

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

**Archeologie tzv. "Norimberské cesty" v úseku mezi Prahou a
Plzní.**

Filip Novotný

Plzeň 2024

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra Archeologie

Studijní program Archeologie

Studijní obor Archeologie

Bakalářská práce

Archeologie tzv. "Norimberské cesty" v úseku mezi Prahou a Plzní.

Filip Novotný

Vedoucí práce:

Mgr. et Mgr. Michal Preusz, Ph. D.

Katedra archeologie

Fakulta filozofická Západočeské university v Plzni

Plzeň 2024

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval (a) samostatně a použil (a) jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2024

Poděkování:

Chtěl bych poděkovat vedoucímu mé práce Mgr. et Mgr. Michalu Preuszovi, za jeho trpělivost, cenné rady, připomínky, pomoc a čas, který mi věnoval při zpracování této práce.

Obsah

Úvod.....	1
Terminologie.....	1
Historická cesta.....	1
Úvoz.....	2
Svazek úvozů.....	2
Metodika.....	2
Řadové vesnice.....	3
Návesové vesnice.....	3
Historie bádání.....	5
Historický úvod cesty v úseku mezi Prahou a Plzní.....	10
Průběh cesty.....	14
Úsek 1: Malá Strana až Malý Břevnov.....	14
Exkurz č. 1: Praha.....	14
Exkurz č. 2: Hradiště Praha-Hradčany.....	15
Exkurz č. 3: Břevnov.....	15
Úsek 2: Praha-Smíchov – Praha-Motol.....	15
Exkurz č. 4: Praha-Smíchov.....	15
Úsek 3: Praha-Motol a Praha-Malý Břevnov – Praha-Zličín.....	16
Exkurz č. 5: Řepy.....	17
Exkurz č. 6: Zličín.....	17
Úsek 4: Praha-Zličín – Rudná.....	17
Exkurz č. 7: Chrástany.....	17
Exkurz č. 8: Rudná.....	18
Exkurz č. 9: Dušníky.....	18
Exkurz č. 10: Hořelice.....	18
Úsek 5: Rudná – Loděnice.....	18
Exkurz č. 11: Loděnice.....	19

Úsek 6: Loděnice – Beroun.....	19
Exkurz č. 12: Vráž.....	20
Exkurz č. 13: Svatý Jan pod Skalou.....	20
Exkurz č. 14: Tetín.....	20
Exkurz č. 15: Hostim.....	21
Úsek 7: Beroun – Králův Dvůr	21
Exkurz č. 16: Beroun.....	22
Úsek 8: Králův Dvůr – Levín.....	22
Exkurz č. 17: Králův Dvůr	22
Exkurz č. 18: Počáply	23
Úsek 9: Levín – Zdice	23
Exkurz č. 19: Chodouň.....	23
Exkurz č. 20: Zdice	24
Úsek 10.: Zdice – Žebrák	24
Exkurz č. 21: Bavoryně.....	24
Úsek 11: Žebrák – Drozdov	25
Exkurz č. 22: Žebrák a Točník.....	25
Úsek 12: Drozdov – Týček	26
Úsek 13: Týček – Zbiroh	27
Úvozy	27
Exkurz č. 23 Zbiroh.....	27
Úsek 14: Zbiroh – Cekov	28
Exkurz č. 24: Bukov.....	28
Exkurz č. 25: Cekov.....	29
Úsek 15: Žebrák – Cerhovice.....	29
Exkurz č. 26: Cerhovice.....	29
Úsek 16: Cerhovice – Kařez	29
Exkurz č. 27: Kařez.....	30
Úsek 17: Kařez – Mýto	30

Úvozy	30
Exkurz č. 28: Mýto.....	30
Úsek 18: Mýto – Holoubkov.....	31
Úvozy	31
Exkurz č. 29: Holoubkov	32
Úsek 19: Holoubkov – Borek.....	32
Úvozy	32
Exkurz č. 30: Vydrůdich	34
Exkurz č. 31: Svojkovice	34
Úsek 20: Borek – Rokycany	34
Úvozy	35
Exkurz č. 32: Rokycany	35
Úsek 21: Rokycany – Ejpovice	35
Exkurz č. 33: Ejpovický hrůdek.....	36
Úsek 22: Ejpovice – Kyšice – Červený Hrůdek.....	36
Exkurz č. 34: Ejpovice	37
Exkurz č. 35: Červený Hrůdek.....	37
Úsek 23: Kyšice – Červený Hrůdek – Doubravka	37
Exkurz č. 36: Doubravka.....	37
Úsek 24: Doubravka – Plzeň.....	37
Exkurz č. 37: Plzeň	38
Úsek 25: Rokycany – Lhůta 1	38
Úsek 26: Rokycany – Lhůta 2.....	39
Úvozy	39
Exkurz č. 38: Chůchov	40
Úsek 27: Lhůta – Šťůhlavy	40
Úvozy	41
Exkurz č. 39: Šťůhlavy.....	41
Úsek 28: Šťůhlavy – Starý Plzenec.....	42

Úsek 29: Starý Plzenec – Čechurov 1	42
Exkurz č. 40: Starý Plzenec	43
Úsek 30: Starý Plzenec – Čechurov 2	43
Exkurz č. 41: Koterov	44
Úsek 31: Plzeň – Východní Předměstí.....	44
Exkurz č. 42: Plzeň-Slovany	44
Exkurz č. 43: Božkov	44
Příkladová studie.....	44
Soupis artefaktů.....	45
Soupis určených nálezů:.....	46
Závěr	47
Seznam zkratk	50
Seznam literatury	51
Internetové zdroje a databáze.....	54
Plány z archivu ČUZK.....	54
Resumé.....	59
Přílohy.....	60
Mapové přílohy a plány	60
Přílohy měst a vesnic.....	142
Vizuální prospekce - Fotografie.....	158
Úsek mezi Zbirohem a Bukovem.....	158
Úsek mezi Cekovem a Mýtem	160
Úsek mezi Mýtem a Holoubkovem.....	162
Úsek mezi Holoubkovem a Svojkovicemi.....	164
Úsek mezi Rokycany a Šťáhlavy	169
Detektorový průzkum - Fotografie.....	170
Fotografie artefaktů a jejich nálezových okolností	175
Grafy řezu úvozů.....	183
Kresby	198

