

Univerzita Palackého v Olomouci

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Tomáš OPRAVIL

Mapování starých stezek v oblasti Chřibů

Bakalářská práce

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

Olomouc, 2016

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Tomáš Opravil (R14243)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Mapování starých stezek v oblasti Chřibů

Title of thesis: Mapping of historical roads in the Chřiby area

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

Rozsah práce: 50 stran

Abstrakt: Cílem bakalářské práce je shromáždit informace o historických stezkách ve vybraných lokalitách východních Chřibů. Autor na základě studia mapových podkladů, lidarových dat a dobových pramenů vybere lokality s předpokládaným výskytem pozůstatků starých stezek a v rámci terénního výzkumu shromáždí doklady existence daného fenoménu. Během řešení práce bude spolupracovat s odbornou veřejností řešící historii regionu (archeologové, historici).

Klíčová slova: staré stezky, metody terénní výzkum, Chřiby

Abstract: Main goal of thesis is to gather available information about historical roads of selected areas in the east Chřiby area. Author, based on studying of map basis, lidar data and historical sources, will choose areas with expected occurrence of historical roads and within fieldwork gather evidence of existence of the phenomenon. During solution of thesis, he will cooperate with experts dealing with history of the region. (archaeologists, historians).

Keywords: historical roads, fieldwork methods, Chřiby area

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně a uvedl veškerou použitou literaturu, prameny a jiné zdroje informací použité pro tvorbu práce.

Podpis

V Olomouci 16. května 2016

.....

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu mé práce RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D. za jeho cenné rady, pevný dohled a metodickou asistenci při terénním výzkumu v průběhu zpracování bakalářské práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš OPRAVIL**
Osobní číslo: **R14243**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Mapování starých stezek v oblasti Chřibů**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je shromáždit informace o historických stezkách ve vybraných lokalitách východních Chřibů. Autor na základě studia mapových podkladů, lidarových dat a dobových pramenů vybere lokality s předpokládaným výskytem pozůstatků starých stezek a v rámci terénního výzkumu shromáždí doklady existence daného fenoménu. Během řešení práce bude spolupracovat s odbornou veřejností řešící historii regionu (archeologové, historici).

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- ADAM, D. (1999): Rekonstrukce průběhu starých komunikací - návrh postupu práce a metodiky. Hledisko přístupu: geografické. Staré stezky 4, 1999, s. 77-82.
- KVĚT R., PODBORSKÝ V. (2006): Cesty a stezky do časů Velké Moravy (Sborník statí o komunikacích z dob velkomoravských i předvelkomoravských). Knižnice Moravskoslezského archeologického klubu sv. 4, Brno, 107 s.
- MARTÍNEK, J. a kol. (2014): Poznáváme historické cesty Discovering historical roads. Centrum Dopravního Výzkumu. Brno, 238 s.
- RYBA, J. (2004): K historii silniční dopravy na území České republiky. Praha, Institut Jana Pernera. 82 s.
- Kolektiv (1982): Uherskohradištsko. Muzejní a vlastivědná společnost v Brně. 847s.
- M.Baščan,P.Bezděčka,J.Jilík,B.Žižlavský (2003) : Chřiby záhadné a mýtické

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

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **26. dubna 2015**

Termín odevzdání bakalářské práce: **10. dubna 2016**

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 26. dubna 2015

Obsah

Úvod	7
1. Polohopis a významná místa Chřibů	8
1.1 Chřiby.....	8
1.2 Důležité obce a významná místa.....	9
1.3 Chřiby na historických mapách.....	14
2. Přehled klíčových pojmů	15
3. Použité mapové podklady	16
3.1 První vojenské mapování	16
3.2 Druhé vojenské mapování.....	17
3.3 Český úřad zeměměřičský a katastrální	17
3.4 LIDAR (Light Detection And Ranging)a DMR 5G.....	17
4. Praktická část – terénní výzkum	18
4.1 Vyhledání lokality.....	18
4.2 Vytyčení míst předpokládaných cest	18
4.3 Osobní průzkum lokality.....	18
4.4 Navazující průzkum okolí lokality.....	18
4.5 Zpracování fotografií a přiřazení GPS	18
4.6 Vytvoření mapových výřezů s popisky.....	19
5. Zkoumané lokality	19
5.1 Lokalita A – Na křížku.....	19
5.2 Lokalita Ba – Křižovatka u muzea lesnictví	23
5.3 Lokalita Bb – Traumabod UH 027.....	25
5.4 Lokalita C – Bukáčova.....	28
5.5 Lokalita Da – Motorest Samota	32
5.6 Lokalita Db – Pod Velkou jivinou	34
5.7 Lokalita E – Cesta z Bunče	37
6. Předpokládané lokality výskytu stezek	40
6.1 Cesta Jankovický revír – Zdounky.....	40
6.2 Vranovy žleby	42
6.3 Hroby pod Stupavou	43
6.4 Rákoš.....	44
7. Závěr	45
8. Summary	46
9. Seznam použité literatury a ostatních zdrojů	47

Úvod

Tématem bakalářské práce jsou metody terénního mapování historických stezek, popis využívaných nástrojů a služeb a úvod do tematiky historických stezek. Kompletní mapa historických stezek ještě neexistuje, a proto jsou mnohé poznatky obsažené v této práci původním výzkumem.

Cílem této práce je shromáždit informace o historických stezkách ve vybraných lokalitách východních Chřibů formou práce s lidarovými a historickými daty a terénním průzkumem spojeným s tvorbou vlastních map. Také zde budou popsány veškeré kroky při mapování historické stezky, od získu prvotních dat, přes terénní výzkum, až po zpracování dat do podoby mapy. Nakonec zde budou popsány slibné lokality, vhodné k budoucímu průzkumu.

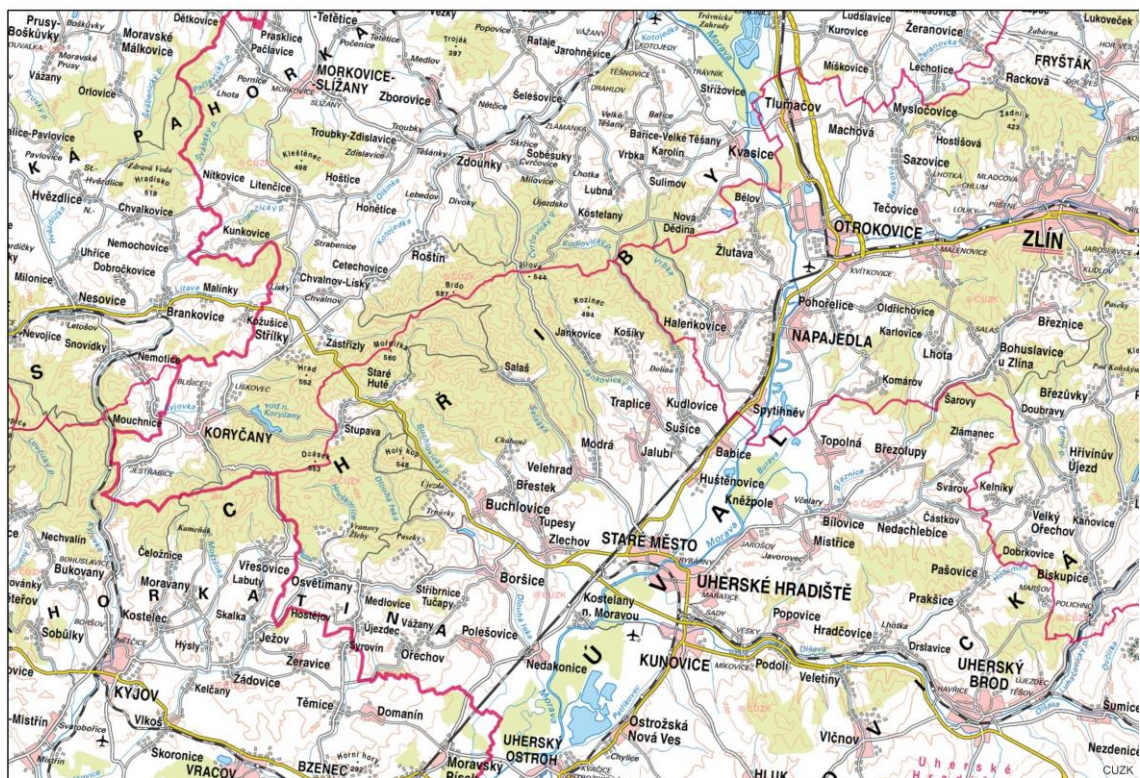
Bakalářská práce je rozdělena na teoreticko-metodologickou část a praktickou část. V první části jsou vysvětleny základní pojmy v oblasti mapování historických stezek, je popsána zkoumaná oblast z hlediska historických souvislostí a jsou zde popsány metody získu a zpracování dat. V praktické části jsou na vybraných lokalitách tyto metody popsány, jak na místech, které byly prozkoumány v rámci terénního průzkumu, tak na místech, které byly označeny na základě nových lidarových dat. Praktická část využívá poznatků teoretické, avšak jedná se o vlastní výzkum, které ve vybraných lokalitách ještě neproběhl.

Ze seznamu literatury, která je uvedena v závěru samotné práce, jsem nejvíce využil knihu autorů Matínak J. a kol. *Poznáváme historické cesty*, která velmi dobře zpracovává celé téma, včetně historie celého oboru mapování historických stezek.

1. Polohopis a významná místa Chřibů

1.1 Chřiby

Chřiby jsou vrchovina ležící v soustavě Vnějších Západních Karpat. Vybrané významné obce na území Chřibů jsou: Osvětimany, Stříbrnice, Buchlovice, Břestek, Velehrad, Modrá, Jalubí, Traplice, Spytihněv, Kroměříž, Střílky, Koryčany, Stupava, Staré Hutě a Salaš. Poslední tři jmenované se nacházejí uvnitř oblasti Chřibů. Nejvyšším vrcholkem je Brdo (587 m. n. m.). Skrze vrchovinu prochází jediná významná komunikace a to E50 z Uherského Hradiště do Slavkova u Brna. Dominantou Chřibů je hrad Buchlov východně od zmíněné komunikace, dále se zde nacházejí dvě zříceniny – Střílky (u stejnojmenné obce) a Cimburk (poblíž vodní nádrže Koryčany).



Obr. 1 Chřiby v rámci dolnomoravského úvalu. Zdroj: ČÚZK

1.2 Důležité obce a významná místa

V kapitolách zabývajících se vlastním výzkumem budou zmíněny některé lokality a obce, proto zde budou stručně popsány.

a) Hrad Buchlov

Počátky hradu se datují do 1. poloviny 13. století. Byl založen českým králem jako strategicky obranná pevnost a jako středisko se soudní pravomocí a takzvaným loveckým právem. Okolí hradu bylo ve středověku odlesňováno, a proto z něj bylo skvělé orientační a zároveň i pozorovací místo (Buchlov, 2016). Je pravděpodobné, že okolím hradu vedly kupecké stezky, které využívaly jeho ochrany a dohledu.



