Martínek, 2019).

#### **Středověká komunikace**

V rámci tehdejší dopravy sloužily stezky a cesty. Stezky byly pěšiny s nezpevněným a neupraveným povrchem. Byly úzké, často zarůstaly místní vegetací, špatně prostupné a působily na ně přírodní vlivy, zejména eroze. Nebyly vhodné pro cestu vozem, neboť se tyto cesty většinou nacházely v horském prostředí a nebyly nijak udržované. Jednalo se o tzv. přechodové či lokální stezky. Tyto stezky byly spojnicemi mezi blízkými lokalitami s krátkou vzdáleností. Teprve se vznikem měst vznikla potřeba kvalitnějších cest. Bylo to způsobeno především tím, že do měst se dováželo různé zboží, zásoby a také se tu intenzivně rozvíjel obchod. Již nebylo možné dopravovat zboží na primitivních vozech úzkými stezkami, ale začaly tudy projíždět velké mohutné vozy, které zásobovaly města. Vystávala nutnost cesty udržovat a rozšiřovat. Především v deštivém počasí byly cesty málo sjízdné a postupnou devastací urychlovaly i těžce naložené vozy. Cesty podléhaly erozním působením, a proto často souběžně vedle nich vznikaly cesty nové, které zajišťovaly průjezd (Smetánková, 2014).

## Zemské cesty

Historické obchodní stezky daly základ Zemským cestám, které se vždy těšily zvýšené pozornosti a měly strategický význam. Zemskými cestami se označovaly dálkové stezky a trasy v období raného středověku (Martínek a kol., 2014). Tyto cesty, spojovaly významné sídelní celky – města, menší osady či hrady.

Zemské cesty se dají popsat jako většinou vozy uježděné pruhy bez pevného podkladu a tvrdé vozovky. Později některé úseky se vysypávaly kamením. Velmi zřídka středověkou cestu dláždil štěrkový posyp nebo oblázky. Zemské cesty daly základ hlavním transportním tahům a vedly převážně v místech, které zaručovala sušší a pevnější terén, tedy ve vyšších polohách. V podmáčených úsecích se vkládaly na cesty otýpky z větví nebo ze slámy, nebo se zpevňovaly pokládáním trámů, a to tesaných nebo netesaných. Takováto úprava cesty vyžadovala čas od času jistou údržbu. Údržba nebo úprava probíhala i v místech, kde se cesta napojovala na mosty nebo brody. Mosty a brody byly strategická místa, kde se sbíhalo i několik cest. Úpravy proto vyžadovaly náročnější přístup, jak fyzický, tak finanční, proto se za využití cesty, mostu nebo brodu vybíral poplatek. V místech, kde se nedala řeka přebrodit nebo byla hladina vody v brodě příliš vysoká, aby se dalo brodem projet či projít, využívalo se přívozů.

Vzhledem k tomu, že přesuny na cestách trvaly někdy i mnoho dní, byly na některých trasách vystavěny hostince, které nabízely nocleh a občerstvení. Svoje uplatnění tu hledali řemeslníci, jako sedláři, kováři nebo kolaři, kteří zajišťovali opravy strojů koní nebo prováděli drobné opravy na vozech. Tyto a jiné stavby (kostely, kaple, kapličky) sloužily na cestách jako orientační body v terénu. K orientaci v terénu sloužily také vzrostlé solitérní stromy, stromořadí, skupiny balvanů a podobně.

Novověk charakterizují změny společenského, ekonomického i kulturního rázu, jehož počátek se neodmyslitelně odráží od objevných výprav Kryštofa Kolumba a jeho nástupců do Ameriky. Je to období válečných tažení, reforem, kolonizace, změn ve výrobě, technologiích, ale i myšlení.

Rozvoj obchodu spolu se zámořskými objevy měl velký vliv na hustotu cestní sítě. Po stezkách se přepravovalo hlavně obilí, sůl, koření, víno, pivo, dobytek, látky, zbraně a další zboží. Stezky nabíraly na svém významu, například Linecká stezka, která byla spojnici Čech s rakouskými zeměmi, se stala nejvýznamnější cestou jižních Čech. Trasa stezky kopírovala tok řeky Vltavy a sloužila k přepravě soli, benátského zboží a železa. V 18. století ve své významnosti nahradila Zlatou stezku. Spousta stezek

v tomto období ztrácí svůj význam, například Libická stezka, vedoucí od Čáslavi směrem na Mikulov až do Vídně, protože zároveň s nimi vznikaly jiné, významově důležitější stezky. Na části některých stezek byly vybudovány trasy zemských silnic. Například Česká a Libická stezku, nacházející se v blízkosti Brna ve směru na Vídeň. Odtud název Vídeňská cesta, jejíž dostavbu nechala dokončit císařovna Marie Terezie v roce 1765 (Patočková, 2007).

Rozvoj poštovních služeb a vyšší frekvence přepravy v 18. století podnítil rozvoj a budování cest se zpevněným povrchem. Největší rozkvět v budování cest nastal za panování císařovny Marie Terezie a císaře Josefa II. V první polovině 19. století a s nástupem průmyslové výroby se stávající síť zahustila sítí zemských a místních silnic, které se používají dodnes. Stejně jako v jiných lokalitách, tak i ve zkoumaném území vzniklo několik nadregionálních tras, které měly a dodnes mají důležitý společenský význam. Vznikly ve směrech – Olomouc – Potštát – Hranice, Lipník – Potštát – Odry. (Voženílek a kol., 2008).

### **5.1.1 Obecná terminologie**

#### **Stará stezka**

Reprezentovala určitý druh komunikace, která vznikla v minulosti. V terénu byla zřetelná jako úzká vyšlapaná pěšinka. Obvykle se nacházela vyšlapaná v poli, na louce, podél lesa. Sloužila pro pěší přesun jednotlivce v terénu.

#### **Polní cesta**

Vznikaly za účelem dostupnosti k obhospodařované půdě a v různých vzdálenostech vymezovaly zemědělskou plůžinu. Přizpůsobovaly se místním geografickým podmínkám a pro hospodáře znamenaly významný obslužný krajinný prvek.

#### **Stará cesta**

Tako komunikace, sloužila k přesunu obyvatel mezi jednotlivými lokalitami a úzce souvisela s osidlováním krajiny. Nejprve se jednalo o ušlapané a usmýkané nekvalitní cesty, později, s vynálezem vozu si vyžádaly povrchovou údržbu, například zpevnění štěrkem. Cesty sloužily nejen k přesunu nebo přepravě obyvatel, ale i k převozu různého zboží, které se dopravovalo přes naše území s napojením na dálkové

evropské komunikace. Trasy cest byly voleny podle terénních podmínek a často se okolo nacházely orientační body.

### **Zemské cesty**

Termín označuje trasy, které spojovaly obchodní nebo správní centra Čech a Moravy. Cesty měly nezpevněný povrch s udupanými a uježděnými pruhy. Jen výjimečně docházelo k větším úpravám povrchu. K povrchové úpravě se používal šterk, kamení, později dlažba.

### **Staré komunikace**

Komunikace sloužící k přepravě osob, zboží, pohybu dopravních prostředků i zvířete. Takto definované mohou být zaniklé cesty lokálního významu a rozličného stáří (Janyšová, 2013).

### **Úvoz**

Zřetelně identifikovatelná stará cesta v terénu, která vytvořila dlouhodobým a častým využíváním v terénu úzký nebo široký zářez. Šířka zářezu se odvíjela od toho, zda cestou projížděl vůz nebo byla využívána jen pro pěší dopravu, případně tudy procházelo tažné zvíře.

### **Brod**

Brodem je určité místo řeky s nízkou hladinou vody, kde bylo možné přejít na druhou stranu řeky. Většinou se jednalo o mělké koryto řeky s pevným kamenitým dnem a nízkou průtočností řeky nebo potoka. Brody se napojovaly na staré stezky a byly strategickými místy (Klimek, 2014).

### **Sestup k brodu**

Terénní stopy u brodů, které mají tvar jednoduché cesty nebo několika sbíhajících se cest.

### **5.1.2 Sakrální stavby**

Sakrální stavby byly zřizovány z různých důvodů, ať už to byl prostředek hluboké zbožnosti lidu nebo ve smyslu poděkování a prosby o ochranu světce, či na znamení smíru. Tyto stavby byly a jsou výrazným orientačním bodem v krajině a dotvářejí tvář krajiny i obcí. Řada z nich je vystavěna při polních cestách a na místech, které dokládají nějakou historickou událost (Tarcalová a kol., 2007).

#### **Kříže**

Jedná se o nejstarší symbol křesťanství a také nejrozšířenější. Původní kříže byly dřevěné, barevně zdobené, některé s vyobrazením Krista. Dřevěné kříže byly postupně na mnoha místech nahrazovány kamennými pískovcovými nebo litinovými kříži, protože dřevo nebylo odolné proti přírodním vlivům a velmi brzy se poškozovalo. Litinové kříže se často zhotovovaly s kamenným nebo žulovým podstavcem, byly opatřeny náboženskými texty, letopočty, které se vztahovaly k zhotovení nebo účelu kříže. Nejčastěji byl na křížích uveden nápis INRI (Iesus Nazarenus Rex Iudaeorum). Stavěly se na začátku i na konci vesnice na hranicích polí a pozemků nebo na poutní cestě. Některé kříže měly připomínat různé události, například smírčí kříže, které se stavěly pouze v případě, že se jednalo o zločin vraždy nebo zabití.

#### **Boží muka**

Tato drobná sakrální stavba je tvořena sloupem nebo pilířem stojícím na podstavci. Ve vrchní části se nachází kaplice se stříškou a křížem, který je jednoramenný nebo může být i dvouramenný. Na přední straně kaplice se obvykle nachází výklenek, kde se umisťoval malovaný obrázek, dřevorezba či jiný artefakt, znázorňující Ježíšovo utrpení. Tyto stavby nalezneme volně stojící v krajině u cest nebo na rozcestí nebo i stojící v obci. Obvykle je stavěli lidé jako poděkování Bohu, za záchranu nebo jako prosbu.