Tabulky	200
---------------	-----

Úvod

Cílem bakalářské práce je lokalizace a charakterizace průběhu Říšské cesty, známé také jako Řezenská či Norimberská cesta, a to v dosud archeologicky nezkoumaném úseku mezi Prahou a Plzní. Práce se zabývá převážně podobou této cesty od období raného středověku do raného novověku, nicméně mohla být tato historická spojnice používána i ve starších obdobích. Práce je inspirována syntézou o „Zlaté stezce“ spojující jižní Čechy s Pasovem (Kubů – Zavřel 2009) a navazuje na starší kvalifikační práce zaměřené na pohraniční úseky této cesty u Domažlic (Bendová 2012) a Tachova (Graclík 2017). Cesta v úseku mezi Prahou a Plzní byla dosud zkoumána převážně pomocí historických a kartografických pramenů.

Mezi obecné předpoklady historiků patří, že cesta vedla z Prahy, přes Loděnici, Beroun, Žebrák, Rokycany, do Starého Plzně. Roku 1295 byla cesta přeložena hlavní cestou z Rokycan do nové Plzně (Vávra 1973, 50). Úsek cest byl vymezen na danou oblast, kvůli absenci archeologického zpracování. Tato práce obsahuje mimo jiné také příkladovou studii, která se váže k lokalitě zavírka, kde proběhl na části lokality detektorový průzkum. Jako příklady k této práci bych mohl uvést diplomovou práci Michaely Bendové (2012) na téma „Archeologický průzkum Řezenské cesty“, výzkum „Zlaté stezky“ a bakalářskou práci na téma „Archeologický průzkum Norimberské cesty (úsek Tachov Bärnau) s využitím dat leteckého laserového skenování“ (Graclík 2017).

Cílem práce bude zjistit dosavadní stav bádání těchto cest jak v archeologických, tak v historických a kartografických pramenech. Pomocí archeologických metod budou vyhledány pozůstatky cesty v současné krajině a zhodnocena jejich podoba, průběh a stav dochování. Práce bude založena především na hodnocení dat Dálkovým průzkumem země v kombinaci s osobním vizuálním průzkumem krajiny, kde bude primárně prováděn průzkum terénních reliktvů. Tento průběh cesty bude následně porovnán s daty z kartografických a historických pramenů. Ve vybraném úseku „Na Zavírce“ byl proveden drobný průzkum pomocí detektorů kovu. Cílem tohoto průzkumu bylo získání příkladové kolekce nálezů, jež by mohla zpřesnit dataci vybraného úseku či dokreslit provoz na cestě. Následně budou relikty cesty mapovány pomocí programu Arc Gis map. Pro lepší přehlednost bude cesta rozdělena do více úseků, které budou jednotlivě a samostatně popsány a interpretovány v této práci. Výsledkem práce je definování průběhu cesty a zaznamenání částí, jež se dodnes v terénu dochovaly.

Terminologie

Historická cesta

Je dopravní koridor spojující důležité lokality a sídelní regiony, který je vázán na určité období. V terénu jsou dobře rozpoznatelné zejména úseky úvozových cest, brody a mosty. Jeden koridor může čítat vícero úvozových cest, které mohou vytvářet svazky (Martínek 2013, 7).

Úvoz

Lineární deprese vytvořená erozními účinky opakovaného pohybu lidí, zvířat či dopravních prostředků.

Svazek úvozů

Skupina více úvozů, které mohou být rovnoběžné, křížící se nebo rozbíhající se, a to obvykle vějířovitě, nakonec se tyto úvozy opět sbíhají na výrazném krajinném prvku, nebo při změnách terénní dispozice, ten může být přírodní, jako brod, nebo antropogenní, jako například kostel, město, ves, hrad, tvrz, most atd.

Metodika

Zkoumány jsou zde především písemné, kartografické a ikonografické prameny, ty jsou doplněny o poznatky archeologického průzkumu založeného zejména na terénní prospekci. Dále jsou mapovány související objekty jako hrady, hradiště a další sídelní prvky, které mohly s cestou souviset. Vzhledem k časovému vymezení nejsou do práce zahrnuty moderní silnice, železnice a jiné formy soudobé dopravy.

Metodologicky navazuje na koncepty využití zejména v práci o „Zlaté stezce“ Kubů a Zavřela (Kubů a Zavřel 2007) a práce „Moderní metody identifikace a popisu historických cest“ Martínka (Martinek 2013).

Písemné prameny mohou dokládat existenci cesty jak přímo, tak nepřímo. Přímý doklad cesty je konkrétní zmínění existence, fyzické podoby cesty, jejího úseku, části, či infrastruktury vázané na cestu, například mosty, celnice, mýtnice. Důležitá je toponomastika, zejména přímé pomístní názvosloví („Mýto“, „Zavírka“). Nepřímý důkaz je pak například informace o migraci lidí, převážení potravin a nejrůznějšího zboží, transferu informací po nekonkretizované trase. Zdrojem takovýchto informací bývají buď publikované historické studie či archivní zdroje popisující cesty, co se po nich vozilo, popřípadě o obcích nacházejících se na cestě, o událostech, které se na nich odehrály a o způsobech jejich výstavby, údržby a ochrany (Martinek 2013, 30-32).

Z ikonografických pramenů lze pro studium cest využít zejména veduty a plány, které zachycují podobu tras. Nejčastěji se lze setkat se zobrazeními, které ukazují části cest směřující do historických měst. Křižovatkami cest byla obecně náměstí, dílčími spojnicemi pak ulice. Dálkové cesty odpovídaly zpravidla hlavním ulicím a hrály důležitou roli v základním půdorysu sídel. V místě, kudy procházela cesta městským opevněním, byly vztyčovány městské brány. Cesty tvořily strategické koridory v případě válečných akcí, tudíž se v jejich blízkosti soustředily vojenské oddíly a polní pevnosti.