Obr. 2 Hrad Buchlov, dominanta východních Chřibů. Zdroj: <http://www.hradbuchlov.cz/>

b) Zřícenina hradu Střilky

Hrad Střilky se nachází asi 6km od Cimburka, nebo též 1,5km jižně od vesničky Střilky. Z hradu se zachovaly jen zbytky štítové zdi a fragment válcové věže. Hrad zpustl kolem roku 1542 za vlastnictví Václava z Boskovic (Hrady a zámky, 2004)



Obr. 3 Fragментy opevnění Střileckého hradu. Zdroj: Hrady a zámky ČR

c) Bunč

Lesní penzion Bunč se nachází uprostřed severovýchodního hřebene ve výšce 479 metrů nad mořem, na hranici okresů Kroměříž a Uherské Hradiště. Křižují se zde silnice vedoucí ze Zdounek na Modrou přes Velehrad do Uherského Hradiště a silnice ze Zdounek přes Bunč na Kostelany a Kvasice. Význam této lokality umocňuje řada dobře značených turistických cest pro pěší horské túry a cykloturistiku v celé oblasti pohoří Chřibů (Bunč, 2013). Zároveň leží na jedné z významných starých stezek, jak bude popsáno dále.

d) Evropská silnice E50

Silnice I. třídy, procházející Chřiby v okolí hradu Buchlov, kolem obcí Buchlovice, Stupava, Staré Hutě a Střílky. Přímo u komunikace se pak nachází motorest Samota. Silnice je mezi místními známa pro noční závody motorkářů.

e) Motorest Samota

Motorest leží u hlavní cesty E50 a díky vybudovanému nadchodu představuje spojnici mezi turistickými trasami z Brda směrem do Střílek. Díky své výhodné poloze v rámci celých Chřibů slouží jako shromaždiště turistů. V okolí motorestu byly předpokládány fragmenty starých stezek, avšak jak bude popsáno v kapitole o výzkumu, nebyly naplněny.



Obr. 4 Motorest Samota při pohledu z druhé strany E50. Zdroj: Motorest Samota

f) Obec Střílky

Obec na severozápadním okraji Chřibů sdílí jméno s blízkou zříceninou hradu. V obci se nachází barokní hřbitov a v jejím okolí prochází naučná stezka. Střílky mají k 18. 3. 2011 celkem 673 obyvatel (Střílky, 2016).

g) Obec Stupava

Obec se nachází poblíž hlavní komunikace E50 a to nalevo ve směru na Slavkov u Brna. V současné době jedno z mála lyžařských středisek v Chřibech. Ačkoliv má obec pouze 155 obyvatel (k 25. 4. 2016), o víkendech vlivem příjezdu chatařů a chalupářů vzroste toto číslo až na 500. Obec byla založena roku 1690 (Stupava, 2016).



Obr. 5 Letecký pohled na obec Stupavu. Zdroj: Stránky obce Stupava

h) Obec Staré Hutě

Obec se nachází severně od hradu Buchlov, poblíž komunikace E50 na opačné straně (východní) než obec Stupava, se kterou sousedí. Lesní cesta vedoucí dál za obec pokračuje kolem starých skelných hutí (odtud název obce) až k rozcestí Vlčák, které se nachází pouhý kilometr od rozhledny Brdo. V současné době žije v obci 137 lidí (Staré Hutě, 2016).



Obr. 6 Staré Hutě, pohled na západní konec. Zdroj: Stránky obce Staré Hutě

i) Obec Salaš

Obec Salaš je nejhůře dostupná obec v Chřibech. Jediná příjezdová cesta do obce vede z obce Velehrad. V obci žije 387 obyvatel (k 1. 9. 2015). Díky své ideální poloze těží Salaš především z turistiky (Satré Hutě, 2016).



Obr. 7 Zimní pohled na část Salaše. Zdroj: Stránky obce Salaš

j) Obec Modrá

Obec v těsném sousedství Velehradu, známá pro svůj archeoskanzen s rekonstrukcí nejstaršího kamenného kostela na Moravě. V obci žije 704 obyvatel (Modrá, 2016). V obci začíná pro výzkum důležitá komunikace, vedoucí přes osadu Bunč do obce Zdounky na severní straně Chřibů, u které bylo nalezeno mnoho reliktních starých stezek.



Obr. 8 Archeoskanzen Modrá, centrum zájmu o slovanskou kulturu. Zdroj: Stránky obce Modrá

k) Obec Zdounky

Obec leží na severní straně Chřibů a k 1. 1. 2016 má 2080 obyvatel (Zdounky, 2016). Z obce vede na jih lesní komunikace směrem k osadě Bunč – při této komunikaci bylo pomocí průzkumu satelitem nalezeno mnoho reliktnů starých stezek.

1.3 Chřiby na historických mapách

Chřiby byly, stejně jako zbytek tehdejších českých zemí zmapovány všemi třemi vojenskými mapováními. Žádné však Chřibům nevěnovalo zvláštní pozornost, proto jakákoliv detailnější mapa oblasti chybí. Na výřezech z map níže jsou Chřiby postupně vyobrazeny na mapách I., II. a III. vojenského mapování, následně doplněné o aktuální letecký snímek.



Obr. 9 Chřiby na I. vojenském mapování. Zdroj: mapire.eu



Obr. 10 Chřiby na II. vojenském mapování. Zdroj: mapire.eu



Obr. 11 Chřiby na III. vojenském mapování. Zdroj: mapire.eu



Obr. 12 Chřiby z leteckého pohledu (souvislá zeleň uprostřed). Zdroj: ČÚZK

2. Přehled klíčových pojmů

V následující kapitole budou sepsány veškeré odborné pojmy, využívané v praktické části této práce. Zdrojem všech definic, z kterého bylo při popisu čerpáno, je kniha *Poznáváme historické cesty* (2014) od Jana Martínka a kol. – ostatní literatura (Adam, D. 1999: *Rekonstrukce průběhu starých komunikací – návrh postupu práce a metodiky*) se ukázala buď jako zastaralá, nebo poskytovala stejné informace.

Historická cesta

Pojmem historická cesta je myšlen dopravní koridor spojující důležité lokality či sídelní regiony, který je vázán na určité historické období. Tyto koridory jsou v terénu často dobře rozpoznatelné, nejčastěji formou úvozů, které vznikaly pravidelným projížděním či prošlapáváním jednotlivých částí koridoru. Jeden koridor může

obsahovat i několik desítek souběžných úvozů, které se dále sdružují do svazků – původní trasa se v průběhu času měnila, zanikala, nebo byla zpevňována na jiných místech (Martínek, 2014). V práci též využívám označení „stará stezka“.

Relikt staré cesty

Pozorovatelný pozůstatek historické cesty nazýváme „Relikt staré cesty“ – může jím být např. lineární deprese, násep, úvoz nebo svazek více úvozů. Může se jednat i o mosty či brody (Martínek, 2014), nebo i opracované kameny na okrajích původních stezek.

Předpokládaná cesta

Cesta, jejíž existence není prokázána přímými doklady terénních reliktnů, avšak je dosti pravděpodobná vzhledem k průběhu okolních starých cest (Martínek, 2014).

Úvoz (kolej)

Lineární deprese vytvořená erozními účinky opakovaného pohybu lidí, hospodářských zvířat či dopravních prostředků. Nejčastěji se používá pojmenování úvoz, v případě svazků více úvozů pak také kolej (Martínek, 2014).

Svazek úvozů.

Skupina více úvozů, které mohou být rovnoběžné, vzájemně se křížící nebo rozbíhající do vějířovité struktury. V případě vějířovité struktury se úvozu po určitém úseku opět sbíhají, nejčastěji v místech, kde se nachází významný prvek v krajině – přírodní: brod, solitérní strom, balvan; nebo antropogenní: kostel, hrad, tvrz, dvorec atd. (Martínek, 2014).

3. Použité mapové podklady

Základem celého výzkumu byla práce s mapovými podklady – historickými (především první dvě vojenská mapování) i současnými (ČÚZK, DMR 5G). Cílem této kapitoly je seznámit čtenáře s jednotlivými zdroji map, využitými při výzkumu.

3.1 První vojenské mapování

Z důvodu nedostatečné kvality předchozího Müllerova mapování pro vojenské účely nechala Marie Terezie (1717 – 1780) vytvořit nové mapování. První oblasti byly zmapovány již v roce 1763, celé území českých zemí bylo zmapováno v roce 1785, již za doby Josefa II. (1741 – 1790), podle něj se mu také říká Josefské. Mapy byly tvořeny v měřítku 1: 28800, jeden list měl rozměry 61,8 x 40,8 cm. Mapování prováděli vojenští důstojníci pomocí prostého pozorování, díky čemuž mapy obsahovaly mnoho chyb. Ve srovnání s II. vojenským mapováním jsou však zde zachyceny průběžné komunikační linie, které se v pozdějších mapováních vyskytují pouze ve formě fragmentů (Mikšovský – Zimová, 2006).

3.2 Druhé vojenské mapování

Proběhlo mezi lety 1806 – 1869 na území celého Rakouska-Uherska na popud císaře Františka II. (1768 – 1835), podle něj se mu též říká Františkovo. Měřítko map bylo přesnější než u prvního vojenského mapování a to 1 : 2880. Mapové listy jsou čtvercové s délkou strany 52,7 cm (Mikšovský – Zimová, 2006).

3.3 Český úřad zeměměřičský a katastrální

Orgány státní správy zeměměřictví a katastru nemovitostí řízené Českým úřadem zeměměřičským a katastrálním (ČÚZK) zajišťují státní správu v oblasti evidence nemovitostí a věcných práv k nim, kterou představuje katastr nemovitostí České republiky. Kromě toho zajišťují zeměměřičské činnosti ve veřejném zájmu (Večeře, 2016). U mapových podkladů ČÚZK byly použity vrstvy *ortofoto* (letecké snímky České republiky), *zm* (základní mapa České republiky) a *dmr5g* (digitální model reliéfu České republiky, viz níže).

3.4 LIDAR (Light Detection And Ranging) a DMR 5G

Princip leteckého laserového snímkování spočívá v měření času, který uplyne mezi dobou, kdy byl laserový paprsek emitován, a dobou registrace odraženého paprsku senzorem. Vzdálenost senzoru od překážky se vypočítá jako součin rychlosti světla a změřeného času (Watkins, 2005). Využívá se pro měření vzdáleností, mapování terénu, měření vlastností atmosférických jevů apod. Výsledkem mapování je mračno bodů, které se po zpracování může interpolovat do podoby digitálního modelu povrchu či 3D modelů budov a jiných objektů. Po aplikaci filtrů je možné z mračna bodů získat digitální model terénu.

Digitální model reliéfu České republiky 5. generace (DMR 5G) představuje zobrazení přirozeného nebo lidskou činností upraveného zemského povrchu v digitálním tvaru ve formě výšek diskrétních bodů v nepravidelné trojúhelníkové síti. Model vznikl z dat pořízených metodou leteckého laserového skenování výškopisu území České republiky v letech 2009 až 2013. DMR 5G je určen k analýzám terénních poměrů lokálního charakteru a rozsahu, např. při projektování pozemkových úprav, plánování a projektování dopravních, vodohospodářských a pozemních staveb, modelování přírodních jevů lokálního charakteru, apod. DMR 5G je základní zdrojovou databází pro tvorbu vrstevnic určených pro mapy velkých měřítek a počítačové vizualizace výškopisu v územně orientovaných informačních systémech vysoké úrovně podrobnosti. DMR 5G je Zeměměřičským úřadem od roku 2013 průběžně aktualizován a to metodami digitální stereofotogrammetrie a na vybraných územích i metodou leteckého laserového skenování (ČÚZK, 2016)

4. Praktická část – terénní výzkum

Terénní výzkum se skládal ze šesti kroků – vyhledání lokality, vytyčení míst předpokládaných cest, osobní průzkum lokality, operativní průzkum okolí lokality, zpracování fotografií a přiřazení GPS souřadnic a nakonec vytvoření mapy, na které byly lokality zaznamenány.

4.1 Vyhledání lokality

Při výběru lokalit k průzkumu hrálo roli několik faktorů. Především, zda už daná lokalita nebyla dříve prozkoumána někým jiným. Bylo vybráno několik oblastí, nejvíce podél současných lesních komunikací, již známých a prozkoumaných starých stezek, anebo v oblasti jiných pozůstatků středověkého a slovanského osídlení (potvrzená hradiště, hrady, pevnosti).

4.2 Vytyčení míst předpokládaných cest

K vyhledání lokality jsme využili DMR 5G snímků pořízených mezi lety 2009 až 2013. Při podrobném průzkumu bylo vybráno několik úseků, na nichž byly pozorovány svazky úvozů, případně jiné deprese, které se jeví slibně a které jsme si označili za vhodné pro průzkum. Zároveň byly vybrány i oblasti, které byly popsány pouze na základě snímků a jejichž osobní průzkum bude součástí případné navazující diplomové práce.