#### **Kapličky**

Kapličky svojí stavbou připomínají malý kostelík. Jedná se o zděnou stavbu menších rozměrů, uvnitř se nachází malý oltář s vyobrazením světce nebo soškou

světce, kterému je kaple zasvěcena. Kaplička neslouží k liturgickým obřadům. Takovéto kapličky se stavěly na místech, kde se stal nějaký zázrak, na vyvýšených místech v krajině, u křižovatek cest, studánek, ale i v obcích i v blízkosti kostela. Některé kapličky jsou výrazem poděkování nebo symbolem nějaké prosby.

### **Sochy světců**

Tyto sakrální památky byly stavěny jako výraz úcty ke světcům, které lidé uctívali a prokazovali jim určitou pozornost a vděk, přičemž si tím chtěli zajistit světcovu přízeň a ochranu. Sochy byly stavěny na poutních místech u panských dvorů nebo ve městech.

### **Obrázky světců**

Obrázky světců nebo svaté obrázky byly ručně malované obrázky. Později se k vyhotovení obrázků používal barvotisk. Obrázky se umísťovaly na stromy u polních cest nebo v lese, u studánek, také zdobily nějakou malou sakrální stavbu, křížek, popřípadě kapličku (Kremlová, 2018).

### **Zvoničky**

Zprvopočátku měly zvoničky zcela jednoduchou konstrukci. Vztyčovaly se dřevěné nehraněné rozdvojené vzrostlé stromy ve tvaru vidlic, na které se zavěsil zvon. Posléze byly postaveny pomocí sloupků se stříškou ve tvaru čtyřbokého jehlanu nebo kužele s umístěným zvonem. V některých regionech se dochovaly celodřevěné zvoničky i se vstupem pro zvoníka. Od 19. století se začaly stavět zvoničky zděné. Vystavěny byly na návších a zvonění se využívalo ke zvaní na modlitbu, při úmrtí, při klekání a různých náboženských svátcích (Kašová, 2013).

### **Smírčí kříže**

Výstavba smírčích křížů vycházela ve středověku z tzv. smírčího práva, kdy bylo možné odčinit zločin nějakým úkolem. Jedním z takových úkolů mohlo být nejen vyrovnání se s postiženou rodinou, ale i vytesání a vztyčení kříže na místě spáchaného zločinu.

## 5.2 Historický přehled obcí v zájmovém území

### Potštát (Bodenstadt)

První dochované zmínky o sídelním útvaru se datují do 11. století, kdy bylo město označeno jako středisko německé kolonizace. Další ze zmínek o Potštátě pochází z roku 1322 a to v listině, která dokladovala prodej části statků Závíše z Potštátu olomouckému biskupovi Konrádovi. Závíš z Potštátu patřil do rodu Půtovců a od jejich jména byl odvozen název Potštát – Půtovo město (Krška, 2021).

Ve 14. století se stává město Potštát majetkem rodu pánů z Kunštátu. Například z majetkoprávních informací víme, že roku 1388 daroval Boček z Kunštátu místním měšťanům pivovar. O několik let později, v roce 1394, se Potštátu násilně zmocnil markrabí Prokop, který se snažil s poddanými vycházet, což nám dokumentuje listina potvrzující všechna městská práva a výsady. Po jeho smrti se potštátské panství opět stává vlastnictvím Bočka z Kunštátu a Poděbrad, ale ne na dlouho. Již v roce 1408 Boček prodává celé panství Tasovi z Prusinovic. Členové tohoto rodu se na potštátském panství střídají několik dalších let. Po Tasovi z Prusinovic následuje Jan a poté Prokop z Prusinovic. (Bartovský, 1909)

Během let dochází k odprodeji nebo připojení dalších statků k potštátskému dominiu, stejně tak ke střídání majitelů tohoto panství. V roce 1663 se celé panství dostává do rukou pánů z Walderode. Koncem 18. století se stává dědicem celého panství Josef Desfours-Walderode. Vrchnostenská veřejná (patrimoniální) správa na panství je vykonávána až do roku 1848, po přechodu moci soudní, správní a výkonné na státní úřady, vzniká státní správa na úrovni zemí, krajů a okresů. Potštátský velkostatek zůstal ve vlastnictví rodu až do roku 1945.

### Boškov (Poschkau)

K neveliké obci, jejíž původní název byl Bořkov, poté Božkov, se datují první písemné zmínky k roku 1394. Obec patrně vznikla jako kolonizační vesnice s obyvateli německého původu. Až do roku 1946, zde převažovalo německy hovořící obyvatelstvo. V roce 1408 získává do vlastnictví obec, spolu s potštátským panstvím Tas z Prusinovic. Po něm převzal panství Jan z Prusinovic a obec Boškov věnuje s dalšími dvěma obcemi (Padesát Lánů a Kovářovem), své manželce Anně. V 17. století byla obec součástí majetku Karolíny d'Austria, která majetek získala od císaře Ferdinanda II. Karolina d'Austria zemřela bez potomků, po její smrti se

majetky vrátily do císařského držení. Následně panství odkoupil Jan z Walderode. Rod vlastnil potštátské panství spolu s obcí Boškov až do roku 1848. (Bartovský, 1909). Po zániku patrimoniální správy vlastnil majetky v katastru obce potštátský velkostatek v držení rodu Desfours-Walderode a to až do konfiskace roku 1945.

### **Kovářov (Schmiedsau)**

O historii obce se dochovalo velmi málo pramenů, neboť obec v roce 1866 vyhořela. Plameny zničily veškerá stavení a s nimi shořely i veškeré zápisy, které by dokladovaly počátek založení obce.

Ovšem podle umístění plužiny v katastru obce se dá usuzovat o kolonizační vsi, která byla založena na přelomu 12. a 13. století. Není známo, kým byla obec založena, pouze k roku 1376 se datuje zmínka, že jistý pan Much ze Lhotky odkázal část majetku v obci Kovářov své ženě Madce. Další záznam, týkající se historie obce, pochází z roku 1392, kdy Kunz ze Zvole prodal obec Kovářov Benešovi z Karviné. Z dalších záznamů je zřejmé, že obec byla součástí potštátského panství až do roku 1848, potom zde vlastnil část majetků velkostatek Potštát v držení rodu Desfours-Walderode, a to až do roku 1945.

Za zmínku však stojí, jakým způsobem získala obec své pojmenování. Traduje se, že obec Kovářov byla dříve předměstím města Potštát. V předměstí se usadili řemeslníci, kováři a cvočkaři, aby hlukem, který vydávali při své práci, nerušili místní obyvatele. Z tohoto bylo odvozeno jméno obce – Kovářov (Bartovský, 1909).

### **Středolesí (Mittelwald)**

Tak jako v okolních obcích, tak i v obci Středolesí vypovídá plužina o založení obce. Vznikla jako kolonizační vesnice ve 12 či 13. století, kdy způsob záhumenicového klučení vytvořil pásy zemědělské půdy směrem od obce, které jsou patrné dodnes a jsou doložitelné na starých katastrálních mapách.

První písemné zmínky o obci se dochovaly k roku 1365. V tomto roce Jindřich z Drahotuš prodal tvrz v Drahotuších a celé panství, ke kterému přináležela obec Středolesí, svému bratrovi Jarošovi z Drahotuš. Z dalších zápisů se dozvídáme, že veškeré drahotušské panství oba bratři prodali moravskému markraběti Janu Jindřichovi. Po jeho smrti připadá celé panství, na základě závěti,



nejstaršímu synovi Joštovi. V historických pramenech se dále píše o Bočku Puklice z Pozořic, který se v období husitských válek násilně zmocnil hradu Drahotuš a tím získal i připojené poddanské vesnice včetně Středolesí. V roce 1437 připadl hrad Drahotuš a jemu přilehlé obce opět včetně Středolesí Herníkovi z Valdštejna, který však tento majetek následně předal opět Bočkovi Puklice z Pozořic. Do roku 1470 držel drahotušské panství spolu s hranickým Ctibor z Tovačova. O šest let později je tento majetek prodán Vilémovi z Perštejna za 7 000 dukátů. Tím se panství připojilo do správy k hradu Helfštýn. V rukou rodu pánů z Perštejna je toto panství až do roku 1547, kdy je prodáno Václavu Haugvicovi z Biskupic. Během následujících let se celé panství, včetně obce Středolesí, stává výhodným prodejním artiklem a velmi často mění svého majitele. Na počátku 17. století celé panství patřilo olomouckému biskupovi Františkovi kardinálu z Ditrichštejna. Rod Ditrichštejnů měl celé panství v držení téměř dvě století. Po roce 1848, kdy skončila vrchnostenská správa, zůstává v obci část knížecího majetku, který náleží do velkostatku Hranice. Velkostatek s přilehlými majetky v okolních obcích včetně Středolesí vlastnili Ditrichštejnové a jejich dědicové (Hatzweld-Wildenburg, Althanové) až do roku 1945 (Hlavačka & Lapáček, 2015).

### **Luboměř pod Strážnou (Liebenthal)**

Původní zápis týkající se obce nesl název Lybomyrz a první písemná zmínka se datuje k roku 1394. V této době patřila obec do potštátského panství, o kterém jsem se již zmiňovala. Během staletí se názvy obce různě měnily, například: Libomiersch, Liptain, Lybntal, ale i Liebenthal (Machala, 2015).

V roce 1408 je celé potštátské panství, do kterého spadala i obec Luboměř pod Strážnou, prodáno Tasovi z Prusinovic. Pánům z Prusinovic náleží dalších několik desítek let. Teprve v roce 1663 získává panství rod Walderode. Rod Desfours-Walderode po zániku vrchnostenské správy (1848) vlastní v rámci potštátského velkostatku majetky v katastru obce až do roku 1945. Na základě Benešových dekretů byl majetek rodu zkonfiskován (Bartovský, 1909). Součástí obce byl kostel Panny Marie Sněžné, ale datum počáteční výstavby není znám. Kostel svou funkci ztratil po převzetí obce i katastru do vojenského prostoru. V polovině dvacátého století byl využíván jako sklad a v šedesátých letech byl zbourán.