Z kartografických pramenů jsou zde velice cenným zdrojem informací zejména raně novověké mapy. V práci používám Müllerovu mapu (http://oldmaps.geolab.cz/map_region.pl?lang=cs&map_root=mul&map_region=ceolab.cz), která pochází z let 1712-1717. Dále zde využívám map Stablního katastru a jejich Císařské otisky stabilního katastru, pocházející z 1. poloviny 19 století, Ty jsou mnohem detailnější, tudíž je díky nim možné sledovat i půdorys měst a vesnic, což může dokládat zástavbu řadového nebo návěsového typu. V případě ulicového půdorysu to dokládá vznik vesnice, méně často i města, v návaznosti na již fungující cestu. II. vojenské mapování (https://gis.cenia.cz/mapcache/II_vojenske_mapovani/wms?SERVICE=WMS&REQUEST=GetCapabilities) je zde také užito, to je již přesnější a pochází z let 1836-1852. Dále bylo nahlédnuto do map III. vojenské mapování (<http://www.chartae-antiquae.cz/WMS/Military3/>) z let 1876-1880, je velmi přesné, poslední je zde použita Základní mapa (<https://ags.cuzk.cz/arcgis1/services/ZTM/ZTM10/MapServer/WMServer?>), kde jsou zmíněny také pomístní názvy.

Vesnice se dají dělit do dvou typů: řadové kde sídelní jednotky přiléhají těsně k sobě, takže vytvářejí souvislou řadu podle vesnice, ulice, potoka nebo řeky, podle toho jde o tzv. ulicovky, silniční, potoční nebo poříční vesnice (Votrubec 1980, 110).

Navesní, kde jednotlivé sídlení jednotky jsou seskupeny kolem návsi (Votrubec 1980, 110).

Řadové vesnice

Ulicovka je vesnice která se vytvořila podél ulice buď po jedné nebo po obou jejích stranách, podle toho rozdělujeme ulicovky na jedno a oboustranné. Jednotlivé sídelní jednotky se stavějí do ulice, která má podobný ráz jako ve městě. Silniční vesnice se šíří podél silnice a má určité stavební rozvolnění, táhne se podél jedné nebo obou stranách silnice a podle toho je buď jednostranná nebo oboustranná silniční vesnice (Votrubec 1980, 110-111).

Návesové vesnice

Navesové vesnice mají návěs kolem níž se soustřeďuje hospodářský a společenský život vesnice (Votrubec 1980, 111).

Praktický postup byl nahrání daných map do programu Arc Gis Map 10.8.2, v němž byly definovány výchozí oblasti a průchozí body, jimiž cesta musela vést, poté byly hledány nejoptimálnější komunikační spoje v historických mapách mezi těmito oblastmi/body a vynesení cest II. a III. vojenského mapování do programu Arc Gis Map 10.8.2 společně s daty z leteckého laserového skenování a poté vyhledání úvozů v jejich okolí, včetně průzkumu terénu a pomístních

názvů na lokalizaci dalších staveb navázaných na tuto cestu. Jsou zde mapována raně středověká hradiště, města, místa obchodu, hrady a zámky. Historické mapové podklady je pro zlepšení přesnosti nutné porovnávat se současnými mapami.

Archeologicky se zde snažím sledovat terénní relikty cesty, kterými jsou úvozy, a stavby na cestu napojené, jako například hrady a šibenice. Takovéto úvozy jsou zachyceny pomocí dat z leteckého laserového skenování, které pro mou práci poskytl © Český úřad zeměměřický a katastrální (ČÚZK). Pro získání detailnějších dat z leteckého laserového skenování byla získána data z úseku mezi Zbirohem a Štáhlavy, ze kterých byla vygenerována detailnější digitální mapa modelu reliéfu (DMR). Tato data jsou dále ověřena vizuální prospekcí v terénu. Součástí prospekce je nafocení daného úvozu a zaměření pozice pomocí souřadnic GPS, které jsou naměřeny z telefonu Real Me RMX2202 v aplikaci Locus Map. Následně jsou úvozy zaneseny do map v prostředí Arc Gis Map 10.8.2. a popsány. Vybrané fotografie z této prospekce lze nalézt v obrazové příloze bakalářské práce.

K ověření průběhu cest a relativnímu datování pozorovaných úvozů byla provedena vlastní detektorová prospekce, která je shrnuta v příkladové studii bakalářské práce. Tato metoda patří obecně při výzkumu zaniklých cest k nejdůležitějším archeologickým postupům, často je doplněna o mikrosondáže či sondáže (Martínek 2013, 90).

Pro práci s daty z ČÚZK byla použita metodologie publikovaná L. Holatou. Data ve formátu .xyz byla nahrána do programu Arc Gis Map 10.8.2 v souřadnicovém systému S-JTSK Křovák EastNorth ve výškovém referenčním systému Balt po vyrovnání. Nutné bylo dále stanovit hodnotu. V této práci jsem stanovil hodnotu $n=0,5$. Tímto způsobem se vytvoří z dat mračno bodů, ze kterého se poté generuje tzv. DEM (Digital elevation model). Z něj je pak možné generovat stínovaný reliéf terénu (Hillshade), mapa sklonitosti (Slope). Nicméně v bakalářské práci byla využita pouze mapa stínovaného reliéfu terénu, která byla graficky upravena pro lepší zobrazení úvozů (Holata 2016).

Cesta je rozdělena do 3 typů:

- 1) předpokládaný úsek – tento úsek je extrapolován pouze z historických map nebo historických záznamů, jakými jsou například cestovatelské deníky, historické plány a veduty, pomocí onomastiky, popřípadě všemi způsoby. Není zde dobře viditelný fyzický důkaz cesty.
- 2) pravděpodobný úsek: na rozdíl od předpokládaného úseku ho dokládá prostorové uspořádání městské či vesnické zástavby, Tyto způsoby městské zástavby jsou děleny na zástavbu návesového typu a řadového typu.

- 3) nesporně dochovaný úsek cesty: jako takovýto se zde uvádí úsek, který je zachycen jak pomocí historických záznamů, historických map, vedut, plánů a úvozů, popřípadě místa s nesporným lidovým názvem, který tuto cestu jednoznačně dokládá, v případě studované cesty jsou lidovou slovesností nesporně doloženy pouze dvě takováto místa, a to Zavírka a Mýto. Dále jsou tyto úseky sledovány pomocí fyzických dokladů cesty, jakými jsou úvozy.