4.3 Osobní průzkum lokality

Lokality byly rozděleny do skupin podle místa výskytu – každá z těchto skupin pak byla cílem samostatného výjezdu. Autem se dorazilo tak blízko, jak jen to bylo možné a legální (většina lesních komunikací v oblasti Chřibů je pro veřejnost bez oprávnění nepřístupná). Podle předem vytištěných map jsme poté prozkoumali lokalitu, pořídili fotodokumentaci a k fotografiím připojili GPS souřadnice. Cílem fotografování byly jak samotné úvozy nebo jejich svazky, tak i jiné zajímavé relikty (nejčastěji opracované kameny u cest, zbytky zídek, apod.).

4.4 Navazující průzkum okolí lokality

Poté, co byla prozkoumána předem vybraná lokalita, proběhl průzkum jejího nejbližšího okolí, s cílem nalézt doklady o případném pokračování stezky, dalších svazcích úvozů nebo výskytu jiné stezky, která nebyla z leteckých a radarových snímků zjevná. Prozkoumaný okruh se lišil lokalitu od lokality a jeho velikost se odvíjela především od členitosti terénu.

4.5 Zpracování fotografií a přiřazení GPS

Po návratu z terénu bylo třeba pořízené fotografie protřídit od nekvalitních nebo špatně pořízených snímků. Zároveň bylo třeba přesně přiřadit souřadnice s GPS k dané fotografii – velmi pomohla funkce GPS přístroje „pojmenování souřadnic“, díky které

se mohla každá souřadnice pojmenovat podle názvu odpovídající fotografie (například IMG_18_4).

4.6 Vytvoření mapových výřezů s popisky

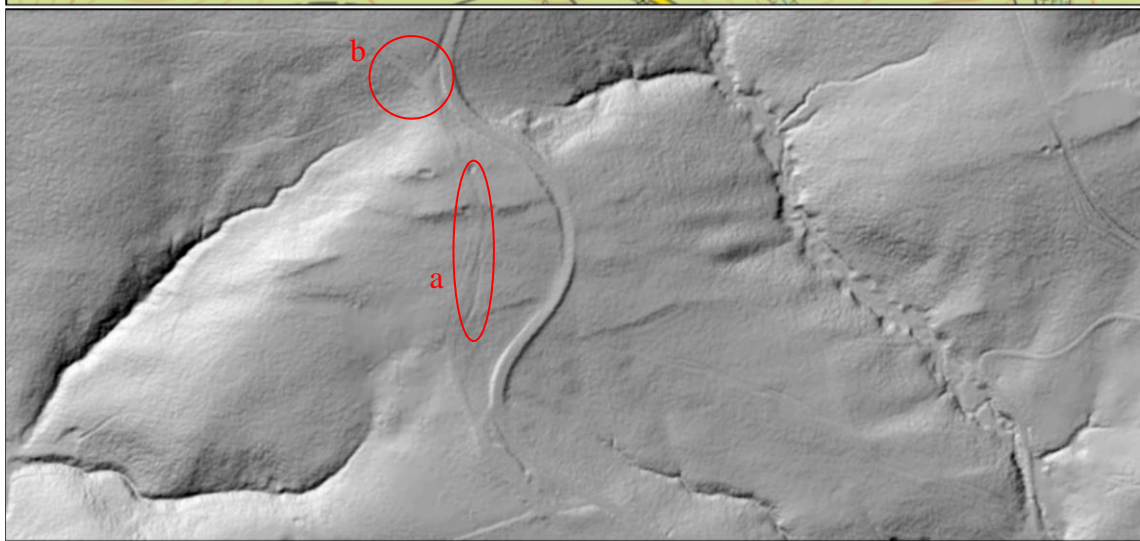
Posledním krokem bylo vytvoření mapy lokality z výřezů jednotlivých podkladových map (*ortofoto*, *zm* a *dmr5g*), spolu s označením míst fotografování a liniovým označením nalezených úvozů na fotografiích. Následovalo srovnání s původním lidarovým snímkem DMR 5G – díky této zkušenosti je pak budoucí odhadování předpokládaných cest mnohem rychlejší a jistější.

5. Zkoumané lokality

V této kapitole jsou představeny lokality, na kterých probíhal výzkum. Většina z nich byla předem vybrána podle návrhů vedoucího práce. Menší část pak byla prozkoumána neplánovaně, když byla nalezena při samotném terénním průzkumu. Součástí popisu každé lokality je výřez z trojice map (DMR 5G, základní mapa a letecké mapa), stručné zařazení lokality v rámci Chřibů a samotný výsledek pozorování doplněný o fotografie. Vzhledem k jejich většímu množství jsou některé fotografie umístěny v příloze na konci této práce.

5.1 Lokalita A – Na křížku

Lokalita se nachází u komunikace E50, po levé straně ve směru na Slavkov u Brna, asi 600 metrů před autobusovou zastávkou Staré Hutě, horní zastávka. Zkoumaná oblast je z jedné strany ohraničena zmíněnou komunikací a z druhé lesní cestou, využívanou k těžbě dřeva, která se k E50 v několika místech napojuje. Samotný vrchol Na křížku (493m. n. m.) se nachází severně od zkoumané lokality a u rozcestí vedoucímu k němu mizí veškeré zbytky staré cesty a úvozů.

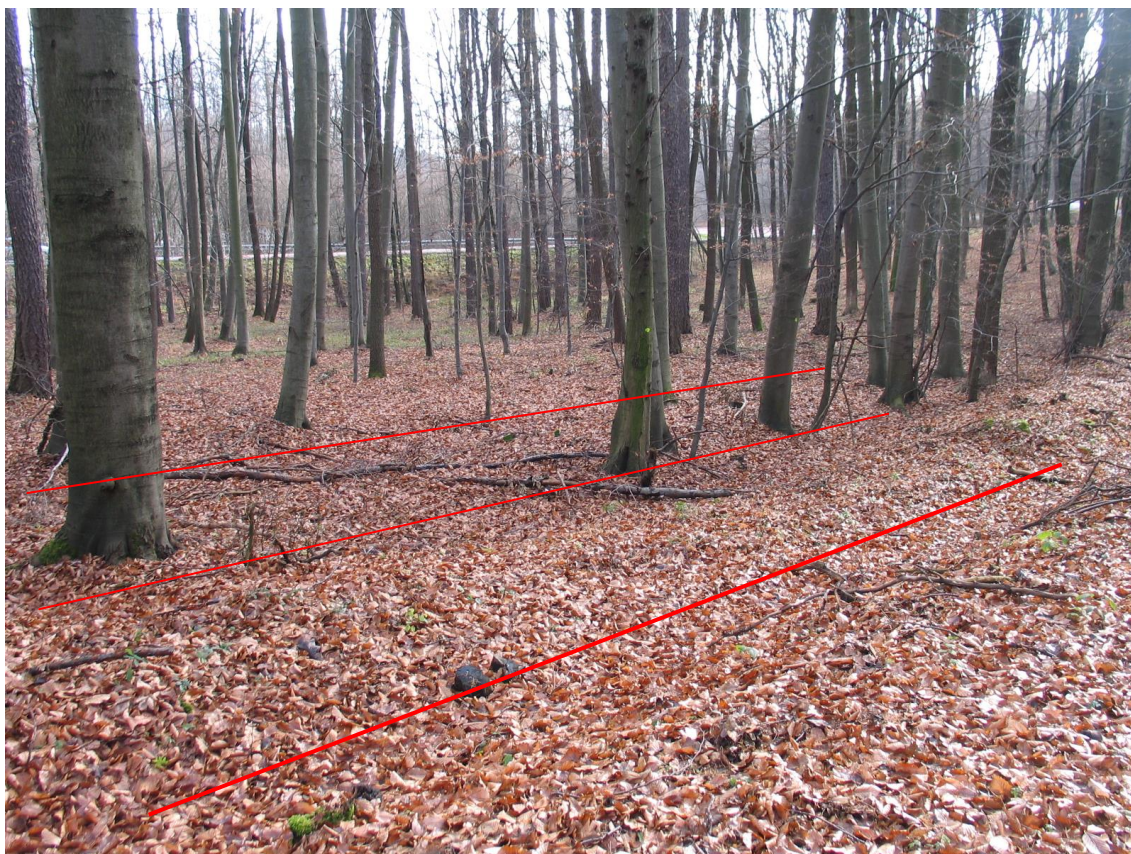


Obr. 13 Lokalita A - Na křížku. Zdroj: ČÚZK, popisky vlastní.

a) Několik úvozů lze vidět přímo z lesní cesty (obr. 14) – táhnou se až k rozcestí a dosahují délky až 200m. Jak jde vidět na dalších fotografiích (obr. 15, Foto 1, 2 a 3 v Příloze 1), úvozu lze jednoduše rozlišit a spočítat, vidět lze i typické spojování a následné rozcházení jednotlivých úvozů v rámci svazku. V jednotlivých úvozech již rostou stromy, kromě toho nejbliže ke komunikaci, kde bylo tomuto nejspíše ze strany správců cesty zabraňováno. V nejširším místě svazku jsme napočítali 5 souběžně vedoucích úvozů.



Obr. 14 Úvozy u cesty, Lokalita A. Zdroj: Opravil T., prosinec 2015.



Obr. 15 Úvozy přehledně vedle sebe, lokalita A. Zdroj: Opravil T., prosinec 2015.

b) Na konci lokality, u rozcestí k vrcholu Na křížku pak všechny stopy po úvozech končí. Jsou zde však k vidění i jiné stopy po lidské činnosti, konkrétně pozůstatky první sítě elektrického vedení, nejspíše směřujícího k obci Staré Hutě a Stupava (obr. 16) a vyhloubená jáma (Foto 4 v Příloze 1), jejíž obsah pravděpodobně posloužil jako stavební materiál pro blízké komunikace, vedoucí podél hřebenu do obce Stupava.