V historických pramenech se pouze uvádí, že kolem roku 1793-1794 získal barokní podobu. Za zmínku však stojí, že nedaleko obce Luboměř pod Strážnou se ještě do roku 1945 nacházely čtyři dřevěné větrné mlýny beraního typu, a tak bylo této krajině přezdíváno Moravské Holandsko (cs.wikipedia.org, 2021).

Po 2. světové válce byla obec připojena k vojenskému výcvikovému prostoru Libavá, a to až do roku 2016, kdy byla vyčleněna a stala se samostatnou obcí (Machala, 2015).

### **Lipná (Lindava)**

Z roku 1394 se dochovaly první písemné záznamy, které souvisí s touto obcí, jejíž původní název byl Lindava a jejíž historie je úzce svázána s městem Potštát. Obec byla součástí potštátského statku, který v roce 1408 získal do svého majetku Tas z Prusinovic. Panství zůstalo v majetku rodu Podštátských z Prusinovic dalších 200 let. Z písemných záznamů se dále dovídáme, že v roce 1607 Bernard Podstatský z Prusinovic změnil robotní povinnosti a následně odprodal část panství paní Kristýně z Rogendorfu a Molenburka. Posléze získal zbytek panství včetně obce Lipná, Jan Podstatský syn Bernarda Podstatského. O majetky včetně celého panství však brzy přišel, neboť se účastnil odboje proti císaři Ferdinandu II., který za úplaty roku 1634 předal potštátské majetky Doně Karolíně d'Austria. Po její smrti získal majetek císař Leopold I, neboť Dona Karolína d'Austria zemřela, aniž by po sobě zanechala dědice. V roce 1664 celé panství císař prodal říšskému dvornímu radovi svobodnému pánu z Walderode, jehož součástí byla i Lipná (Bartovský, 1909). Podštátské panství zůstalo majetkem rodu Desfours-Walderode až do roku 1848, poté jako velkostatek až do roku 1945.

V obci Lipná se nachází dřevěný kostel zasvěcený sv. Janu Křtiteli. První písemné zmínky týkající se tohoto kostela, jsou datované do roku 1408, kdy obec získal, Tas z Prusinovic. Součástí tohoto kupu byl i dřevěný kostelík. Během let doznal kostelík několika stavebních změn, přičemž k jeho zásadní proměně došlo v roce 1746 (Štěpánek, 2009) a to do podoby, kterou známe dnes. Tato ojedinělá stavba dřevěného kostela je zapsána do seznamu chráněných kulturních památek České republiky (Hýbl, 2013).

### **Boňkov (Punkendorf)**

*„Boňkov je toliko obec katastrální, tvoře s Kyžlířovem jednu obec politickou. Obyvatelstvo zemědělské, národnosti skoro vesměs německé a náboženství římsko-katolického, zabývá se vedle své polní práce kácením a rozvážením dříví v rozsáhlých lesích.“* (Bartovský, 1909, str. 152). Tak popisuje Boňkov autor knihy v roce 1909. Z písemných historických záznamů se dozvídáme o obci v souvislosti s prodejem potštátského panství v roce 1408, kdy jej od Bočka z Kunštátu koupil Tas z Prusinovic. V té době se obec nazývala Bankov. Historie obce je tak úzce spojena s výše uvedenými obcemi a s rodem Desfours-Walderode, kteří ji vlastnili až do roku 1848. Poté v katastru obce vlastnil majetky velkostatek Potštát a to až do roku 1945, kdy byly rodu Desfours-Walderode zkonfiskovány.

### **Kyžlířov (Keuschendorf)**

Obec nazývaná též Kyliřov, také Kyslířov nás opět svojí historií pojí s potštátským panstvím (Bartovský, 1909).

V roce 1536 jsou majetky v držení Prokopa, syna Jetřicha z Prusinovic, ale určitý podíl zde mají také Václav st. z Prusinovic, Albrecht z Prusinovic a Mladota z Prusinovic. V roce 1547 získal Mladota z Prusinovic Albrechtovu část z potštátského panství, jehož součástí byla obec Kyžlířov. O osm let později získal statky Václav st. Podstatský z Prusinovic. Rod Podstatských si majetek podržel až do chvíle, kdy jej konfiskací získal císař Ferdinand II, na základě odsouzení Jana Podstatského za odboj proti císaři. Ten panství předal v roce 1634 Doně Karolíně d'Austria za poplatek 70 000 zl. Rýnských. Ta však umírá bezdětná a majetek připadá císařskému fisku. V roce 1663 je prodáno říšskému dvornímu radovi svobodnému pánu z Walderode (Bartovský, 1909). Tento rod (později Desfours-Walderode) panství Potštát držel až do roku 1848, poté jako velkostatek až do roku 1945, kdy jim byl na základě Benešových dekretů zkonfiskován.

### **Michalov (Michelsbrunn)**

Malá osada vznikla parcelací dominikálních (panských) pozemků v roce 1793. Domy si zde vybudovalo německy hovořící obyvatelstvo a podle toho se dá usuzovat, že příchozí mohli pocházet s okolních, německých obcí. Osada byla vybavena společnou studnou s vydatným pramenem. Studna je dodnes použitelná a nachází se na louce pod lesem.

V obci se nachází zvonice, která se používala k ohlášení poledne a mimořádných událostí. V roce 1950 prošla naposledy opravou, ovšem původní zvon z roku 1832, zavěšený pod stříškou, byl neznámou osobou odcizen. V osadě se také nacházela kaple, která se dodnes dochovala jen v kamenném intenzivně chátrajícím obvodovém zdivu.

### **Padesát Lánů (Fünzfhuben)**

Historie obce je úzce spjatá s historií města Potštát. V roce 1408 ji odkupem od Bočka z Kunštátu a Poděbrad získal Tas z Prusinovic. Roku 1437 Jan z Prusinovic (zřejmě se jedná o syna Tasa z Prusinovic) přepsal na svou manželku Annu obec Padesát Lánů, Kovářov, Božkov a polovinu obce Liptář. Po smrti Jana z Prusinovic hospodaří s tímto majetkem jeho bratr Hynek spolu s Annou. Obec, patřící ke statku Potštátskému byla po několik let v rukou pánů z Prusinovic. V roce 1536 ji měl v držení Prokop z Prusinovic, společně s Václavem st. z Prusinovic, Albrechtem z Prusinovic a Mladotou z Prusinovic. Panství bylo takto rozdělené mezi jednotlivé příslušníky rodu Podstatských z Prusinovic až do roku 1588, kdy se majitelem stává Jetřich Podstatský z Prusinovic. Poté panství spolu s Padesáti lány získává jeho syn Bernard Podstatský, posléze vnuk Jan. V roce 1633 získávají panství páni z Walderode, vrchnostenskou správu zde vykonávají až do roku 1848 (Bartovský, 1909). Velkostatek Potštát v držení rodu Desfours-Walderode má zde své majetky až do roku 1945. Podle Benešových dekretů byl majetek rodu konfiskován v roce 1945.

### **Hrad Puchart**

Přesné datum založení hradu není známé, ale první zmínky o hradě se vážou k roku 1320. Vztahují se k predikátu Závíše z Potštátu, který pocházel z českého rodu pánů z Potštejna. Také název hradu nebyl vždy jednotný. Používalo se

pojmenování Potštát, Sudetský zámek, Puchart. Název Puchart se váže až k zápisu z roku 1547, kdy byl tento hrad v zemských deskách zapsán pod názvem Zighart a teprve na počátku 19. století chybou J. H. A. Gallaše je přijat název Puchart (Plaček, 2002). V roce 1408 získal hrad Tas z Prusinovic, koupí od Bočka z Kunštátu a Poděbrad, ale v jakém stavu se hrad nacházel, není zřejmé, neboť z písemných záznamů se dochovaly zápisy o zániku hradu již z roku 1394. Zánik je spojován s markrabětem Prokopem, který násilně obsadil Potštát.

Hrad Puchart byl vystavěn jako dva samostatné nespojené hrady, jež od sebe dělila vzdálenost 110 m, tvořená uměle upravenou rozsedlinou 12 m širokou. K této stavební raritě zřejmě došlo z toho důvodu, že místní terén, tvořen úzkým ostrým hřebenem, neumožnil postavit běžně propojený hrad s obytnými plochami a předhradím. Přední část hradu měla tvar lichoběžníku, jehož západní a jižní stranu tvořily obytné budovy. Zadní část hradu byla tvořena štítovou zdí, o tloušťce 6,5m, jež byla upravena tak, aby sloužila pro aktivní obranu hradu. Štítová zeď chránila hranolovou věž, z níž se dochovala jen západní zeď. Plocha výměry věže byla asi 10 x 12 m a pravděpodobně byla součástí obytných prostor, o čemž svědčí dveřní a okenní otvory v přízemí.

Jak bylo řečeno, všechny popsané sídelní útvary jsou umístěny v zájmovém území, které po správní stránce bylo historicky převážně součástí potštátského a hranického panství. Po staletí zde probíhal významný společenský život, který ovlivňoval nejen sídla ale i kulturní krajinu. Zásadní význam tvořily komunikace, které spojovaly nejen sídelní celky, ale hlavně zprostředkovávaly přístup k obhospodařované zemědělské plužině. Naprostá většina obyvatel (mluvící převážně německy) se od založení vesnických sídel (německou kolonizací již na přelomu 12. a 13. století) a po postupném vykloučení lesních porostů v jednotlivých katastrech obcí, zabývala zemědělskou výrobou. Pro tuto činnost sloužily místní historické komunikace různého významu. Některé stezky se dochovaly dodnes.