Úvozy jsou zde mapovány pomocí vizuální prospekce a pomocí dat z leteckého laserového skenování zemského povrchu prováděného Českým úřadem zeměměřičským a katastrálním. Úvozy jsou dochovány asi v ¼ cesty. Na většině plochy, kde se úvozy nachází, nebyl proveden detektorový průzkum a jejich datace z toho důvodu chybí. Pro přesné datování veškerých úvozů nebyl v rámci rozsahu této práce a časové náročnosti takovéhoho výzkumu prostor. Nicméně byla provedena příkladová studie na lokalitě Zavírka, tento úsek je tedy datovatelný a z toho důvodu spadá pod nesporně dochované úseky. U úvozů je sledována jejich maximální hloubka a šířka. Ta se získávala pomocí funkce profil v panelu menu v aplikaci Analýza výškopisu, která je dostupná na webových stránkách ČÚZK. Poté byla vybrána linie řezu a výsledný graf byl zhodnocen a přidán do této práce.

Jelikož délka cesty v daném byla nejméně 87,7 km, tak bylo nutné ji rozdělit do 31 úseků v měřítku 1:20000 pro jednodušší zpracování a její celkový průběh je vyobrazen v příloze č. 1.

Historie bádání.

Historii Norimberské a Řezenské cesty věnují badatelé pozornost již od 19. století. První studie o cestách publikovali František Palacký a Hermenegild Jireček. Oba autoři spojují cestu s bitvou u Brůdku, kterou vedl Břetislav I. s Jindřichem III. v roce 1040. Palacký zkoumal cestu na hranicích Čech a Bavorska a vyslovil hypotézu, že se bitva u Brůdku odehrávala u vsi Brůdek ve Všerubském průsmyku (Palacký 1836, 282-285).

Výše zmíněný Jireček vydal roku 1856 článek, kde popisuje cestu Chebskou, Tachovský a Přimdecký průsmyk a dále uvádí cestu Domažlickou, která vedla přes nejmenovaný průsmyk (Jireček 1856 117-119). Za tento průsmyk se považuje Všerubský průsmyk (Bendová 2012, 10).

Dalším badatelem zabývajícím se cestou byl Josef Erben, který roku 1868 vydal článek o Řezenské a Norimberské stezce. V domažlické kotlině uvádí tři horské přechody. První uvádí podél řeky Kouby (Chamb), dále přes Bavorský Brod (Furth im Wald), Teplou Bystřici do údolí Zubřiny. Druhý přechod, nazvaný Řezenský, vedl od Lesního Mnichova (Waldmünchen) na

Lískovou (Haslbach), dále úžlabinou pod horou Čerchov k sedlu zvanému Nepomuk, odkud vedl na Klenčí pod Čerchovem a do domažlické doliny. Třetí přechod je zde popsán jako přechod, po němž cestovala vojska. Tento přechod vedl od Vosí (Eschlkam) přes Všeruby, Novou Kdyni k Domažlicím. Autor zde spojuje tuto cestu s bitvou u Brůdku. Na cestu v tomto pohraničním přechodu dohlížely hrady Rýzmbek, Nový Hernštejn, domažlický Chodský hrad a ves Stráž (Erben 1868, 331-334). Erben zde popisuje také Norimberskou cestu v úseku mezi Plzní a Norimberkem. Ta vedla ve třech větvích. První vedla od Stříbra údolím řeky Mže, dále přes Kladruby a Brod do údolí řeky Úhlavy ke Stráži (Erben 1868, 339). Autor zde popisuje také Tachovskou a Chebskou větev (Erben 1868, 339-341). Tachovská i Chebská větev se svým průběhem, který popisuje J. Erben, neliší od průběhu popisovaným předchozími badateli.

J. K. Hraše se věnoval celému úseku Řezenské cesty ve své knize, kterou vydal v roce 1885. Cestu dělí na Přimskou, která vedla přes Stříbro, Kladruby, Stráž, Přimdu a dále do Svaté říše římské. Také zde uvádí, že roku 1124 po cestě kráčel biskup Otto z Leuchtenburku do Kladrub. Další historická zmínka je zde uvedena z 12. století z hradu Přimda, kde byl dvakrát vězněn kníže Soběslav II. a to v letech 1148 až 1150 a 1161 až 1173 (Hraše 1885, 62). Také je zde uvedena Tachovská stezka, kde kníže Soběslav I. bránil roku 1131 hranice (Hraše 1885, 63). Poté je zde uvedena stezka Domažlická, která vedla od Prahy přes Dušníky, Beroun, Zdice, Žebrák, Cerhovice, Mýto, Rokycany, Plzeň, Chotěšov a Stod. Dále vedla cesta podél řeky Varty k Týnci. Cesta vedla dále do Domažlic. Zde se cesta dělila na tři větve. První vedla na Klenčí pod Čerchovem. Druhá vedla ke Stráži, sídlu chodů, Mrákovu, Starému Klíčovu, Starci a Brůdku, kde autor uvádí bitvu u Brůdku. Třetí větev vedla z Klenčí k Chodovu, Klíčovu, do Brůdku (Hraše 1885, 58).

Historik František Roubík publikoval knížku „Silnice v Čechách a jejich vývoj“ v roce 1938. Mimo jiné zde má popsán průběh i Řezenské a Norimberské cesty, je to popsáno soupisem měst, přes které cesta procházela (Roubík 1938, 59-60 a 85). Roubík ve své práci využívá pouze historické prameny a jako první uvádí obě cesty od Prahy. Předchozí autoři obvykle uváděli pouze Norimberskou cestu od Prahy. Řezenskou cestu uváděli pouze na hranicích Čech a Bavorska nebo v úseku mezi Řeznem a Plzní.