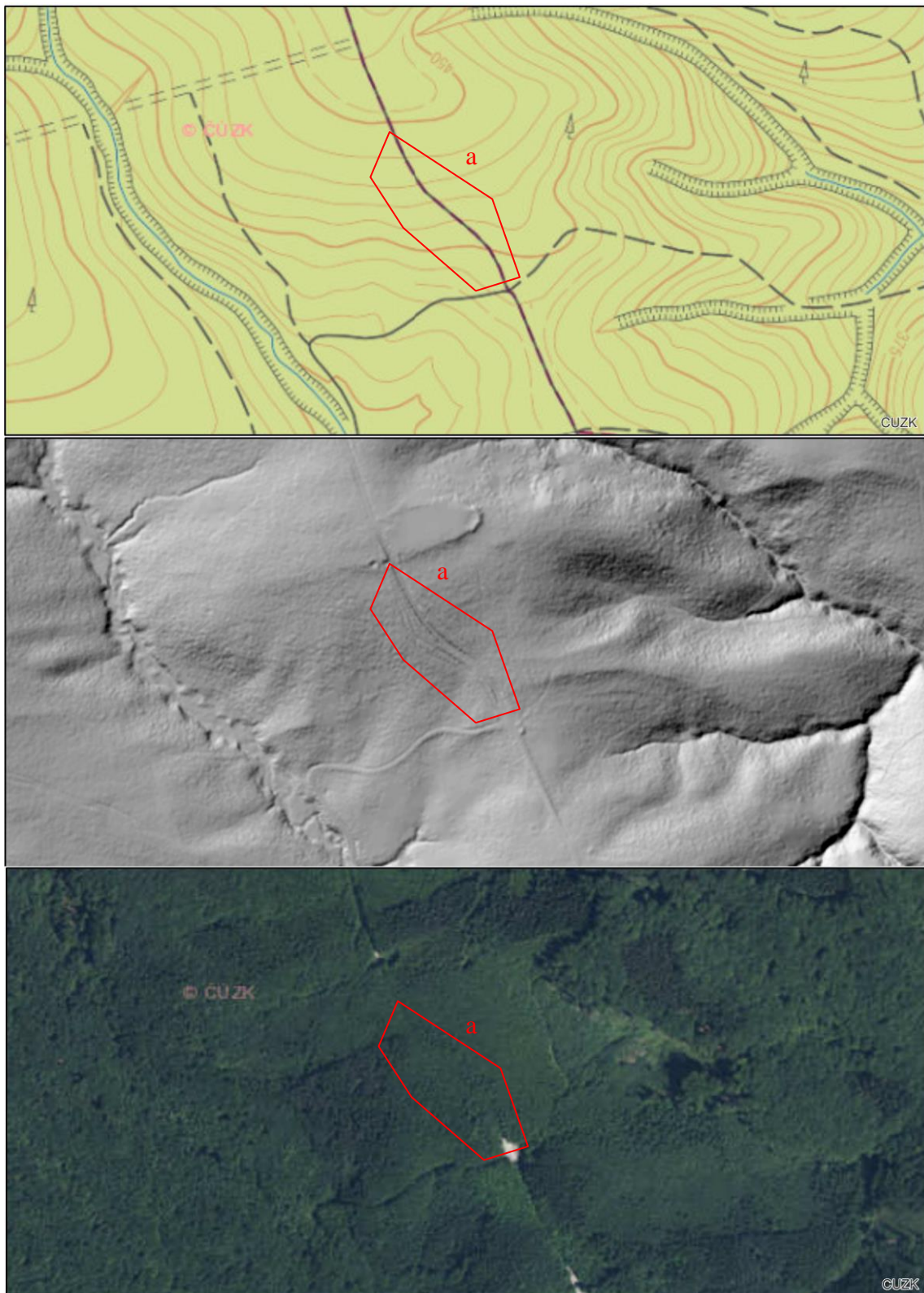


Obr. 16 Pozůstatky starých elektrických rozvodů, lokalita A. Zdroj: Opravil T., prosinec 2015

Podle nálezu úvozů v oblasti **a)** předpokládám, že byla lokalita v minulosti využívána jako stezka.

5.2 Lokalita Ba – Křižovatka u muzea lesnictví

Křižovatka tvaru T se nachází zhruba 200 metrů před muzeem lesnictví – na jih asfaltová cesta pokračuje až k hradu Buchlov, pro který je hlavní zásobovací komunikací. Jihozápadním směrem se pak napojuje na hlavní komunikaci E50 a na sever končí po necelých 500 metrech u lesní školky. Na křižovatce se taktéž nachází jeden z traumatologických bodů záchranné služby. V údolí na západě od lokality pramení Buchlovský potok.



Obr. 17 Lokalita Ba – Křižovatka u muzea lesnictví. Zdroj: ČÚZK, popisky vlastní.

a) Asi po 50 metrech od křižovatky se po pravé straně ve svahu začne objevovat několik velmi hlubokých úvozů, na některých místech přerušovaných vegetací (obr. 18), především stromy. Díky tomu bylo velmi obtížné spočítat skutečný počet úvozů, nebo u nich objevit převládající směr. Na dalších fotografiích (Foto 5, 6 a 7 v Příloze 1) lze

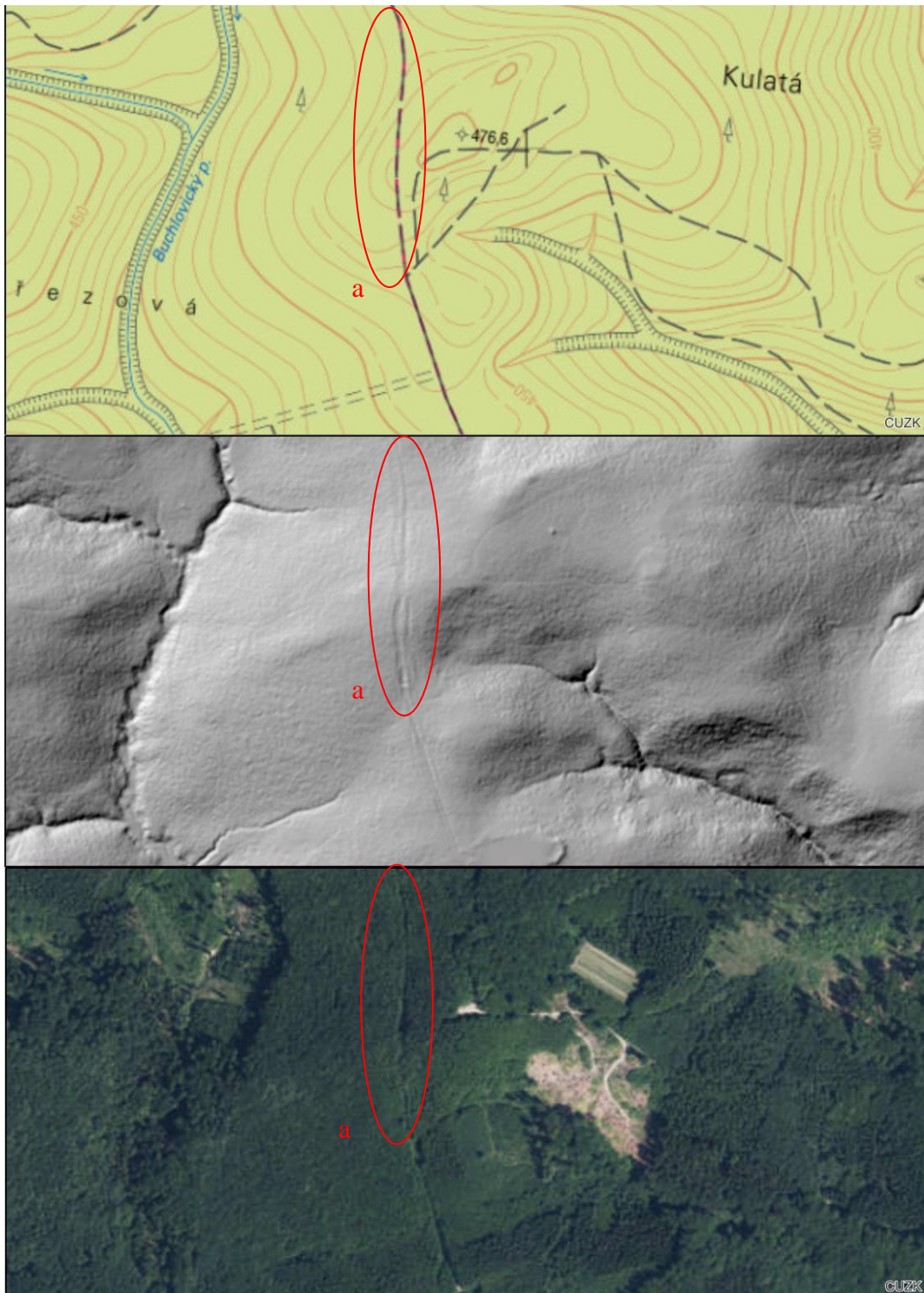
vidět poslední část svazku, která mířila do svahu na východ od lesní cesty. Společně s dalšími úvozy v následující lokalitě a jejich viditelným výskytem na DMR 5G mapě předpokládám, že byla lokalita v minulosti hojně využívána jako stará stezka, díky její poloze nejspíše z hradu Buchlov dál na sever.



Obr. 18 Výrazný vliv vegetace na průběhu úvozů, lokalita Ba. Zdroj: Opravil T., prosinec 2015

5.3 Lokalita Bb – Traumabod UH 027

Pokračování komunikace z předchozí lokality (na sever od ní), okolí traumabodu UH 027 pojmenovaného Školka kulatá, skládka, poblíž nepojmenovaného vrcholku (476 m. n. m.). Cesta dále pokračuje a po 0,5 kilometru se napojuje na další komunikaci směřující z E50 k usedlosti Zikmundov.



Obr. 19 Lokalita Bb – Traumabod UH 027. Zdroj: ČÚZK, popisky vlastní.

a) Už z DMR 5G mapy (prostřední část obr. 19) bylo zřejmé, že se relikty staré cesty budou nacházet po obou stranách současné komunikace a tato domněnka byla potvrzena, jak dokládají přiložené fotografie (pravá strana, obr. 20 a levá strana, obr. 21). V oblasti se nachází velké množství úvozů, spojených do jednoho svazku, ve kterém lze v nejširším místě (Foto 8 v Příloze 1) napočítat až 7 samostatných úvozů. Souvislá vrstva listí občas znemožňovala odhad z větší dálky, a proto bylo potřeba prozkoumat každý úvoz samostatně (Foto 9, 10 a 11 v Příloze 1).



Obr. 20 Úvozy na pravé straně mířily do svahu, lokalita Bb. Zdroj: Opravil T., prosinec 2015



Obr. 21 Úvozy na levé straně běžely souměrně s komunikací, lokalita Bb. Zdroj: Opravil T., prosinec 2015

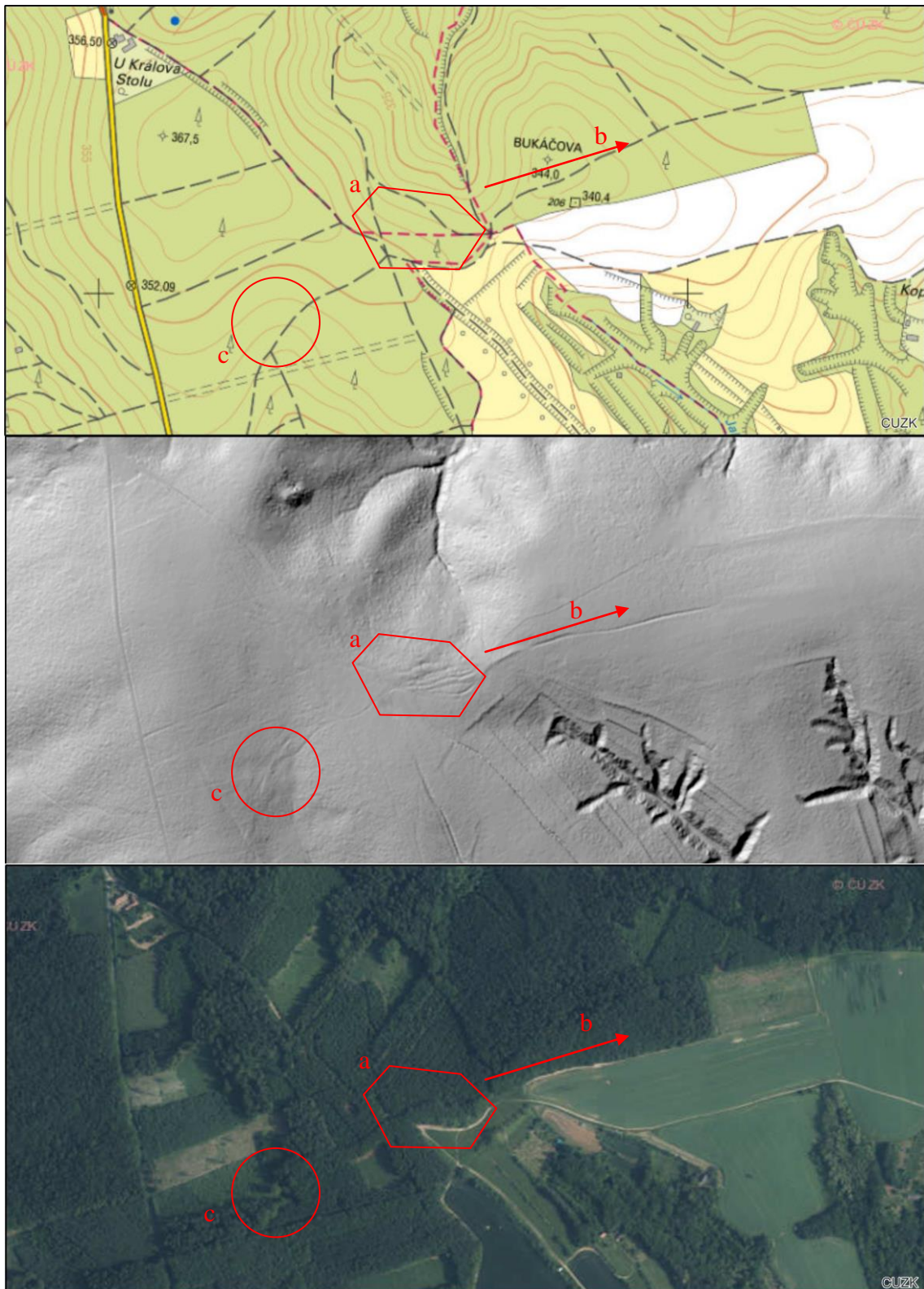
Velké množství úvozů v lokalitě Ba a Bb potvrzuje domněnku o výskytu historické stezky, která vedla na sever od místní dominanty, hradu Buchlov.