### **5.3 Relikty starých cest v oblasti Potštátska (Identifikace reliktnů staré cestní sítě a pozůstatků stavební kulturní činnosti)**

Pro identifikaci starých cest byl použit mapový zákres Země Moravskoslezské – Hranice. Část listu podle reambulace z let 1920 a 1927. Měřítko mapy 1:75 000. Zákres byl částečně opravován do 6. 11. 1931. Pro identifikaci současného stavu komunikací jsem vycházela z mapových podkladů Českého úřadu geodetického a kartografického, mapového listu 25-12 a 25-11 v měřítku 1:50 000, z detailů základní mapy 1:10 000 (geoportál. cuzk.cz) a z mapových elektronických podkladů umístěných na stránce viz poznámky pod čarou.<sup>1</sup>

Uvedené a popsané cesty byly vybrány na základě terénního výzkumu. Na trasách některých vybraných cest se vyskytují drobné stavby nebo jejich pozůstatky a také zajímavé sakrální stavby regionálního významu. Původní trasy cest se téměř shodují s dnešními cestami, z části se jedná o nezpevněné cesty. Nachází se zde i cesty vyššího významu, které jsou dnes označeny jako silnice nižší třídy, převažuje II. a III. třída a vzájemně propojují obce zájmového území.

---

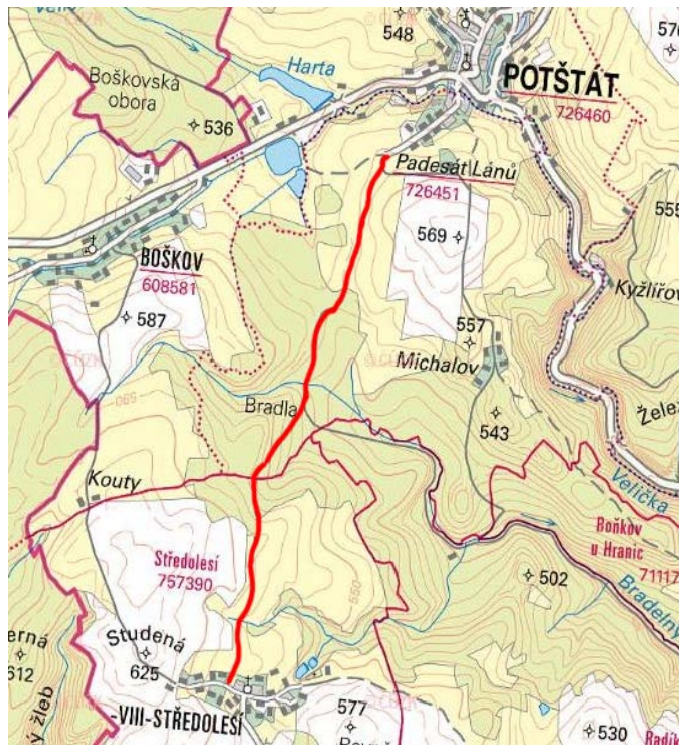
<sup>1</sup> <http://sginahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarExtent=-990320.44597457629%201239836%20346646.55402542371%20923033&MarWindowName=Marushka>

## Lokalita Středolesí – Padesát Lánů



Obr. 2: Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty ze Středolesí na Potštát

Zdroj: mapový zákres Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulace z let 1920 a 1927.



Obr. 3: Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty ze Středolesí na Potštát

Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=757390&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

Na mapových podkladech zobrazená cesta spojující obec Středolesí s obcí Padesát Lánů je jedinou komunikací, která přímo spojuje tyto dvě obce. Při srovnání obou mapových podkladů je zřejmé, že tato cesta vede v původní trase, jako tomu bylo před téměř 100 lety. Na komunikaci se dostaneme ze středu obce Středolesí, za hasičskou zbrojnicí doprava. Za posledním obydlím obce, komunikace rozděluje zemědělsky obdělávané plochy a místy se podél cesty nachází náletové dřeviny. Asi po třech kilometrech trasy míváme po obou stranách komunikace malé rybníky. Tato komunikace dále pokračuje lesním porostem, nejprve smíšeným listnatým porostem a náletovým porostem po pravé straně cesty, který přechází v jehličnatý les. Tento les byl dříve lesem dubovým a bukovým, proto zde ještě dnes nacházíme fragmenty tohoto porostu. Před obcí Padesát Lánů se po obou stranách komunikace rozprostírá zemědělská půda. Komunikace dříve zpevněná drobným štěrkem, v prostoru lesa pak ponechána jako původní vyježděná plocha lesní technikou. Komunikace má ráz polní cesty, jsou zde znatelně vyjeté koleje od mechanizace, která obhospodařuje přilehlé pozemky. Cesta se poté napojuje na vyasfaltovanou silnici III. třídy č. 4412, která vede do obce Padesát Lánů a dále do města Potštát.

Tato cesta je dnes využívána jako přístupová polní cesta k pozemkům a současně pro pěší turistiku a cykloturistiku.



Obr. 4: Současný stav cesty Středolesí-Padesát Lánů (Hlavačková E., listopad 2020)

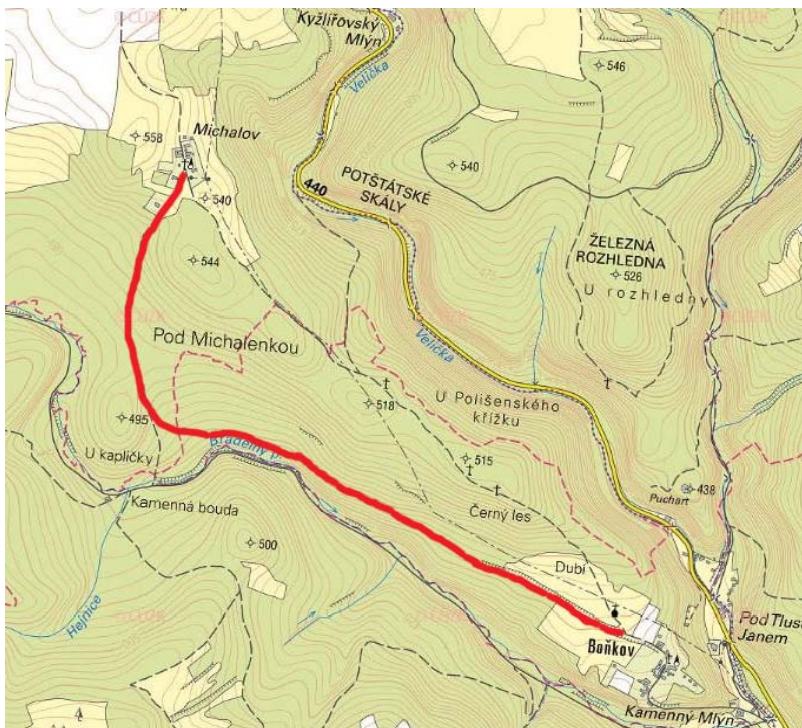


## Lokalita Michalov – Boňkov



Obr. 5: Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z osady Michalov do Boňkova

Zdroj: Zdroj: mapový zákres Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulace z let 1920 a 1927.



Obr. 6: Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty z osady Michalov do Boňkova

Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=711179&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

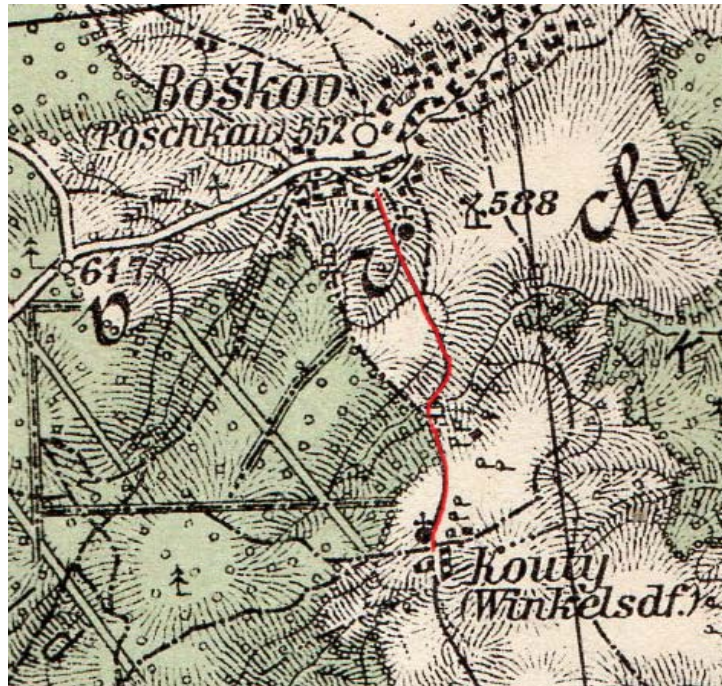
Mezi původně německou osadou Michalov a obcí Boňkov se nachází zpevněná komunikace, kterou převážně využívají zaměstnanci Lesů ČR k údržbě lesa. Komunikace je na území obce zpevněná drobným štěrkem a v některých částech se zřejmě jedná o asfaltový povrch, který přechází v pouze uježděnou část komunikace vedoucí do Boňkova, kde již upravená asfaltová komunikace prochází středem obce a napojuje se na komunikaci II. třídy č. 440. Komunikace prochází lesním porostem, vesměs smrkovým, ojediněle se u cesty nacházejí duby nebo buky. V nedávné době zde došlo ke hromadnému kácení lesního porostu, zřejmě z důvodu napadení kůrovcem, kterým jsou zdejší lesy velmi ohroženy a mohutné kácení napadených stromů a celých lesních ploch mění ráz této krajiny. Při porovnání zákresu v obou mapách je zřejmé, že tato komunikace zůstala v trase nezměněna a její průběh je i v současnosti totožný se zákresem na historické mapě.

V blízkosti komunikace se v osadě Michalov nachází menší sakrální stavba, jedná se o zvonici (Příloha obr. 3), která již dnes neplní svoji funkci. Opodál, na oploceném pozemku, jsou patrné zbytky kamenného obvodového zdiva místní původní kaple (viz obr. 2).