V roce 1973 historik Ivan Vávra publikoval článek o Řezenské a norimberské cestě. Uvádí zde průběh cesty z Prahy přes Břevnov, Vráž, Loděnice, Beroun, Žebrák a Točnick do Cerhovic dále kolem Zbirohu do Kařezu, Mýta, Holoubkova a ze Svojkovic do Rokycan, odkud vedla cesta do Staré i Nové Plzně. Vávra poté uvádí průběh cesty Norimberské a Řezenské zvlášť. Mimo průběh cesty jsou zde zmíněny bitvy, hradiště a hrady spojené s cestou. Bitvy jsou uvedené pouze svými

názvy a roky. Mezi tyto bitvy spadají bitva před Starým Plzencem roku 976, bitva u Všerub z roku 1040, Bitva u Loděnice z roku 1179 mezi knížaty Soběslavem II. a Bedřichem I., bitvu u Zdic z roku 1193, bitvu u Domažlic z let 1373, 1406 a 1431, poslední bitvu zde uvádí bitvu u Tachova roku 1427. Mezi hradiště zde zmiňované patří Tetín, Starý Plzenec a u Bukovce (Holý vrch). Hrady zde zmiňuje jmény a rokem první historické zmínky. K těmto hradům se řadí ze zde pozorovaného úseku například Pražský hrad, Žebrák, Točník, Zbiroh a Vydřiduch. Udává také poštovní stanice a sakrální stavby. Vávra zde předpokládá, že sv. Vojtěch přišel do Prahy při návratu z Říma přes Plzeň, Kladruby, Kostelec u Doubravky a Rokycany. Cesta podle Vávry vedla od Pražského hradu přes Břevnov, Chrást'any, Dušníky, Hořelice, Loděnice, Levín, Vráž, Beroun, Počáply, Zdice, Žebrák, Cerhovice, Kařez, Kařízek, Mýto, Holoubkov, Vydřiduch, Svojkovice, Rokycany, dále cesta vedla v raném středověku Starým Plzencem k řece Radbuze, Štěnovice, Robčice, Dobřany, Chotěšov, Stod, Holýšov, Ohušov, Staňkov, Milavče, Tuhošť, Domažlice, Stráž a na jih do Svaté říše římské. Vávra také uvádí, že roku 1260 už procházela Řezenská cesta Horšovským Týnem. Tudíž předpokládá její průběh ze Staňkova přes Vranov, Křenovy a Semošice do Horšovského Týna a odtud do Domažlic. Dále vedla cesta přes Spáňov, Kout, Prapořiště, Zdemily, Brůdek, Hájek, Všeruby a dále do Německa. Vávra zde uvádí i jiné větve, tuto ovšem považuje za nejstarší. Norimberská cesta podle Ivana Vávry vedla z Plzně přes Skvrňany, dále proti toku Vejprnického potoka přes Vejprnice, Tlučnou, Nýřany, Sekeřany, Ostrov, Popov do Kladrub, odkud byl vstup do pohraničního hvozdu. Ve 14. až 16. století vedla cesta kolem hradu Přimda a je zde popsána také Tachovská větev (Vávra 1973, 31-73). Vávra uvádí Řezenskou cestu shodným průběhem jako Hraše 1885 (Bendová 2012, 12). I. Vávra zde bitvu z roku 1040 obvykle nazývanou „u Brůdku“ předpokládá u Všerub.

Roku 1979 vyšel historický článek Barbary Krzemienské, kde se věnovala tažení Jindřicha III. do bitvy u Brůdku roku 1040. Barbara Krzemienská svou studii publikovala v roce 1979. Jeho trasu po tzv. „Domažlické cestě“ začíná popisovat od Chamu, podél reky Kouby přes Vosí (Eschlkam) a Všeruby (německy Neumark). Ze Všerub vedla cesta ještě 30 km k hranicím. V pohraničním hvozdu vedla přes zemskou bránu. Autorka klade bitvu u Brůdku na česko-bavorskou hranici. Cesta se dále ubírala přes Brůdek a hradiště Tuhošť do Domažlic (Krzemienská 1979, 29-30). Autorka upozorňuje na existenci zemské brány, která by měla tuto cestu bránit. Blíže místo bitvy u Brůdku klade na 2 dvě lokality, a to na hradiště Tuhošť a na lokalitu u vsi Brůdek (Krzemienská 1979, 31).

Roku 1991 vydává archeolog Jaroslav Bašta svou publikaci o průběhu cesty v pohraničí západních Čech v raném středověku. Uvádí zde průběh možné trasy v povodí řeky Radbuzy a její překročení hranic do Německa někde na západ od pramene této řeky. Cestu se snaží spojit s raně

středověkými archeologickými lokalitami. Takovými to lokalitami byla sídliště, výšinná sídliště, hradiště a místa s depoty (Bašta 1991, 63-64). Bašta uvádí cestu vedoucí okolo Lysé Hory, Hostětic, Svržna, Horšovského Týna a procházející Hradcem u Stodu (Bašta 1991, 65-70).

Roku 1998 vydali Radek Široký a Karel Nováček článek, který se pomocí archeologických a historických pramenů snaží určit počátky Norimberské cesty na Tachovsku. Autoři provedli výzkum terénních reliktních cest. Ten byl místně omezen na jihu toky řek Mže a Úhlavy, na západě pak hraničním Českým lesem. Na východě průzkum ohraničovala nevýrazná pahorkatina, která na západě přechází v Tachovskou brázdou (Široký – Nováček 1998, 59-64). Na jižní větvi je se zde nacházel Hrad Přimda z první poloviny 12. století. Dále zde byl nalezen depot brakteátů. Tato větev vedla z Kladrub přes Brod u Stříbra, do údolí říčky Úhlavy. Tím cesta pokračovala do Stráže u Tachova, odkud se ubírala k Novému hradu u Tachova, Kundraticím a Přimdě. K tomuto průběhu cesty autoři kladou depot chebských feniků z Vysočan, které pocházejí z 12. století (Široký – Nováček 1998, 64). Pomocí nalezených úvozů na k. ú. Přimda bylo, že se cesty na západ i východ od Přimdy stáčela k jihu. Autoři to spojují se snížením výškopisných rozdílů. Odnož cesty byla však dokumentována také severně od Přimdy na k. ú. Újezd pod Přimdou, zde autoři uvádí nález keramiky datovaného do 13. století. Cesta překonávala dnešní hranici pravděpodobně u dnešního Rozvadova (Široký – Nováček 1998, 65). Severně od Kladrub byl dobře zachovaný úvoz rozorán, Povrchovým průzkumem objevili autoři úvozové pole mezi Lomem a Novým Dvorem, tato větev cesty dále pokračovala přes Řebří, Ošelín, Brtnou, na Damnov. Dále se trasa ubírala přes Trnovou, Oldřichov, Tachov, do pohraničního lesa. Nalezených úvozových svazků na Norimberské cestě, v této části není mnoho a nedají se spojovat pouze se sledovaným obdobím, některé jsou využívány do dnes (Široký – Nováček 1998, 65-66). Práce těchto autorů se zabývá především 12. až 14. století.