5.4 Lokalita C – Bukáčova

Jedna z nejpodrobněji prozkoumaných lokalit leží 300 metrů od opuštěného stavení U Králova Stolu, které se nachází kousek od stejnojmenného kamene. Neudržovaná lesní cesta se na začátku výskytu svazku rozděluje a po přilehlých loukách míří především na jih do obcí Traplice a Jalubí. Toto rozcestí je dobře patrné už i z dob II. vojenského mapování (Obr. 22).



Obr. 22 Lokalita Bukáčova, jak byla znázorněna při II. vojenském mapování. Zdroj: mapire.eu



Obr. 23 Lokalita C - Bukáčova. Zdroj: ČÚZK, popisky vlastní.

a) Velmi výrazné a na první pohled rozlišitelné úvozy (obr. 24) procházející v obvyklém tvaru - v jednom bodě vznikl svazek souběžných úvozů, který se v koncovém bodě opět spojil do jedné stezky. Některé z úvozů zabíhají do hustého jehličnatého porostu, ve kterém byl nalezen opracovaný kámen, na kterém se pouze dochoval vryt ve tvaru dvou písmen V (obr. 25). Hluběji v porostu za tímto kamenem úvozy nepokračovali, jedná se tedy nejspíše o kámen u kdysi původní stezky.



Obr. 24 Velmi zřetelné úvozy, lokalita C. Zdroj: Opravil T., leden 2016



Obr. 25 Relikt staré stezky, lokalita C. Zdroj: Opravil T., leden 2016

b) Po spojení svazku do jednoho úvozu pokračuje náznak komunikace na rozhraní lesa a louky, dohledatelného už na mapě z dob II. vojenského mapování (obr. 22). Z jedné strany je pak komunikace lemována valem o výšce max. 1 metru nad úrovní louky (obr. 26), které je patrný i na DMR 5G snímcích. Patrně šlo o val, který měl udržovat dobytek na stezce a mimo les. Val je v současnosti široký v průměrně 2 metry (Foto 12 v Příloze 1) a dlouhý téměř 50 metrů (Foto 13 v Příloze 1).



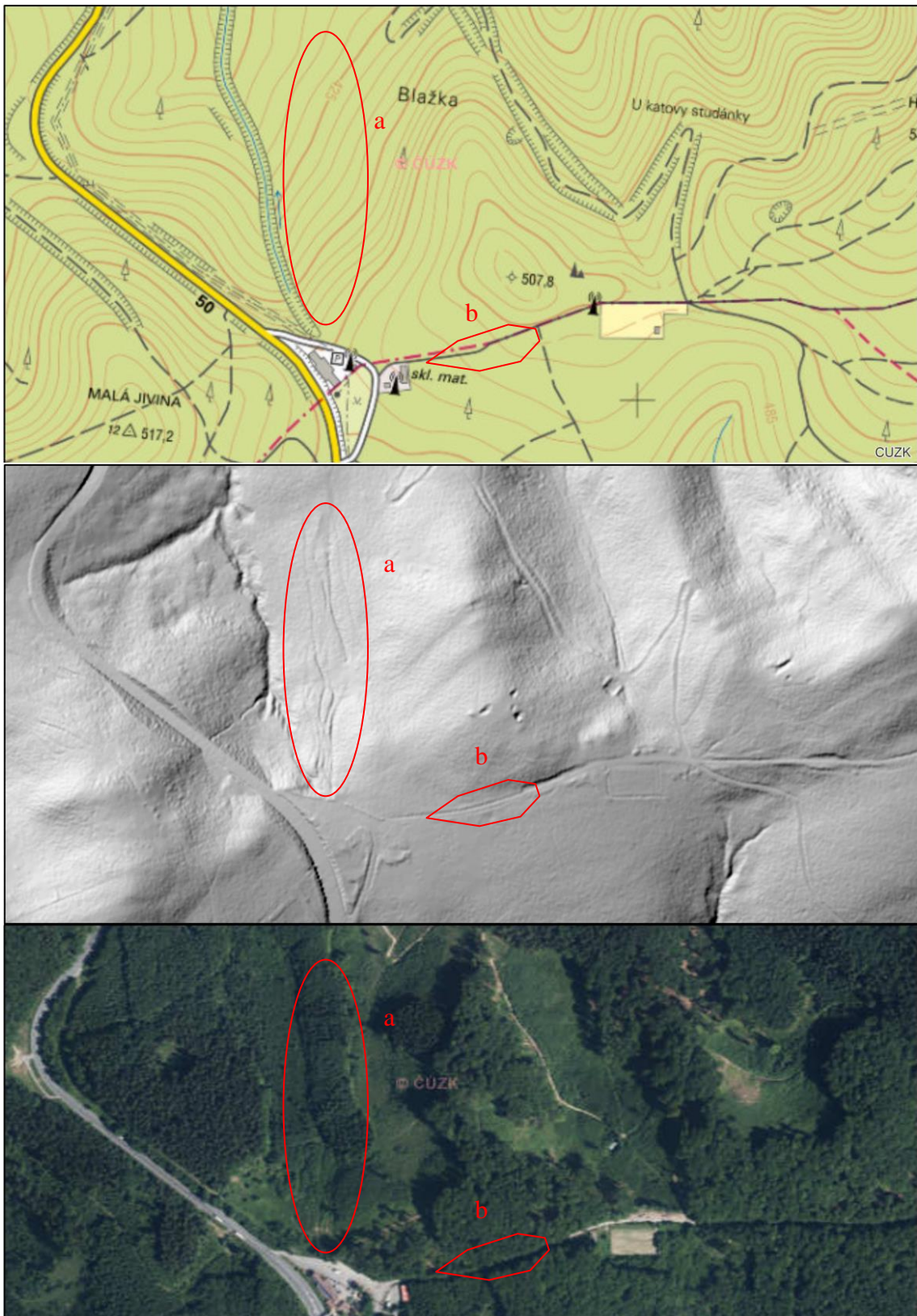
Obr. 26 Val při pohledu z lesa, červeně vyznačena hranice terénu, lokalita C. Zdroj: Opravil T., leden 2016

c) Malá oblast na jihozápad od rozcestí, která byla na DMR 5G snímcích označena jako potenciální prodloužení stezky z oblastí **a** a **b** bylo po průzkumu vyřazena – v terénu nebyly nalezeny ani nejmenší zmínky o existenci úvozů.

Podle nálezu úvozů v oblasti **a**), pokračování v **b**) a záznamech o těchto cestách v II. vojenském mapování předpokládám, že byla tato lokalita v minulosti využívána jako stezka.

5.5 Lokalita Da – Motorest Samota

Motorest Samota se nachází u hlavního tahu skrze střední Chříby, silnici E50 po její pravé straně ve směru na Slavkov u Brna. Součástí motorestu je i malý výběh původně lesních zvířat, který částečně zasahuje do jedné z vybraných oblastí. Na východ od motorestu směřuje lesní komunikace na přístřešek Vlčák, na západ přes lávku pak navazuje turistická stezka k zřícenině hradu Střílky. V okolí motorestu se nachází několik vysílačů.



Obr. 27 Lokalita Da - Motocest Samota. Zdroj: ČÚZK, popisky vlastní.

a) DMR 5G odhalila pouze jeden potenciální úvoz – při bližším průzkumu se ukázal jako ne příliš zřetelný, 30 metrů dlouhý a souběžný s hlavní komunikací (obr. 28). V okolí nebyly nalezeny žádné další relikty starých stezek, je proto možné, že se jedná spíše o pozůstatek stavebních prací na současné komunikaci.



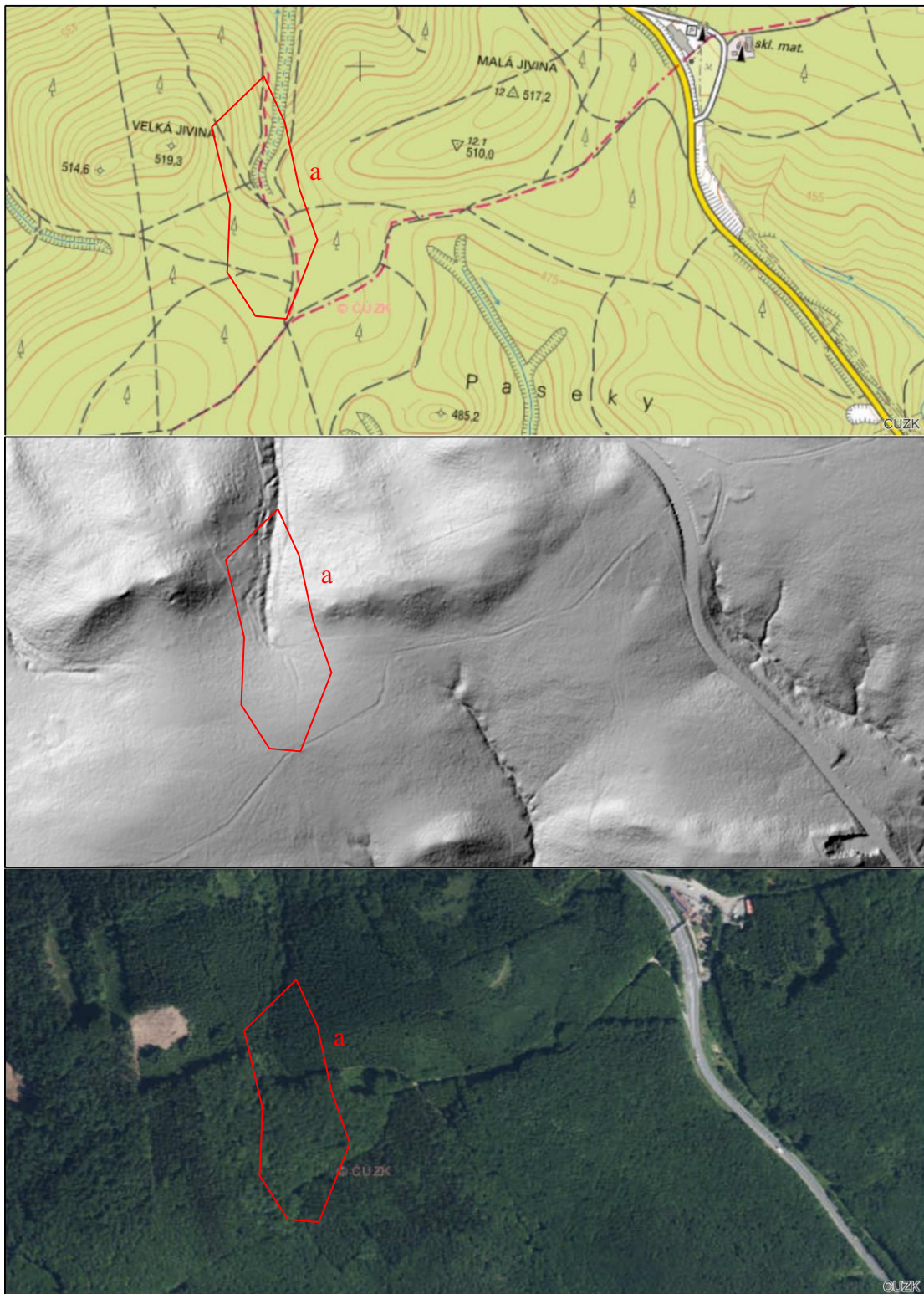
Obr. 28 Osamocený úvoz u cesty, lokalita Da. Zdroj: Opravil T., březen 2016

b) Nadějná lokalita severně od motorestu, začínající hned za poslední zástavbou neobsahovala žádné zbytky starých cest, pouze jednu trasu využívanou nejspíše těžkou lesní technikou. Do části předem vyhlédnuté lokality navíc zasahoval nově postavený plot pro lesní zvěř, zem zde byla rozšlapaná a nečitelná. Vzhledem k husté mlze musel být průzkum pečlivější, i přesto nepřinesl žádné důkazy o výskytu úvozů nebo jiných dokladů průběhu staré stezky touto oblastí.