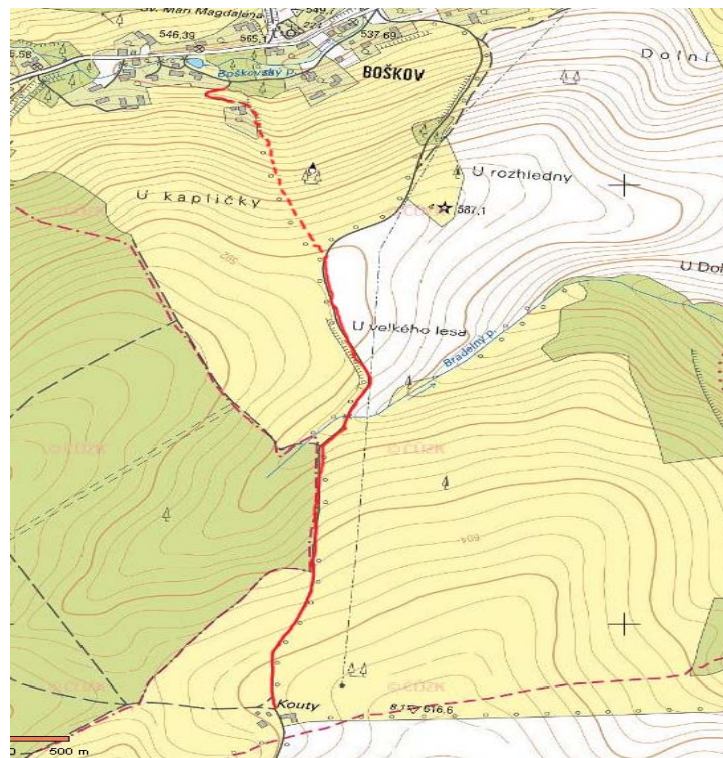


Obr. 7: Úvozový úsek cesty z Boňkova do osady Michalov (Hlavačková E., listopad 2020)

## Lokalita Kouty – Boškov



Obr. 8: Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z osady Kouty do Boškova  
Zdroj: mapový zářek Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulace z let 1920 a 1927.



Obr. 9: Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty z osady Kouty do Boškova  
Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=608581&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

Komunikace spojuje osadu, dnes spíše samotu Kouty, která se nachází nedaleko obce Středolesí s obcí Boškov. Ještě nedávno měla komunikace zpevněný povrch kamennou drtí, sloužila především k přesunu zemědělské techniky a pro pěší provoz. Část cesty od osady Kouty po rozcestí je dnes využívána jako místně obslužná, přičemž vybudováním nového zpevněného asfaltového povrchu se stala součástí automobilové dopravní komunikace. Je také převážně užívána pro cykloturistiku. U rozcestí se původní trasa zužuje, přechází v úzkou vyšlapanou pěšinu, která je lemovaná vzrostlým porostem a náletovými dřevinami. Dnes je tato cesta těžko přístupná.

Při srovnání dobového mapového zákresu a současné mapy je zřejmé, že průběh komunikace v terénu byl změněn jen minimálně, ale dnes již neslouží svému původnímu účelu. Poblíž této komunikace se nachází dvě sakrální stavby. V osadě Kouty se jednalo o kapličku se zvonicí, která dnes již v terénu není patrná. Vlivem přírodních podmínek se stavba rozpadla a zbytek hliněného zdiva zarostl travinami a náletovými dřevinami, spolu s původními vzrostlými duby, které stavbu obklopovaly (obr. 13). Její podoba je dochovaná pouze na archivních fotografiích (obr. 11). Další sakrální stavbou, nedaleko obce Boškov, je kaple. Kaple není v době vegetace od cesty patrná, je obrostlá vzrostlými listnatými stromy a křovinami a přístupová cesta k objektu v době vegetace zaniká s okolním porostem. Tento objekt dnes neslouží svému účelu a byl upraven na rekreační objekt (obr. 15).



Obr. 10: Cesta za osadou Kouty směr na Boškov, s upraveným asfaltovým povrchem (Hlavačková E., listopad 2020)



Obr. 11: Dřívější podoba kapličky u osady Kouty. Hmotová rekonstrukce dle stavu z roku 1985. (archiv PhDr. Hlavačka P.)



Obr. 12: Pozdější devastující stav kapličky u osady Kouty (archiv PhDr. Hlavačka P., červenec 1994)



Obr. 13: Současná podoba kapličky v osadě Kouty (Hlavačková E., duben 2021)



Obr. 14: Nevýrazný úsek cesty Boškov-osada Kouty (Hlavačková E., duben 2021)



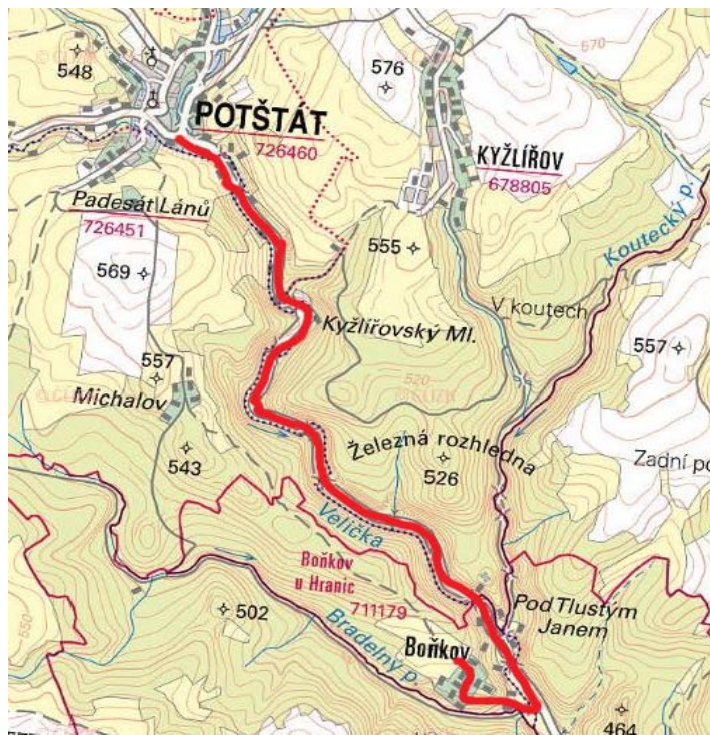
Obr. 15: Kaple poblíž cesty ve směru do obce Boškov  
(Hlavačková E., září 2019)

## Lokalita Potštát-Boňkov



Obr. 16: Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z Potštátu do Boňkova

Zdroj: mapový zákres Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulance z let 1920 a 1927.



Obr. 17: Detail základní mapy se zákresem současného stavu

Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=726460&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>



Komunikace spojuje obec Boňkov s městem Potštát je důležitou spojnicí v této lokalitě. Jak je patrné ze zákresu v obou přiložených mapách, zůstala komunikace nezměněna po celou dobu a trasa je stále stejná. Lze uvažovat, že tato cesta byla hojně využívána po staletí jako hlavní dopravní spojení nejen mezi těmito dvěma obcemi, ale měla návaznost na další cesty v tomto území. Dnes se jedná o silnici II. třídy č. 440. Silnice má asfaltový povrch a je udržovaná i v zimních měsících. Trasa komunikace téměř kopíruje tok potoku Velička a po obou stranách je sevřena lesním porostem smíšeného typu. Na trase se po levé straně nachází kamenný kříž na pískovcovém podstavci, jako svědek tragické události, která se na tomto místě stala v roce 1928 (obr. 19). Opodál na pravé straně cesty nalezneme ruiny bývalé technické stavby – vodního mlýnu, který byl v provozu ještě v roce 1946. Poslední mlynář Lozert zde mlel obilí ještě na konci druhé světové války. Po něm také nese mlýn svůj název. V současné době jsou pozůstatky zarostlé vzrostlými travinami a náletovými dřevinami, které komplikují přístupnost zchátralého objektu a jeho zdokumentování (obr. 20).



Obr. 18: Úsek cesty Boňkov-Potštát cca 2,9 kilometrů od Potštátu (Hlavačková E., listopad 2019)

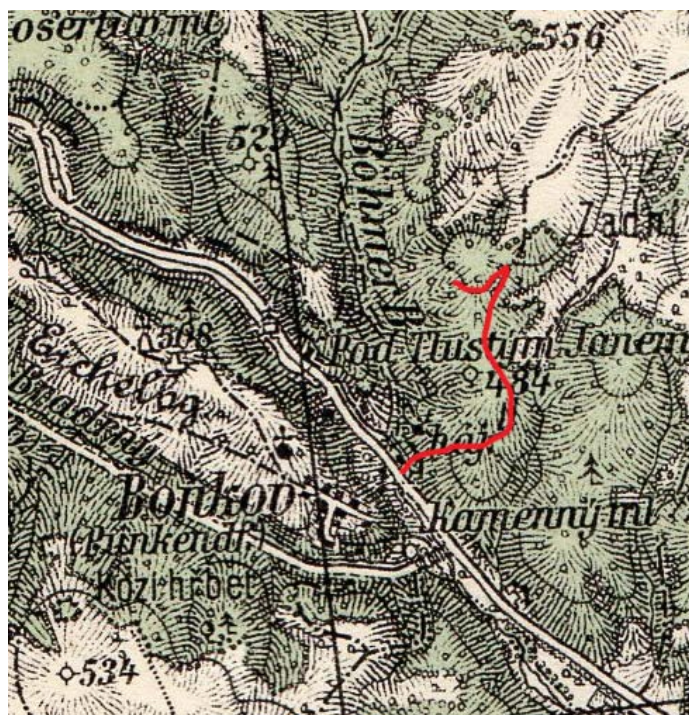


Obr. 19: Kamenný kříž u silnice Potštát-Boňkov, 3,2 km od Potštátu (Hlavačková E., září 2019)