Roku 1999 vydali Pavel Břicháček a Milan Metlička článek zabývající se také problematikou Domažlicka v raném středověku a sídlením v dané oblasti. Nejdříve zde uvádí veškeré historické prameny a numismatické prameny zabývající se tímto tématem. Poté zmiňují sakrální a archeologické prameny. Poté se snažili nastínit cesty vedené na Domažlicku, mezi kterými zmínili Řezenskou cestu. Po opuštění Plzeňské kotliny uvádí průběh cesty přes Chotěšov, Stod, Hradec u Stoda, Holýšov, do Staňkova. Zde jí dělí na dvě části na severní vedoucí do Horšovského Týna a pokračující dále po povodí Černého potoka a dále na západ do Německa. Druhá jižní vedla přes Domažlice, Všeruby a Klatovy (Břicháček – Metlička 1999: 259-270).

V roce 2002 vydal Radan Květ publikaci s názvem Staré stezky České republiky. Zde Radan Květ publikuje síť stezek a způsob jejich odhalení. Mimo jiné zde uvádí Norimberskou a Řezenskou

stezku ovšem vychází zde z prací Vávry, Jirečka a Hrašeho. Tím pádem je jeho průběh shodný s těmito autory.

Roku 2008 Roman Soukup vydal článek o Norimberské cestě v úseku mezi Bärnau, Tachovem a Trnovou. Zde udává historické záznamy o tomto úseku a svůj předpokládaný průběh, který je doplněn místními, historickými a jinými přímými i nepřímými doklady cesty. Dále je zde představen průběh cesty podle Čechury (Soukup 2008).

V roce 2010 vydal Karel Nováček knihu o Kladrubském klášteře, ve které se mimo jiné zabývá i majetkovou držbou vesnic na Říšské cestě. Popisuje zde také úlohu kláštera při kolonizaci západních Čech mezi lety 1115 a 1421 a darovací listiny s tím spjatými (Nováček 2010 127-142). Tento přístup k cestě a jejímu vlivu na sídlení a majetkovou držbu je unikátní.

Téhož roku vydal článek Eduard Maur zabývající se obchodem na Norimberské cestě v 16. a 17. století. Uvádí zde mimo obchodních komodit také hraniční přechody, jako například Kdyně, Domažlice, Klenčí a Horšovský Týn. Autor zde dokládá, že cesta spojovala Norimberk s Prahou, Hradcem Králové, Vratislaví, Poznaní a Krakovem. Na cestě se nacházeli lupiči, což se odrazilo na názvu hradu Vydrůch, kde v 16. století sídlili. Eduard Maur dále popisuje, jaké měly války vliv na změny této cesty (Maur 2010, 241-253).

V roce 2011 vydal Radan Květ další dílo zabývající se stezkami v České republice. Zde uvádí průběh Norimberské stezky od Prahy do Berouna a s vazbou na vodní toky až do Chebu a dále do Německa. Časově řadí počátky této cesty do středověku (Květ 2011, 88). Řezenskou cestu zde uvádí s počátky od neolitu. Opět zde uvádí cestu vedoucí v povodí řek a potoků od říčky Řezen (Regen) kolem řeky Kouby (Chamb) a před lokalitou Bavorský Brod (Furth im Wald) vedla k severu přes hranice, poté předpokládal průběh cesty na Všeruby a dále k přítoku Zubřiny a poté do Domažlic (Květ 2011, 134).

V roce 2012 přispěla k poznání průběhu cesty Michaela Bendová se svou diplomovou prací na téma Řezenské cesty v oblasti mezi Starým Plzencem a státními hranicemi. Její důkladná práce s nedestruktivními archeologickými metodami, mezi které patří vizuální prospekce a práce s daty leteckého laserového skenování, a s aplikací Arc Gis map přinesla vývoj v poznání průběhu této cesty (Bendová 2012). Michaela Bendová zde mapuje dochované terénní relikt cesty.

Roku 2016 vyšel historický článek Marie Buňátové, kde se zabývá obchodem mezi Prahou a Norimberkem. V této práci autorka shrnuje důležitost cesty pro obchod od 13. století až do 16.

století. Obzvláště se však autorka zabývá Prahou a Norimberkem a nevěnuje se průběhu cesty jako takovému (Buňátová 2016).

O rok později tedy roku 2017, se k výzkumu Michaely Bendové přidal také Christián Graclík. Ten ve své bakalářské práci řeší téma Norimberské cesty v úseku mezi Tachovem a Bärnau. Graclík použil ve své práci mimo jiné i data z leteckého laserového skenování, která následně ověřil v terénu (Graclík 2017). Díky tomu byl průběh cesty zpřesněn a doplněn o terénní relikt.

Roku 2019 vydal knížku o Norimberské a Řezenské cestě historik Jiří Čechura, který využil také archeologických prací ke zpřesnění daných cest. Využívá ve své práci i mnoho již zmíněných badatelů. Tato práce se zabývá rekonstrukcí cesty od 11. století do 16. století, a to převážně na území západních Čech (Jiří Čechura 2019). Celá tato práce je jakýmsi shrnutím dosavadních výzkumů z pohledu historika. Rozděluje zde popis cesty po stoletích.

Historický úvod cesty v úseku mezi Prahou a Plzní.