V lokalitě se nevyskytují svazky úvozů a až na jeden osamocený reliktní ježek dohledat existence staré stezky, proto se předpoklad o výskytu staré stezky v okolí motorestu Samota nepotvrdil.

5.6 Lokalita Db – Pod Velkou jivinou

Lokalita nacházející se v údolí mezi vrcholy Velká jivina (519 m. n. m.) a Malá jivina (517 m. n. m.), západně od komunikace E50. Kolem oblasti prochází modrá turistická stezka směrem k zřícenině hradu Střilky. Východně od oblasti se pak nachází motorest Samota, zmíněný v předchozí lokalitě. Jižně pak na začátku naučné stezky v okolí Střilek stojí památný Ctiborův dub.



Obr. 29 Lokalita Db - Pod Velkou jivinou. Zdroj: ČÚZK, popisky vlastní.

a) Úvozy se v této oblasti (obr. 30) se nacházejí nad krmelcem, posedem a ročníštěm divokých prasat. Je možné, že pokračovali i dále do údolí, avšak právě činnost divoké zvěře znemožnila jakýkoliv další výzkum. Úvozy jsou dál od sebe (Foto 14 a 15 v Příloze 1), než v jakékoliv jiné pozorované lokalitě – někdy až 10 metrů. Svazek nicméně probíhá standardně, tj. na svém konci se všechny úvozy spojují do jednoho. Na

modré turistické stezce hned nad zkoumanou lokalitou byl nalezen opracovaný kámen s iniciály C. S. a čitelným letopočtem 1752 (obr. 31).



Obr. 30 Svazek z pohledu od ročníště, lokalita Db. Zdroj: Opravil T., duben 2016

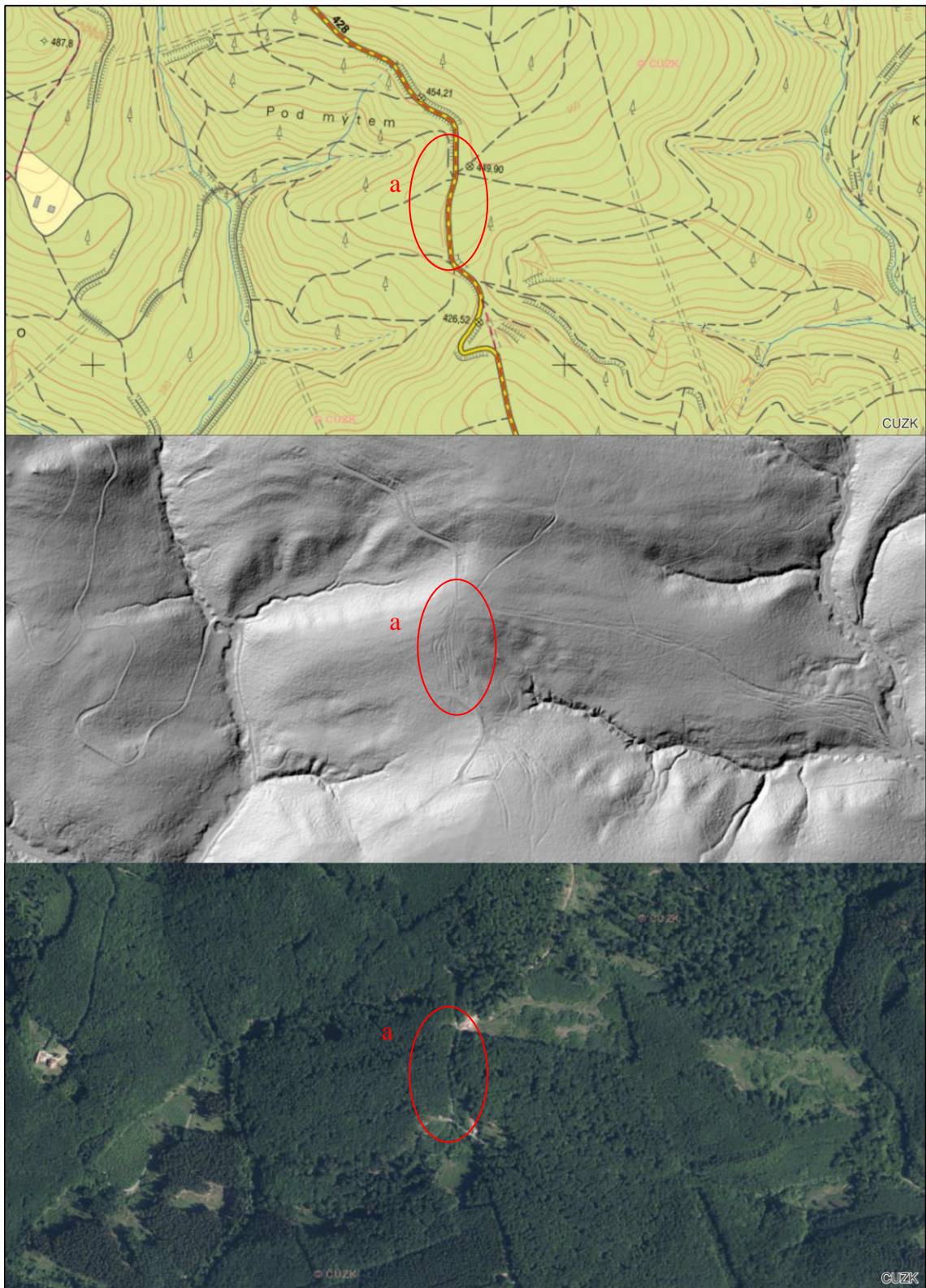


Obr. 31 Opracovaný kámen s viditelným letopočtem, lokalita Db. Zdroj: Opravil T., duben 2016

I přes působení divoké zvěře byly předpoklady výskytu staré stezky v oblasti kolem Velké a Malé jiviny potvrzeny.

5.7 Lokalita E – Cesta z Bunče

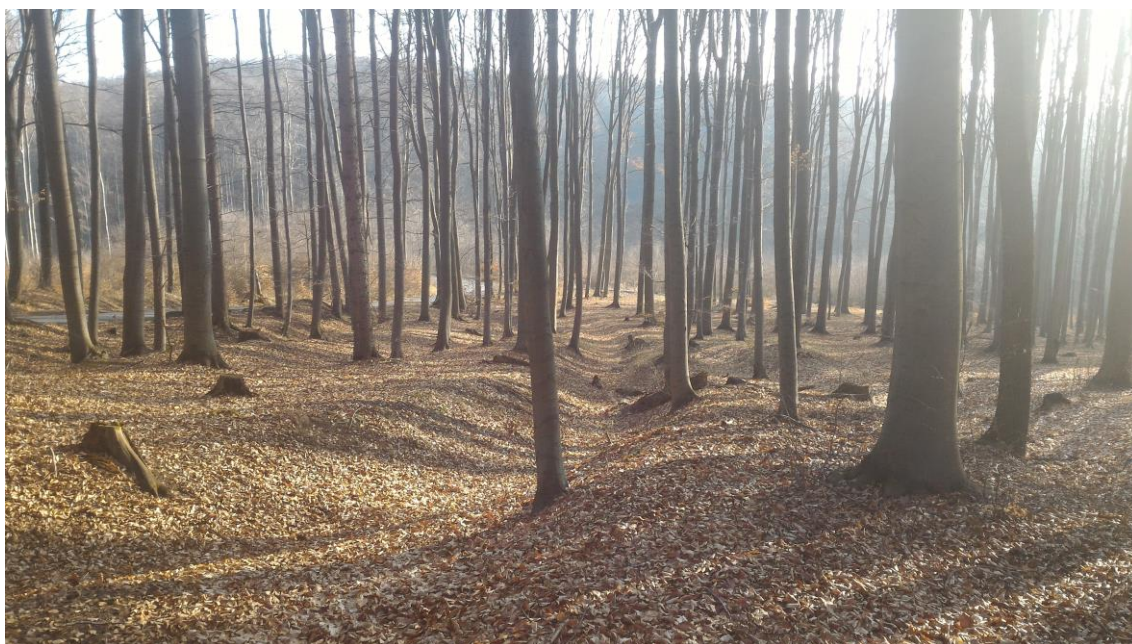
Poslední zkoumaná lokalita se nachází cca 500 metrů jižně od osady Bunč na cestě do obce Modrá, po obou stranách cesty. Celá cesta kopíruje původní starou stezku skrze Chříby, jak dokládá množství osamocených úvozů i celých svazků podél ní. Ostatní úseky této cesty proto budou v budoucnu součástí dalšího výzkum.



Obr. 32 Lokalita E – Cesta z Bunče. Zdroj: ČÚZK, popisky vlastní.

a) Jak lze vidět zcela zřetelně na snímku z DMR 5G (viz prostřední výřez obr. 32), svazy úvozů byly ve zkoumané oblasti velmi výrazné. Více (až 7) jich bylo objeveno po pravé straně ve směru na Modrou (obr. 33, Foto 16 a 17 v Příloze 1), po levé straně (obr. 34) zase byly více zahlobnuty do okolního terénu. Lze si povšimnout, že zatím co

moderní cesta některé přírodní překážky objíždí, úvozy jimi buď to procházejí přímo, nebo jen s minimální odchylkou – jsou proto nejvíce viditelné právě v zatačkách a záhybech současné komunikace.



Obr. 33 Svazek úvozů v nejširším místě, lokalita E. Zdroj: Opravil T., duben 2016



Obr. 34 Zahloubený svazek úvozů, lokalita E. Zdroj: Opravil T., duben 2016

Výrazné svazky ve větším množství potvrzují domněnku o průběhu staré stezky z obce Modrá do oblasti osady Bunč.

6. Předpokládané lokality výskytu stezek

Poslední kapitola před závěrem práce se bude věnovat dalším, doposud neprozkoumaným lokalitám s předpokladem výskytu starých stezek na území Chřibů. Průzkum probíhal v programu ArcGis s pomocí podkladové vrstvy DMR 5G a bylo vytipováno další 4 lokality, které by mohly být (například v navazující diplomové práci) prozkoumány důkladněji. Každá potenciální lokalita bude uvedena výřezem z DMR 5G a bude doplněna krátkým komentářem, zařazujícím lokalitu do prostoru Chřibů.