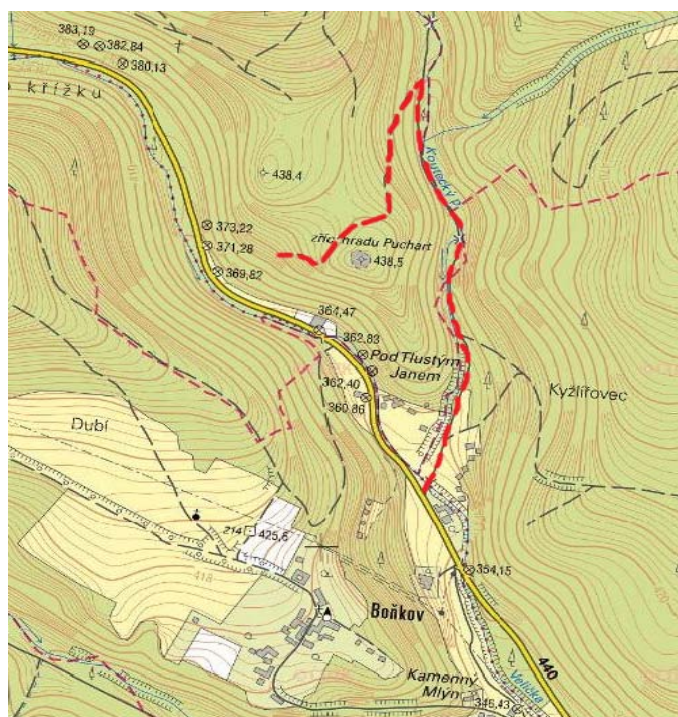


Obr. 20: Pozůstatky Lozertova mlýna u cesty 2,9 km od Potštátu směrem do Boňkova (Hlavačková E., září 2019)

## Přístupová komunikace k zřícenině hradu Puchart



Obr. 21: Výřez mapového listu 1:75 000 s průběhem přístupové cesty ke zřícenině hradu Puchart  
Zdroj: mapový zákres Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulace z let 1920 a 1927.



Obr. 22: Detail základní mapy se zákresem současného stavu přístupové cesty ke zřícenině hradu Puchart  
Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=608581&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

Zřícenina hradu Puchart se nachází nedaleko Boňkova v nadmořské výšce 438,5 m v prostoru porostlém smíšeným lesem, převážně buky. Na vyznačenou trasu se dostaneme přes malý můstek přes potok Velička, ze silnice III. třídy č. 440, kdy po několika metrech přejdeme opět po malém můstku přes Koutecký potok, který protíná místní silnici a odbočíme prudce doleva. Vyasfaltovanou cestou vedoucí podél Kouteckého potoka stoupáme do vrchu a pokračujeme směrem na Kyžlířov. U rozcestí dále pokračujeme po lesní cestě, která navazuje na původní cestu k hradu a je zde patrná jako úvozová cesta, která a vede ke skalnatému vrchu, kde se nachází část hradního zdiva (obr. 24 a obr. 25). Dodnes jsou patrné zbytky hradního opevnění a hluboký okružní příkop, který odděloval jádro hradu od mohutného vnějšího opevnění (Příloha obr. 6). Nedaleko jsou patrné zbytky zdiva a torzo věže druhého menšího dolního hradu, který je dnes jen rozvalinou. Cesta k zřícenině hradu Puchart se podle mapového zákresu mírně odchyluje od původní trasy. To mohlo být způsobeno erozními vlivy ve tomto svažitém terénu a také zarůstáním a rozrůstáním stromového porostu a náletových dřevin.



Obr. 23: Zpevněný úsek cesty ke zřícenině hradu Puchart (Hlavačková E., listopad 2019)

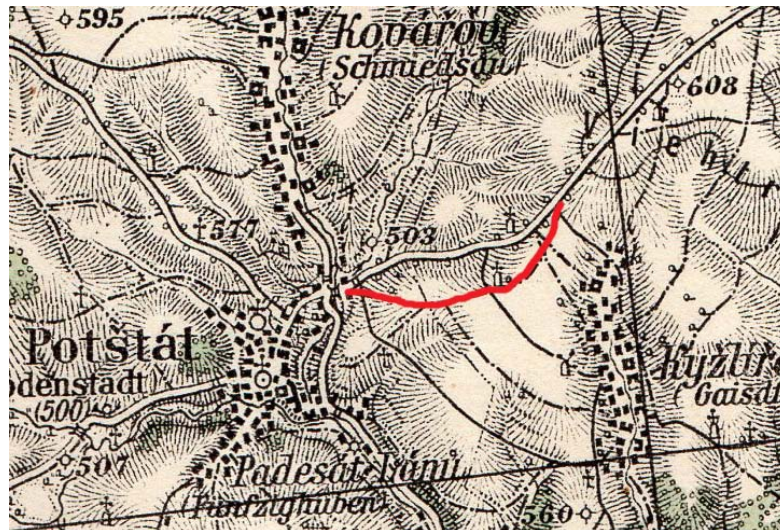


Obr. 24: Současný stav zříceniny hradu Puchart (Hlavačková E., září 2019)

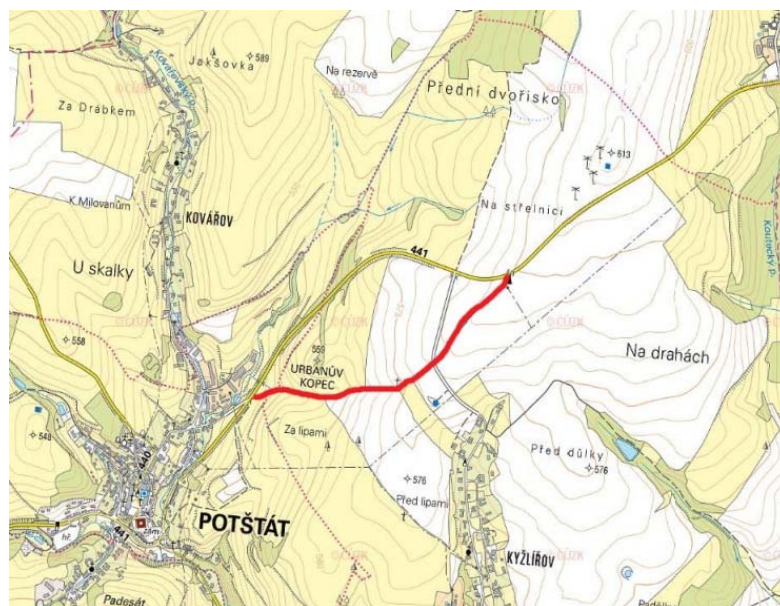


Obr. 25: Část zachovalého kamenného zdiva zříceniny hradu Puchart (Hlavačková E., září 2019)

## Lokalita Potštát směr Lipná



Obr. 26: Zákres úseku původní cesty Potštát-Lipná  
Zdroj: mapový zákres Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulace z let 1920 a 1927.



Obr. 27: Detail základní mapy se zákresem úseku původní cesty Potštát-Lipná  
Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=726460&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

Krátký úsek komunikace mezi městem Potštát a obcí Lipná, se nachází v katastrálním území Kyžlířov. Cesta plynule navazuje na silnici II. třídy č. 441 a je jedinou dostupnou cestou, která spojuje obec Kyžlířov s městem Potštátem. Komunikace má zpevněný povrch drobným šterkem a je po okraji lemovaná náletovými dřevinami a vzrostlými stromy. Umožňuje přístup zemědělské techniky na zdejší řádně obdělávané pozemky. Průběh trasy cesty zůstal zachován po staletí, jak je patrné z příložených map i při terénní obhlídce. Účel využití této komunikace nasvědčuje, že je doposud využívána ke stejným účelům jako před sto lety.

Zajímavostí je, že se při pravém okraji této komunikace ve směru na obec Lipná, ve vzdálenosti cca 500 m od silnice č. 441, nachází malá sakrální památka. Jde o kamenný kříž, který je postaven na pískovcovém podstavci a je součástí historické události zdejších původních obyvatel (obr. 30).



Obr. 28: Cesta mezi obcemi Kyžlířov-Lipná  
(Hlavačková E., březen 2021)



Obr. 29: Část cesty od obce Lipná ve směru na Kyžlířov  
(Hlavačková E., březen 2021)



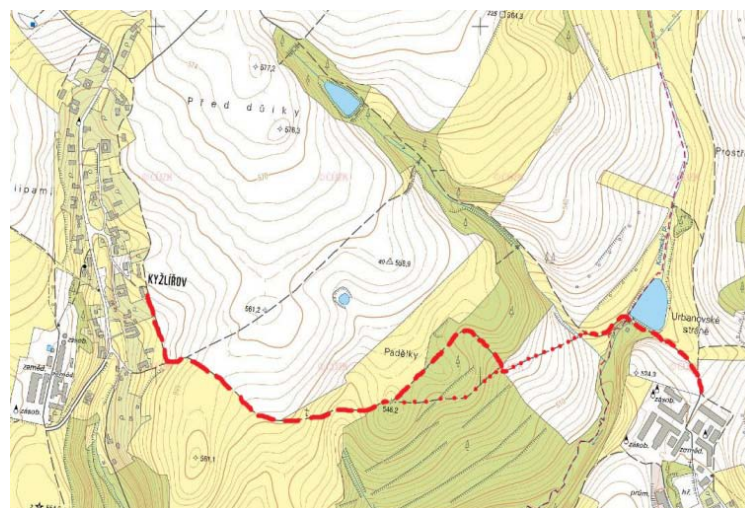
Obr. 30: Kříž u cesty Kyžlířov-Lipná  
(Hlavačková E., březen 2021)



## Lokalita Kyžlířov



Obr. 31: Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z obce Kyžlířov směrem na obec Partutovice  
Zdroj: mapový zářek Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulace z let 1920 a 1927.