Cesta byla nazývána v průběhu dějin různými jmény. Nejčastěji jsou zmiňovány podle nejvýznamnějších finálních míst, a to Norimberská nebo Řezenská cestou (Čechura 2019, 197; Hraše 1885; Vávra 1973, 31), ovšem v první polovině 16. století se vyskytuje pojmenování této cesty jako Zlatá cesta nebo Zlatá silnice (Čechura 2019, 197). Někdy je cesta nazývaná také jako Říšská (Čechura 2019, 190). Jde o nejvýstižnější historický název vystihující spojení Čech s Říší. Tomuto pojmenování odpovídá také název pražské městské brány Říšská, která byla také nazývána Druhá Strahovská brána (Kuča 2002, 499-502). Změny politické situace v Čechách měli často větší vliv na cestu západně do Plzně než na cestu v úseku mezi Prahou a Plzní. Cesta byla opatřena cestovními útulky pro světské i církevní hosty, mezi Prahou a Plzní se nacházely v Počáplech, Rokycanech a na Starém Plzenci (Vávra 1973, 32). Dále indikují cesty bitvy, neboť cesta byla nutná pro přesun vojsk. K identifikaci cesty se používají také mosty, brody a cesty významných osob.

Do druhé poloviny 10. století bylo Řezno biskupskou stolicí pro Čechy (Vávra 1973, 31). Z toho důvodu byla Řezenská cesta v tomto období velmi důležitá a častěji využívána. Roku 976 proběhla bitva u Starého Plzence mezi císařem Otou II. a Boleslavem II. (Vávra 1973, 33; Wasková – Douša a kol. 2014, 82). Ivan Čechura (2019, 57-91) uvažuje o využití této cesty sv. Vojtěchem při cestě z Říma, dokonce předpokládá, že na cestě z Říma založil Břevnovský klášter.

Významný obchod s dobyt看em měl velký vliv na cestu a její infrastrukturu, aby tento obchod bylo možné provádět. Od raného středověku byl nejvýznamnější obchodní komoditou transportovanou

po této cestě dobytek, ten byl transportován do jihozápadní Svaté říše římské (Maur 2010, 242). Mezi další komodity tohoto období patří tzv. „černá měď“, která obsahovala stříbro. Tato měď byla transportována z Krušných hor do Norimberku (Buňátová 2016, 669).

Vojenský význam cesty dokládá bitva u Brůdku roku 1040, také teoreticky dokládá cestu zmínka z Hájkovi kroniky, která popisuje, jak roku 1042 lidé ze Svaté říše římské vpadli do Čech a na západ od Prahy plenili, poté se střetli s Břetislavem I. na Bílé Hoře (Linka 2013, 302). Tato cesta spojující Prahu a západní Čechy pro přesun vojsk by mohla být onou Říšskou cestou.

Roku 1110 přijel král Jindřich I. z Bamberku do Rokycan, zde se předpokládá, že přijel právě po této říšské cestě vedoucí přes Cheb a Starou Plzeň (Čechura 2019, 126). Roku 1115 byl založen na cestě Kladrubský klášter, ten měl za úkol kolonizaci. Jeho primární doména bylo jihovýchodní Tachovsko a jižní Stříbrsko. Klášter dostával panovnické donace vsí i mimo jeho primární doménu (Nováček, K 127-134). Roku 1179 je historicky zachycena bitva u Loděnice (Čechura 2019, 103), do níž pochodovaly armády císaře Bedřicha I. a knížete Soběslava II. (Linka 2013, 494-495) pravděpodobně přes říšskou cestu. Stejná cesta byla použita při transportu vojsk do bitvy u Zdic z roku 1193 (Vávra 1973, 33). Ve 13. století se cesta na Norimberk a cesta na Řezno rozdělovaly už v Rokycanech (Vávra 1973, 50). Roku 1230 byl založen u cesty hrad Zbiroh (Vávra 1973, 38). Roku 1280 byl na cestě založen hrad Žebrák (Vávra 1973, 37; Kuča 2011, 794-798), ovšem Dobroslava Menclová (1956, 1-2) uvádí založení hradu mezi lety 1281 a 1304, kdy zemřel jeho zakladatel. V 90. letech 13. století byla založena Nová Plzeň, jako královské město (Wasková 2014, 127-128).

Roku 1363 bylo Plzni uděleno právo konat výroční trh, který trval 17 dní, a také Plzeň převzala svou úlohu v mezinárodním tranzitním obchodu a dále ji rozvíjela, a to převážně se svým budoucím politickým spojencem Norimberkem. Přes Plzeň do Bavorska putovaly rudy barevných kovů, stříbro, med, vosk, obilí, kožešiny a dobytek (Wasková – Douša a kol. 2014, 136). Roku 1381 bylo přesunuto soudnictví, hlavně tedy hrdelní právo, ze Starého Plzeňce do Nové Plzně (Wasková – Douša a kol. 2014, 84). Roku 1383 se začalo v Plzni vybírat clo z dobytka hnaného přes město. Zprvu byly částky odváděny městskému rychtáři. Od roku 1388, se vybrané částky využívaly k financování oprav městského opevnění (Wasková – Douša a kol. 2014, 141). Tento vývoj politický a obchodní posílil potřebu této cesty a stabilizoval její polohu.

Podél cesty, po níž bylo přepravováno množství zboží, se koncentrovali loupežníci. Na počátku 15. století přepadávali pocestné loupežné bandy na Plzeňsku (Wasková – Douša a kol. 2014, 189). Roku 1401 byl založen na cestě hrad Točnick (Vávra 1973, 37). Roku 1405 a 1410 nařídil český král pánům, rytířům a měšťům, aby pečovali o mír a pokoj v Plzeňském kraji (Wasková – Douša

a kol. 2014, 190). Rušná doprava mohla mít také vliv na stavbu krčm v přilehlých a průchozích vesnicích.

Během husitských válek byla cesta často využívána jako koridor k pronikání katolických vojsk proti husitům. Západní Čechy byly navíc z větší části katolické, katolickou baštou zůstávala Plzeň. Ta byla obléhána několikrát, například v roce 1421 či v letech 1433 až 1434 (Bartoš 1949). Intenzivní boje podél cesty vedly k poničení sídelní sítě, na Plzeňsku zpustla řada vsí, například Borek, Červený Hrádek, Doubrava, Roudná (Wasková – Douša a kol. 2014, 134). Klid nenastal ani v pohusitském období, v roce 1450 byla mezi Mýtem a Rokycany svedena bitva mezi Poděbradskou a Strakonickou jednotou (Čornej – Bartlová 2007, 839). Roku 1434 získala mimo jiné Plzeň možnost vybírat od trhovců poplatky při vstupu i odchodu z města a osvobození všech plzeňských obyvatel od veškerých cel, mýt a poplatků v Čechách a celé říši (Wasková – Douša a kol. 2014, 240). To posílilo obchodní sílu Plzně. Po polovině 15. století sílí vývoz dobytka obzvláště hovězího. Na tomto obchodu se podíleli jak obchodníci z Prahy, Plzně, Norimberku, tak i z jiných měst. Vedle rostl i import, neboť Norimberk se stal hlavním distributorem krámského a luxusního zboží skrz Prahu do Čech, a tuto pozici si udržel celých sto let (Maur 2010, 245).