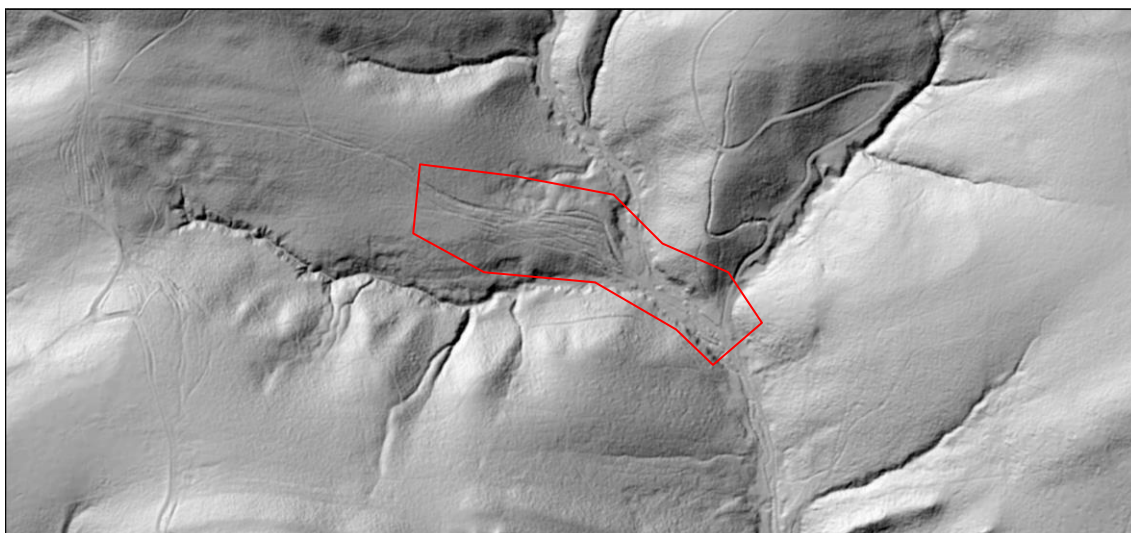
6.1 Cesta Jankovický revír – Zdounky

Tato skupinka 4 navazujících lokalit se rozkládá při již dříve zmiňované cestě z obce Modrá přes osadu Bunč až do vesnice Zdounky. Jedná se o další zajímavé lokality přímo při komunikaci nebo v jejím nejbližším okolí, které ještě nebyly prozkoumány terénně.



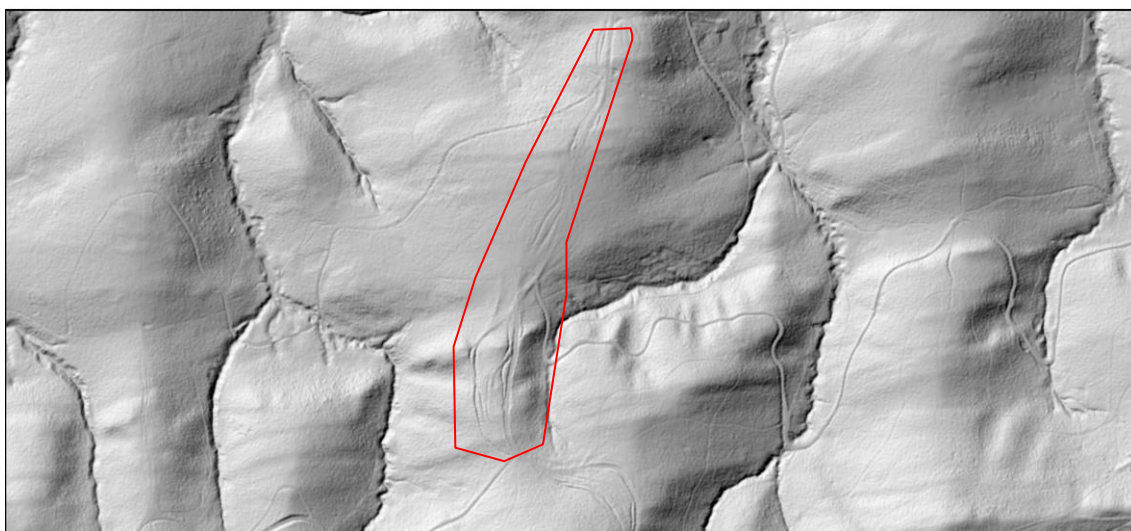
Obr. 35 Úsek u Jankovického revíru. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

První nadějná lokalita začíná necelých 100 metrů za usedlostí Jankovský revír, v místech kde se současná komunikace zvlňuje do tvaru písmena S. Zároveň si lze všimnout náznaku křižovatky cest, kde se druhý svazek odvíjí směrem na západ od komunikace (obr. 35).



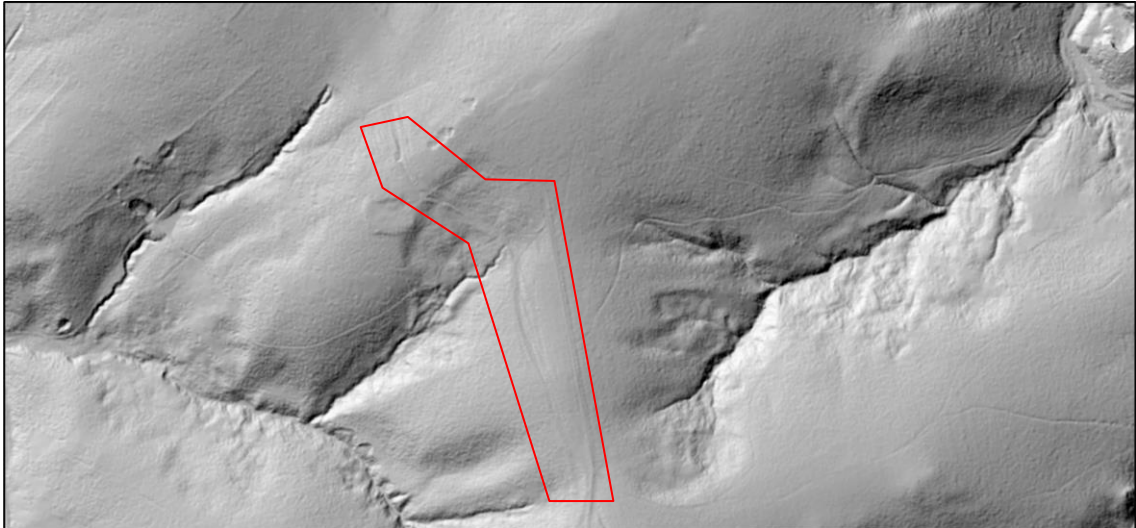
Obr. 36 Svazek východně od lokality E. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

Druhá lokalita se nachází přímo na východ od lokality E, pečlivě prozkoumané při terénním výjezdu. Dle husté sítě úvozů se pravděpodobně jedná o důležitý přípoj k hlavní stezce skrze Chříby. Zkoumanou oblastí prochází zelená turistická stezka, bude proto pro průzkumu snadno dostupná.



Obr. 37 Úsek severně od Bunče. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

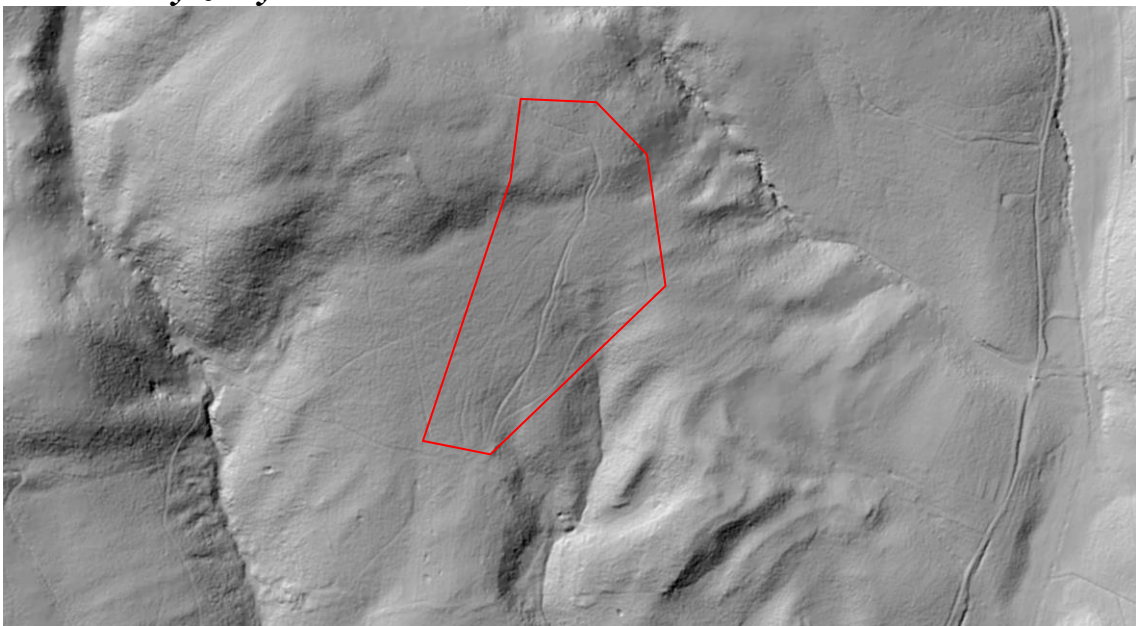
Další lokalita se nachází severně od osady Bunč, směrem k obci Zdounky a je dlouhá více než půl kilometru. Na DMR 5G snímcích nejsou vidět žádné úvozy směřující jiným než severo-j jižním směrem, přesto však bude třeba provést podrobný průzkum i v okolí lokace.



Obr. 38 Poslední úsek u Lipové aleje. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

Poslední lokalita se nachází necelý kilometr před obcí Zdounky, na okraji Lipové aleje. Svazky úvozů nejsou tak viditelné, jako v předchozích lokalitách, přesto jde o logické ukončení celé trasy Jankovický revír – Zdounky.

6.2 Vranovy žleby

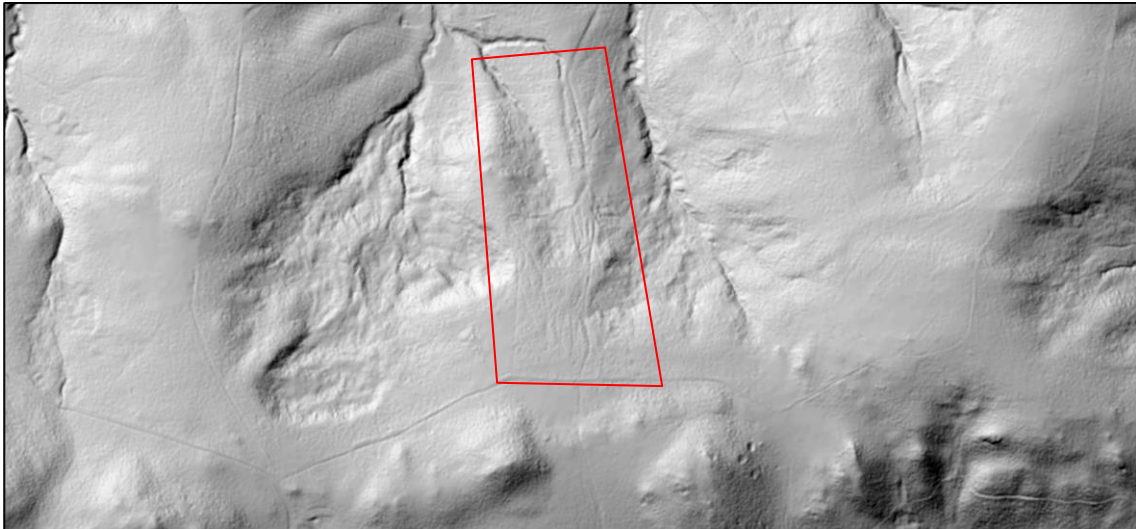


Obr. 39 Svazek nad chatařskou osadou u Osvětiman. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

Rozsahem malá oblast, nacházející se severně od zahrádkářské osady Vranovy žleby, patří do katastrálního území obce Osvětimany, ležící v jižní části Chřibů. Naznačený svazek je orientován severo-jižně a nejspíše směřuje do oblasti Zikmundovy a Čertovy skály, nacházející se necelý kilometr severně od zahrádkářské osady.