Obr. 32: Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty u obce Kyžlířov směrem na obec Partutovice  
Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=678805&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

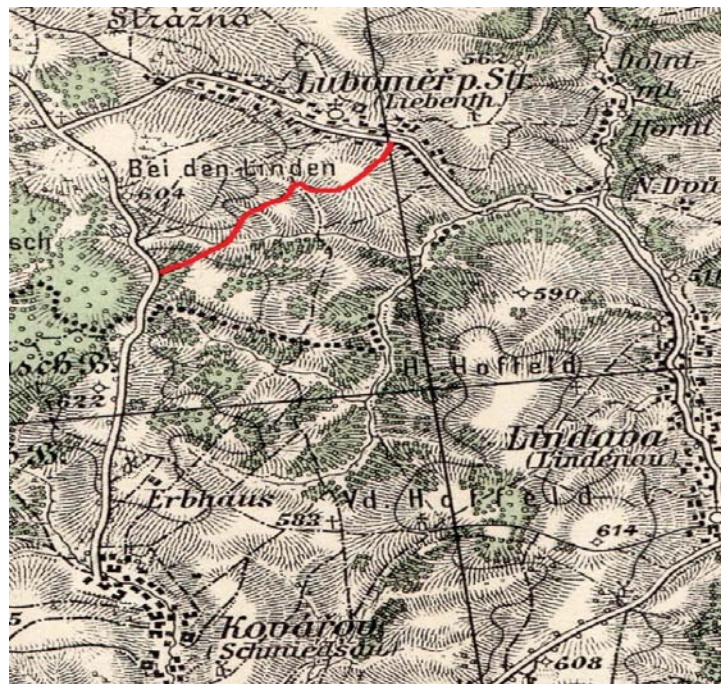
Vyznačená komunikace v katastrálním území Kyžlířov vede z obce Kyžlířov směrem k obci Partutovice, která nespadá do našeho zájmového území. Komunikace je v současnosti vyasfaltovaná, ve velmi špatném stavu a neudržovaná. V terénu jsou znatelně vyjeté koleje zřejmě od zemědělské techniky. Na některých úsecích podél cesty se nachází náletové dřeviny a vzrostlé listnaté stromy různého stáří, které plynule přechází v lesní porost. V katastrálním území Kyžlířov slouží tato komunikace jako přístupová cesta k obhospodařovaným pozemkům i obytným domům a napojuje se na polní cestu vedoucí k obci.

Mapovaná cesta si zachovala svoji původní trasu a je používána dodnes jako přístupová komunikace k okolním pozemkům a obydlím.

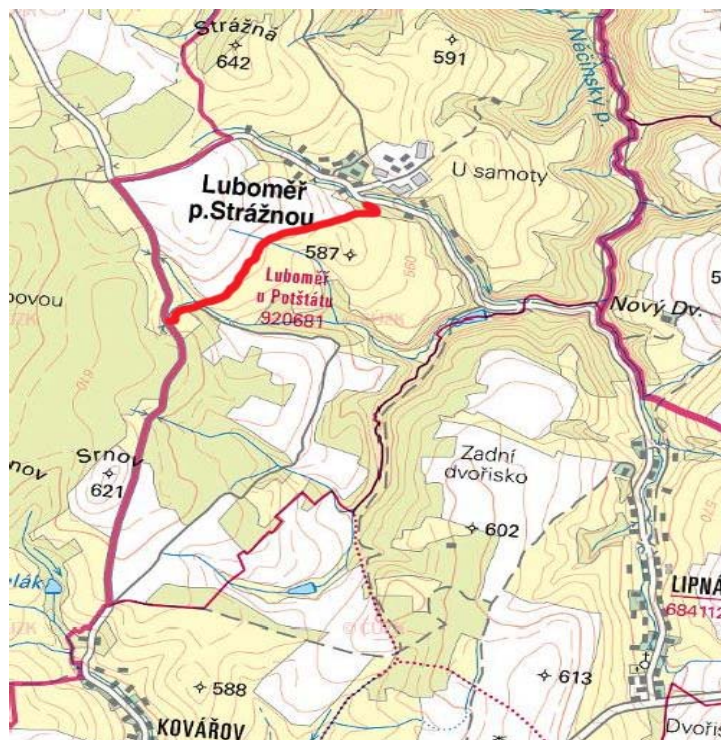


Obr. 33: Současný stav cesty Kyžlířov-Partutovice  
(Hlavačková E., listopad 2019)

## Lokalita Luboměř pod Strážnou ve směru na Kovářov



Obr. 34: Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z Luboměře pod Strážnou do Kovářova  
Zdroj: mapový zářes Země Moravskoslezské–Hranice podle reambulace z let 1920 a 1927.



Obr. 35: Detail základní mapy se zákresem současného stavu  
Zdroj: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=920681&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

Obec Luboměř pod Strážnou je nejseverněji položená obec zájmového území, která se rozprostírá u hranic Vojenského újezdu Libavá a až do roku 2016 byla součástí vojenského výcvikového prostoru. Na komunikaci se dostaneme sjezdem vlevo, na začátku obce Luboměř pod Strážnou, ze silnice III. třídy č. 4416. Cesta pokračuje směrem na jihozápad k hranicím Vojenského újezdu Libavá. Vyznačená komunikace má zpevněný povrch a dnes je zřejmě využívána pouze zemědělskou technikou, protože je oboustranně obklopena zemědělsky obhospodařovanými pozemky a její stav je neuspokojivý. Z důvodu vymezení hranic vojenského újezdu se tato cesta napojuje na polní cestu vedoucí do obce Kovářov, která kopíruje vymezenou hranici vojenského újezdu. Komunikace je porostlá náletovými dřevinami, které přechází souvisle v lesní porost listnatého stromoví. Trasa komunikace je téměř shodná s původní cestou, která zde dříve vedla.



Obr. 36: Úsek komunikace u obce Luboměř pod Strážnou (Hlavačková E., listopad 2019)

## 6 Závěr

Podrobným studiem dostupných mapových podkladů a poté následným terénním výzkumem jsem zmapovala zajímavé a historické komunikace, které spojují jednotlivé obce zájmové oblasti Oderských vrchů, lokality Potštátska. Při terénním výzkumu a konfrontaci s mapovým podkladem se potvrdilo, že některé z vybraných cest spojovaly jednotlivé obce již po několik staletí a mnohdy byly jedinou přístupovou cestou do dané obce. Systém těchto cest má návaznost na další komunikace v zájmovém území a propojuje jednotlivé regiony.

Podle mapových podkladů se podařilo identifikovat vybrané cesty v terénu a zjistit, v jakém stavu se dochovaly, zda jsou přístupné a jakým způsobem jsou dnes užívány. Některé z cest jsou nyní součástí celku dopravního systému. Jedná se o lokalitu Boňkov – Potštát, kdy trasa v průběhu staletí nezaznamenala téměř žádnou změnu, pouze se změnil povrch komunikace. Cesta se stala významnou spojnicí mezi Boňkovem a Potštátem v napojení na další komunikace.

Celkově lze konstatovat, že průběh trasy u zkoumaných cest zůstal téměř beze změny, pouze se nejspíše změnil způsob jejich užívání, došlo k úpravě povrchu nebo některé části téměř zanikly (u obce Boškov) a v terénu byly patrné již jen jako vyšlapané úzké cestičky. Uvedená skutečnost je dána charakterem krajiny a ovlivněna prostupností terénu. Významnou roli zde hrají geomorfologické poměry jižního okraje Oderských vrchů. Komunikační bariéra výškově o sklonově výrazného terénního stupně omezuje přístupnost zájmového území z prostoru Moravské brány. Proto jsou jediné dlouhodobě používané komunikace soustředěny do prostorů výrazně zahlobených údolí, úseků vodních toků stékajících z oblasti Oderských vrchů.

V rámci vlastního terénního mapování byly podél cest identifikovány drobné sakrální stavby, pozůstatky dobově významných staveb (vodní mlýn) regionálního významu. Jednalo se zejména o kamenné kříže, kaple a kapličky. Některé z těchto staveb jsou místními obyvateli udržovány, ale jsou i takové, které již zcela zanikly. Například kaplička v osadě Kouty, jejíž podobu si místní starousedlíci či chalupáři z nedaleké obce Sředolesí dodnes pamatují a její podoba je dochována na dobových fotografiích. Myslím, že by si takový artefakt zasloužil obnovu a pomohl by navrátit této krajině její původní ráz. Bezpochyby nejvýznamnější památkou v tomto zájmovém území je hrad Puchart, respektive pozůstatky hradu. Nachází se zde už jen torza

kamenného zdiva, které dává tušit rozsah hradního komplexu. V této části se dochoval relikv staré úvozové cesty, která byla využívána jako přístupová cesta k hradu. V terénu je zde patrný okružní val i hradní příkop. Ke zřícenině hradu se dostaneme i po značené turistické trase, která je však velmi strmá a vyhledávají ji jen zdatnější turisté.

Při terénním výzkumu jsem si uvědomila, jak velmi se proměnil tento kraj za posledních několik desítek let. I přesto, že nelze v rámci této bakalářské práce důkladně a bezesbytku zmapovat všechny místní cesty a dopodrobna zdokumentovat veškerou cestní síť, myslím, že tato práce by mohla posloužit široké veřejnosti jako podklad pro návštěvu tohoto kraje. Také by mohla inspirovat k dalšímu výzkumu a zdokumentování sakrálních staveb, kterých je v této lokalitě mnoho, případně vést k jejich revitalizaci a renovaci.

Pro mě byla tato bakalářská práce velkým přínosem, neboť jsem si prohloubila své znalosti studiem literatury, která souvisí s danou tematikou, seznámila jsem se podrobně s historií jednotlivých obcí v zájmové oblasti. V neposlední řadě byla pro mě terénní práce součástí relaxace a načerpání energie v tomto krásném a malebném horském kraji.

## 7 Seznam použité literatury a zdrojů

BARTOVSKÝ, V. (1909). *Vlastivěda moravská. II. Místopis Moravy. Díl III. Místopisu. Jičínský kraj. Hranický okres.* Brno: Musejní spolek v Brně.

ČERNÝ, E. (1992). *Výsledky výzkumu zaniklých středověkých osad a jejich plužin.* Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně.

FOJTÍK, Bohumil (1948). *Odry v minulosti a přítomnosti.* Odry

GLONEK, J. (2007). *Zaniklé obce Vojenského újezdu Libavá.* Ostrava: Společnost přátel Poodří.

HLAVAČKA, P., LAPÁČEK J. (2015). *Dějiny obce Středolesí.* Přerov: Opus Bohemiae.

JORDAN, H., BANNERT, J. (1985). *Heimatbuch Bodenstadt und das Bodenstädter Ländchen.* Fulda: Verlag-Anst.

