

znamných osobností Martina Lupáče, Šimona ze Slaného či Jana zv. Marcus z Vodňan.

Pokud by mělo celkové zhodnocení středověkých pasáží vzít v úvahu i předešlé svazky ediční řady, asi by Klatovy doplatily na skutečnost, že vyšly hned v závěsu za Jihlavou. Právě na monografii tohoto horního města se ukázalo, jak důležité je spojení interdisciplinarity, znalosti obecných souvislostí a zároveň erudice založené na dlouhodobém výzkumu konkrétní matérie. Toto srovnání by ale nebylo spravedlivé, neboť osobnost Františka Hoffmanna coby hlavního autora-medievisty jihlavského svazku je výjimečná. Ve srovnání s jinými tituly chvályhodného edičního počinu *Dějiny měst Klatovy* rozhodně obstojí.

ROBERT NOVOTNÝ

František KUBŮ – Petr ZAVŘEL, *Zlatá stezka. Historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty. 3. Úsek Kašperské Hory – státní hranice*, Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, České Budějovice 2009 264 s., ISBN 978-80-87311-06-6

Pokud dnes západoevropští badatelé, kteří se zabývají výzkumem starých komunikací v terénu, občas zmíní, že tomuto tématu nebyla donedávna z nejrůznějších důvodů věnována přiměřená pozornost, platí to o české historiografii a archeologii dvojnásob. Zatímco například z Anglie či Německa známe odborné monografie věnované rekonstrukci sítě starých cest a založené z velké míry na terénním průzkumu již ze sedmdesátých, resp. z konce šedesátých let dvacátého století (Paul Hindle, Dietrich Denecke), v českém prostředí se první drobné studie objevují až v první polovině devadesátých let. Přitom se jedná o problematiku stěžejního významu, přispívající nejen k řešení otázky středověké mobility a průchodnosti jednotlivých krajinných typů, ale též k poznání utváření sídelní sítě či interpretaci významu jednotlivých fortifikací a sídlišť.

Kubů se Zavřelem se jako jedni z prvních českých badatelů na tomto poli již řadu let věnují výzkumu důležité zaniklé komunikace známé pod názvem Zlatá stezka a zde anotovaná kniha je třetí z plánované pětisvazkové řady, jež bude výsledkem jejich dlouholeté práce. Spojení ar-

cheologa s historikem je při takovémto typu výzkumu obzvláště plodné. Interdisciplinární spolupráce umožnila vycházet z důkladného studia řady nevydaných archivních pramenů, stejně jako podniknout na klíčových místech v podobě mohutných úvozových systémů fundované průzkumy s detektorem kovů.

Autorská dvojice si zvolila postup, který odpovídá specifčnosti zkoumané oblasti. Nejen že Zlatá stezka překonává vždy relativně výjimečně divoká pohraniční pásma šumavských hor, ale, jak sami autoři uvádí, její kašperskohorská větev zároveň prochází nejstudenější oblastí v Čechách vůbec – kvildskou náhorní plošinou. V této po dlouhou dobu trvale neosídlené lokalitě nelze předpokládat hustou komunikační síť, a o výlučné roli Zlaté stezky navíc máme dostatek informací z řady písemných pramenů. Autoři si tak zvolili metodu předběžného vytipování míst, která měla hledaná cesta spojoval, ze zmínek v písemných pramenech. Až poté se vydali do terénu, aby hledali pozůstatky cesty v podobě vyježděných úvozů. V tomto případě nešlo tedy o podchycení komunikační sítě ve vymezené oblasti, což bývá tématem většiny podobných prací, ale o vyhledání pozůstatků trasy jediné konkrétní komunikace.

Za velmi důležitou považují kapitolu o možném využití zkoumané cesty v pravěku. Ta se může stát vhodným příspěvkem ke vstupu do řešení problematiky, která by v budoucnu mohla opravit dosavadní náhledy na vývoj a roli pohraničních oblastí Čech. Ve starší historické literatuře se lze často setkat s představou o totální neprostupnosti pohraničních hvozdu před vybudováním prvních středověkých stezek. Tento náhled vychází z problematické interpretace písemných pramenů, ať už se jedná o zmínky o nehostinných pohraničních pralesích v kronikách, nebo o terminologii v textech listin. Pokud například Karel IV. v listině z roku 1356 píše o vytyčení, doslovněji nalezení veřejné cesty (*inventio stratae publicae*) do Pasova, neznamená to, že předtím tu žádná cesta nevedla – pouze nemusela odpovídat novým dopravním potřebám. Podobnou situaci podle mého názoru odráží např. popis k prvnímu vojenskému mapování z konce 18. století, kdy armádní důstojníci procházejí řadu lokálních komunikací a pořizují zápis o tom, které z nich mohou být upraveny do podoby moderních silnic.

Kubů a Zavřel ve své publikaci beze zbytku a velmi kvalitně splnili svůj vytyčený cíl – zdo-

kumentovat a popsat pozůstatky další z částí středověké komunikace známé jako Zlatá stezka. Při využití výsledků jejich práce je nutné mít na paměti, že jde o popis specifické komunikace procházející specifickou oblastí. K lepším možnostem interpretace významu této obchodní cesty zatím chybí dostatečný materiál ke vhodné komparaci. Zcela opomíjená je např. problematika starých cest v oblasti Šumavy spojujících jednotlivá sídla na české straně hranic. Z lokalit nedaleko kašperskohorské větve Zlaté stezky mohou jako pozůstatek takové cesty zmínit systém úvozů u ostrovského Nicova, který je co do mohutnosti s popsányými pozůstatky dálkové komunikace zcela souměřitelný. Na širě pojatou komparaci v oblasti výzkumu starých cest si ovšem budeme muset ještě nějakou dobu počkat.

**TOMÁŠ KLIMEK**