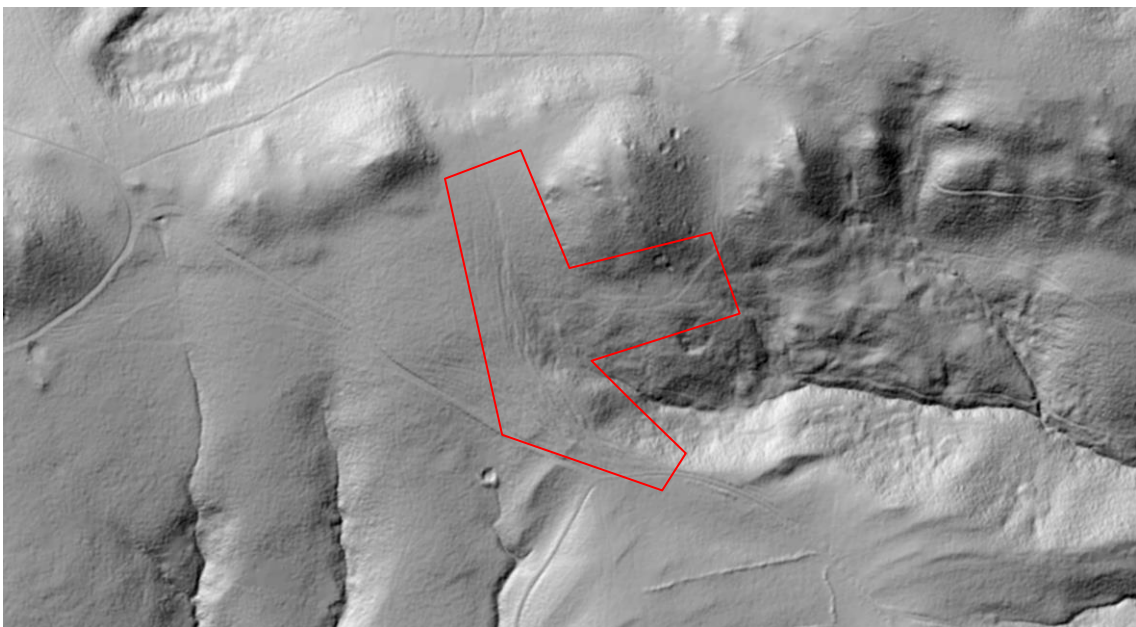
6.3 Hroby pod Stupavou

Tato protáhlá lokalita postupuje od jižního konce obce Stupava dále na jih kolem vrcholu Hroby (503 m. n. m.) až k současné červené turistické trase spojující Kazatelnu a Holý kopec.



Obr. 40 Svazek úvozů ukončený turistickou trasou. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

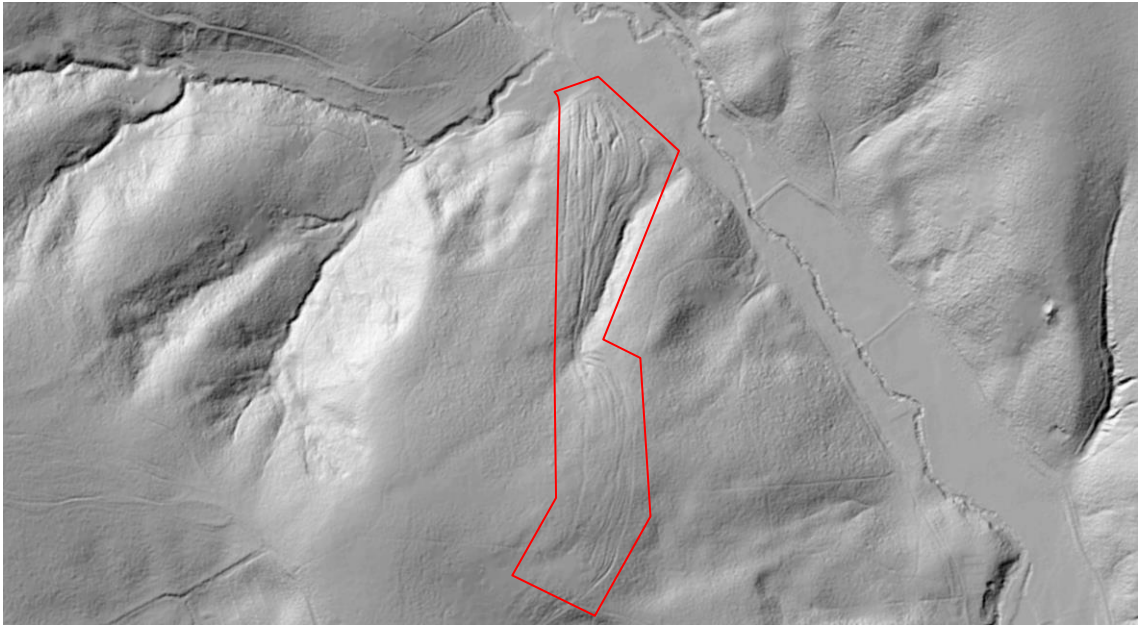
Na DMR 5G snímku lze vidět široce se rozbíhající svazek úvozů, směřujících do straně až k současné zelené turistické stezce, kde náhle končí.



Obr. 41 Navazující úsek jižně od Stupavy. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

Na navazujícím snímku lze však vidět, že se po 100 metrech opět objevuje a rozvětvený svazek se stáčí dále na jihovýchod, až po současnou červenou stezku.

6.4 Rákoš



Obr. 42 Dva výrazné svazy spojující se v lokální depresi. Zdroj: ČHMÚ, popisky vlastní.

Velmi výrazný svaz úvozů, nacházející se západně od komunikace z Velehradu do obce Salaš. Začátek svazu lze sledovat od turistického rozcestí Salašský potok – háj dále na jih, kde se volně rozchází na dnešní červené turistické trase z Velehradu na Chabaně. Zajímavý je bod v lokální depresi, kde se svaz na krátký moment spojí a poté se hned zase rozejde.

7. Závěr

Cílem této práce bylo popsat metodiku mapování starých stezek, prozkoumat vybrané lokality Chřibů formou terénního průzkumu a na základě rozboru DMR 5G snímků Chřibů vytipovat vhodné lokality pro navazující výzkum.

Metodika mapování byla zpracována postupně pod dohledem vedoucí práce, RNDr. Aleše Létala, Ph.D. tak, jak byl výzkum prováděn. Při tvorbě práce byly splněny všechny kroky popsáné v kapitole *Terénní průzkum*.

V 6 ze 7 předem vybraných lokalit byly nalezeny pozůstatky starých cest. Nejvíce formou úvozů nebo svazků úvozů, ve dvou případech doplněných o starý kámen značící stezku. Jediná lokalita – **Da „Motorest Samota“** – se i přes nadějně náznaky na DMR 5G snímcích ukázala jako neprokazatelná. DMR 5G proto lze označit za kvalitní a spolehlivý prostředek k neterénnímu průzkumu historických stezek.

Pomocí této metody tak byly označeny 4 lokace s předpokladem výskytu důkazů o průběhu staré stezky, na základě dobré zkušenosti u předchozích lokalit. Všechny tyto nové oblasti budou zahrnuty v případné navazující diplomové práci.

Terénní výzkum společně se zpracování vlastnoručně naměřených a vyfotografovaných materiálů a dat byl hlavní náplní této bakalářské práce. Celkem byly provedeny 4 výjezdy pod dohledem vedoucího práce, následované zpracováním GPS dat a fotografických materiálů. Veškeré výjezdy proběhly v období pozdní zimy a brzkého jara, protože vegetace byla ještě slehlá a viditelnost v terénu díky tomu více než dostačující – pomohla i na sněhovou pokrývku slabá zima. Mezi nejzajímavější objev patří nalezení několika navazujících lokalit kolem komunikace mezi obcemi Modrá a Zdounky, společně se zmapováním jedné z těchto lokalit.

Závěrem bych chtěl říct, že pro mě byla tato práce velkým přínosem, zejména v oblasti metod terénního výzkumu, vhodného plánování pořadí navštěvovaných lokalit a zejména zkušenost s dlouhodobou terénní prací a zpracováním většího množství dat.

8. Summary

Main goal of thesis is to describe methods of mapping historical roads, explore chosen areas of Chřiby mountains in form of fieldwork and find out new potential areas of future research based on analysis of DMR 5G pictures.

Methods of mapping historical roads was processed step by step under supervision of RNDr. Aleš Látal, Ph.D. as research was conducted. Every step mentioned in chapter *Terénní průzkum* was met, during creation of this thesis.

Relics of historical roads were found in 6 out of 7 preselected areas. Most in form of ravine or sheaf of ravines, in two cases supplemented by old road stone. Only one area – **Da „Motocest Samota“** – was (despite hopeful signs on DMR 5G) without evidence of historical roads. Therefore DMR 5G can be labeled as quality and reliable instrument of non-fieldwork exploration of historical roads.

Four another locations were marked as possible areas of historical roads with this method (DMR 5G). All these new areas will be covered in related Master thesis.

Fieldwork together with processing self-measured and captured data and photo-materials were the main focus of this thesis. A total of four trips were made under the supervision of the work overseer, followed by processing GPS data and photographic materials. All trips were carried out during late winter and early spring because the vegetation was still flattened and visibility in the field was therefore more than great – weak winter with small snow cover also helps. Among the most interesting discovery are finding several related sites around communication between villages Modrá and Zdouňky, together with mapping of one of these sites.

Finally, I would like to say that for me, this work was great asset, especially in area of fieldwork methods, appropriate scheduling order of visited locations and particular experience with long-term fieldwork and processing large amount of data.

9. Seznam použité literatury a ostatních zdrojů

Buchlov: OFICIÁLNÍ WEBOVÁ PREZENTACE STÁTNÍHO HRADU [online]. PORTA, 2016 [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <https://www.hrad-buchlov.cz/cs>

Střílecký hrad. *Hrady a zámky České republiky* [online]. 2004 [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <http://www.hrady.cz/index.php?OID=681>

Motorest Samota [online]. 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.motorestsamota.cz/index.php>

Obec Střílky [online]. Střílky: ANTEE, 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.obecstrilky.cz/>

Stupava: Oficiální stránky obce [online]. Galileo Corporation, 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.obec-stupava.cz/>

Staré Hutě: Oficiální stránky obce [online]. Galileo Corporation, 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.starehute.cz/>

Salaš: Oficiální stránky obce [online]. 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.salasuh.cz/>

Modrá: Oficiální stránky obce [online]. Galileo Corporation, 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.obec-modra.cz/>

Obec Zdounky: Zlínský kraj [online]. ANTEEv, 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.zdounky.cz/>

Historical maps of the Habsburg Empire [online]. Arcnum [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://mapire.eu/en/>

MARTÍNEK, Jan. *Poznáváme historické cesty: Discovering historical roads*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014. ISBN 978-80-86502-89-2.

WATKINS, D. *LiDAR Types and Uses: with a Case Study in Forestry*. State College, PA, USA: Department of Geography, Pennsylvania State University, 2005.

MIKŠOVSKÝ, M. – ZIMOVÁ, R. *Historická mapování českých zemí*. In. GEOS 2006. Praha, s. 416-424, 2006.

Digitální model reliéfu České republiky 5. generace. *Geoportál ČÚZK* [online]. 2010 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://1url.cz/4tuh9>.

Slovo předsedy Ing. Karla Večeře. *Státní správa zeměměřičství a katastru* [online]. 2016 [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.cuzk.cz/O-resortu/Slovo-predsedy.aspx>

Mapové vrstvy *ortofoto*, *zm* a *dmr5g* převzaty z GIS serveru ČÚZK (ags.cuzk.cz).

PŘÍLOHY

Příloha 1 Fotodokumentace