KLIMEK, T. (2014). *Krajiny českého středověku.* Praha: Dokořán.

KREUTZ, R. (1927). *Vlastivěda moravská. II. Místopis Moravy. Díl III. Místopisu. Jičínský kraj. Přerovský okres.* Brno: Musejní spolek v Brně.

MACHALA, J. (2015). *Kronika Libavska.* Páté doplněné vydání. Libavá: Tiskárna Budík – Grafika.

MARTÍNEK, J., LÉTAL, A., MIŘIJOVSKÝ, J., ŠLÉZAR, P., VÍCH, D., KALÁBEK, M. (2014). *Poznáváme historické cesty – Discovering historical roads.* Brno: Centrum dopravního výzkumu.

PLAČEK, M (2002). *Ilustrovaná encyklopedie moravských hradů, hrádků a tvrzí.* Praha: Libri.

ŘIKOVSKÝ, František (1934). *Zeměpisný obraz olomouckého okresu.* Brno: Občanská tiskárna.

ŠTĚPÁN, L., PRAŽAN, J. (2009). *Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost.* Pardubice: Mayday.

TARCALOVÁ, L. a kol. (2007). *Slovácko 2006 XLVIII - Slovácké muzeum Uherské Hradiště.* Uherské Hradiště.

THEIMER, J. (1930). *Heimatbuchfür den BezirkBärn.* Bärn.

VOŽENÍLEK, V., KILIANOVÁ, H., KADLČÍKOVÁ, J., BURIAN, J. (2008). *Hranicko – atlas rozvoje mikroregionu*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

### **Internetové zdroje:**

HÝBL, Vojtěch. Farnosti z Hranic a Drahotuš. *Signal.cz* [online]. Potštát: Drahotuše a okolní farnosti, 2013 [cit. 2021-01-17]. Dostupné z: <https://drahministranti.signal.cz/1305/kostelik-lipna>

JANYŠKOVÁ, Radka. *Staré stezky a jejich význam v oblasti Lanškrounska* [online]. Olomouc, 2013 [cit. 2021-02-16]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/83yvbl/>. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury. Vedoucí práce RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

Katastr nemovitostí. ČÚZK [online]. Praha: ČÚZK, 2021 [cit. 2021-03-07]. Dostupné z: <https://cuzk.cz/Katastr-nemovitosti.aspx>

KAŠOVÁ, Tereza. *Drobné sakrální objekty v mikroregionu Kouřimsko, v přilehlé obci Oleška a jejich částech* [online]. Brno, 2013 [cit. 2021-03-05]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/0t77ds/>. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Filozofická fakulta. Vedoucí práce doc. PhDr. Miroslav Válka, Ph.D.

KREMLOVÁ, Jana. *Sakrální stavby a relikt starých cest v regionu Vysokomýtska* [online]. Olomouc, 2018 [cit. 2021-03-05]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/ylenka/>. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

KRŠKA, Ivan. *Historie a současnost. Město Potštát* [online]. Potštát: Město Potštát, 2021 [cit. 2021-02-03]. Dostupné z: <https://www.potstat.cz/historie>

Luboměř pod Strážnou. *Wikipedie-otevřená encyklopedie* [online]. San Francisco: Wikipedie, 2021 [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Lubom%C4%9B%C5%99\\_pod\\_Str%C3%A1%C5%BEEnu](https://cs.wikipedia.org/wiki/Lubom%C4%9B%C5%99_pod_Str%C3%A1%C5%BEEnu)

MARTINEK, J. (2019). *Jantarová stezka – výstavní katalog*. Brno: © Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://www.m-krizovatky.cz/file/vystavni-katalog-komprimovana-verze/>



PATOČKOVÁ, Eliška. *Napojení ČR na historické obchodní, náboženské, kulturní cesty* [online]. Praha, 2007 [cit. 2021-02-16]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/36uzmr/>. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Liběna Jarolímková.

SMETÁNKOVÁ, Martina. *Středověk na cestách: Podoba středověkých cest. Archeologie na dosah* [online]. Praha: Národní muzeum, 2014 [cit. 2021-02-11]. Dostupné z: <https://www.archeologienadosah.cz/clanky/stredovek-na-cestach-podoba-stredovekych-cest>

ŠTĚPÁNEK, Jan. *Kostel sv. Jana Křtitele. Hrady.cz* [online]. Praha: Hrady.cz, 2009 [cit. 2021-03-01]. Dostupné z: <https://www.hrady.cz/kostel-sv-jana-krtitele-lipna>

Tab. 1. Vybrané charakteristiky klimatické oblasti MT 7. *DocPlayer* [online]. 2011: DocPlayer.cz, 2021 [cit. 2021-03-25]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/8418632-Tab-1-vybrane-charakteristiky-klimaticke-oblasti-mt-7.html>

Výsledky. *Historické cesty* [online]. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu, 2014 [cit. 2021-03-10]. Dostupné z: <http://www.historicke-cesty.cz/vysledky/index.html>

Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech. *Archeologické centrum Olomouc* [online]. Olomouc: Archeologické centrum, 2014 [cit. 2021-04-07]. Dostupné z: <http://archive.ac-olomouc.cz/vyzkum/grantove-projekty/naki.aspx>

### **Seznam obrázků v textu:**

Obr. 1. Vymezení zájmového území podle katastrů.

Obr. 2. Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty ze Středolesí na Potštát

Obr. 3. Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty ze Středolesí na Potštát

Obr. 4. Současný stav cesty Středolesí-Padesát Lánů

Obr. 5. Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z osady Michalov do Boňkova

Obr. 6. Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty z osady Michalov do Boňkova

Obr. 7. Úvozový úsek cesty z Boňkova do osady Michalov

Obr. 8. Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z osady Kouty do Boškova

Obr. 9. Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty z osady Kouty do Boškova

Obr. 10. Cesta za osadou Kouty s upraveným povrchem

Obr. 11. Dřívější podoba kapličky u osady Kouty. Hmotová rekonstrukce dle stavu z roku 1985

Obr. 12. Pozdější devastující stav kapličky u osady Kouty

Obr. 13. Současná podoba kapličky v osadě Kouty

Obr. 14. Nevýrazný úsek cesty Boškov-osada Kouty u obce Středolesí

Obr. 15. Kaple u obce Boškov

Obr. 16. Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z Potštátu do Boňkova

Obr. 17. Detail základní mapy se zákresem současného stavu

Obr. 18. Úsek cesty Boňkov-Potštát cca 2,9 kilometrů od Potštátu

Obr. 19. Kamenný kříž u silnice Potštát-Boňkov, 3,2 km od Potštát

Obr. 20. Pozůstatky Lozertova mlýna u cesty z Potštátu do Boňkova, 2,9 km od Potštátu

Obr. 21. Výřez mapového listu 1:75 000 s průběhem přístupové cesty ke zřícenině hradu Puchart

Obr. 22. Detail základní mapy se zákresem současného stavu přístupové cesty ke zřícenině hradu Puchart

- Obr. 23. Zpevněný úsek cesty ke zřícenině hradu Puchart
- Obr. 24. Současný stav zříceniny hradu Puchart
- Obr. 25. Část zachovalého kamenného zdiva zříceniny hradu Puchart
- Obr. 26. Zákres úseku původní cesty Potštát-Lipná
- Obr. 27. Detail základní mapy se zákresem úseku původní cesty Potštát-Lipná
- Obr. 28. Cesta mezi obcemi Kyžlířov-Lipná
- Obr. 29. Část cesty od obce Lipná ve směru na Kyžlířov
- Obr. 30. Kříž u cesty Kyžlířov-Lipná
- Obr. 31. Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z obce Kyžlířov směrem na obec Partutovice
- Obr. 32. Detail základní mapy se zákresem současného stavu cesty u obce Kyžlířov směrem na obec Partutovice
- Obr. 33. Současný stav cesty Kyžlířov-Partutovice
- Obr. 34. Výřez mapového listu se zákresem původního stavu cesty z Luboměře pod Strážnou do Kovářova
- Obr. 35. Detail základní mapy se zákresem současného stavu
- Obr. 36. Úsek komunikace u obce Luboměř pod Strážnou

**Seznam tabulek v textu:**

- Tab. 1. Charakteristika klimatické oblasti MT7 podle Quittovy klasifikace

## **8 Přílohy**

### **8.1 Seznam příloh**

- Obr. 1. Sakrální stavba – kaplička v obci Padesát Lánů
- Obr. 2. Zbytky vnějšího zdiva kaple u cesty v osadě Michalov
- Obr. 3. Dřevěná zvonička u cesty v Michalově
- Obr. 4. Opravený kříž u cesty z Michalova do Boňkova
- Obr. 5. Udržovaná kaplička u cesty na okraji obce Boňkov
- Obr. 6. Val a hradní příkop hradu Puchart
- Obr. 7. Cesta z Boňkova do osady Michalov
- Obr. 8. Pískovcový kříž s korpusem Krista na kamenném podstavci z roku 1881

## 8. 2 Příloha 1 Fotodokumentace



Obr. 1: Sakrální stavba – kaplička v obci Padesát Lánů  
(Hlavačková E., listopad 2019)



Obr. 2: Zbytky vnějšího zdiva kaple u cesty  
v osadě Michalov  
(Hlavačková E., listopad 2019)



Obr. 3: Dřevěná zvonička u cesty v Michalově  
(Hlavačková E., listopad 2019)



Obr. 4: Opravený kříž u cesty  
z Michalova do Boňkova  
(Hlavačková E., listopad 2019)



Obr. 5: Udržovaná kaplička u cesty na okraji obce Boňkov  
(Hlavačková E., září 2019)



Obr. 6: Val a hradní příkop hradu Puchart  
(Hlavačková E., září 2019)



Obr. 7: Cesta z Boňkova do osady Michalov  
(Hlavačková E., listopad 2020)



Obr. 8: Pískovcový kříž s korpusem Krista na kamenném podstavci v obci Středolesí  
z roku 1881 (Hlavačková E., únor 2019)