Na přelomu 15. a 16. století podél cesty potulovaly loupežnické bandy, které přepadávaly pocestné. Loupilo se na Berounsku, u Králova Dvora, na Rokycansku. Na Berounsku se kradlo koření, sukna a kolce. Na Rokycansku se obírali vozy o koření a jiné věci (Pohl 1911, 21-28). Teprve roku 1509 byla uzavřena smlouva mezi českým králem a bavorskými vévody o společném boji proti škůdcům, kteří olupují a vraždí kupce. Společné potírání lupičů přispívalo k větší bezpečnosti a růstu obchodního styku (Buňatová 2016, 652-676). Čechy se staly jednou z nejdůležitějších zemí pro obchodní společnosti Svaté říše římské a domy sídlící v Augsburku, Norimberku, Lipsku a Kolín, které usilovaly od poslední třetiny 16. století získat rozhodující vliv na těžbu mědi, cínu a stříbra ve východních zemích (Kořan 1955, 163,193).

V roce 1524 nakupují norimberští kupci v Praze, Berouně a Klatovech chmel (Tošnerová a kol. 2008, 60). S modernizací transportu komodit se paralelně rozvíjel také přenos informací, což vyústilo na přelomu let 1533 a 1534 k zavedení poštovní dopravy na spojnici z Řezna do Prahy (Vávra 1973, 32).

V 16. a 17. století byla podoba cesty a její okolní krajiny uzpůsobena obchodu a přepravě převážně hovězího a v menší míře také vepřového dobytka. Obchod s dobytkem probíhal nejvíce v létě a na podzim. Pro potřeby pastvy byl kolem silnice udržován široký pruh pastvin a byla

možnost pást dobytek mimo tento pruh na úhoru nebo na strništi. Takovýto pruh byl do nedávna doložen na lokalitě Zavírka mezi Holoubkovem a Svojkovicemi. Na určitých místech cesty se nacházely větší pastviny, kde si mohl transportovaný dobytek odpočinout, takovéto pastviny jsou doloženy například u Přimdy (Maur 2010, 242-248).

V polovině 16. století byla v Plzni omezena maximální velikost stád volů, které bylo možné vyvést ze země místním obchodníkem na 600 kusů. Ve druhé polovině 16. století je doloženo téměř 20 000 kusů hovězího dobytka přepraveného po této silnici do Svaté říše římské ročně (Maur 2010, 242-246). Vedle dálkového obchodu sloužila cesta také k transportu místních komodit, ke kterým mohla patřit mimo jiné keramika Matoušek – Scheufler (1983) a sklo Žegklitz (2007). Roku 1576 je doložen záznam, že Rudolf II. nechal připravit koně na cestu do Řezna v Berouně, Rokycanech, Plzni, Chotěšově a v Horšovském Týně (Vávra 1973, 32). Z téhož roku existuje záznam o cestě bavorského vévody, který jel přes Zbiroh, zatímco jeho družina jela přímou cestou přes Kařez (Vávra 1973, 38). Také je záznam soukromého cestovatele z roku 1592, který putoval do Řezna, kde cesta vedla Berounem, Žebrákem, dále okolo Zbirohu, poté přes Rokycany, Plzeň, Chotěšov, Horšovský Týn a Klenčí pod Čerchovem do Říše (Vávra 1973, 32-33). Tato data vykreslují průběh cesty na konci 16. století.

V 17. století je doložen zájem norimberských obchodníků o vlnu z Čech, a to převážně z Plzeňska a Podbrdsko (Maur 2010, 245-248). Roku 1603 bylo možné zaplatit clo za hraniční přechod na Karlově mostě v Praze a na hranicích se poté prokázat pouze potvrzením, tzv. boletou (Maur 2010, 244). Během třicetileté války se cesta stala opět strategickým vojenským koridorem, po němž denně proudily vojenské oddíly. Jelikož Praha a Plzeň byly považovány za nejvýznamnější vojenské pozice v království, byla cesta často dějištěm přímých vojenských průtahů a kampaní. Celý úsek mezi Prahou a Plzní značně zplundrován, řada sídel na cestě zpusťla, některé vesnice zcela zanikly a nebyly již obnoveny (Šulista – Preusz 2022).

Komodity transportované po cestě od 14. do 17. století jsou vyneseny do tabulky č. 1.

Jelikož 16. až 18. století je možné považovat za období vedut, plánů a mapování, setkáváme se v tomto období s řadou pohledů na jednotlivá sídla a úseky cesty. Velmi cenným zdrojem jsou veduty Plzně, Rokycan, Berouna, hradů Radyně, Žebráku a Točnicku od Mathiase Gerundia z roku 1536. Další jsou například veduty J. Willenberga. Plány města Plzně. V této době se dělaly plány a veduty městských opevnění (Mergl veduty města Plzně).

V 18. století vedla cesta přes Cerhovice, Kařez a Mýto do Plzně (Vávra 1973, 39-40). V 18. století se začínaly kreslit první detailnější mapy, jako například Mapy stabilního katastru, Müllerova mapa a další. Na těchto mapách se již dá vizuálně sledovat průběh Norimberské cesty.

Průběh cesty

Úsek 1: Malá Strana až Malý Břevnov

Cesta se nacházela v prostoru, který je v současné době zastavěnou částí města Prahy. Z toho důvodu je její průběh předpokládán pouze pomocí map 2. a 3. vojenského mapování, map Stabilního katastru a historických pramenů. Trasa začínala v Praze na Hradčanech tzv. Strahovskou bránou, jíž se také říkalo Černá nebo Hansturkovská (Koutek 2003, 94). Nacházela se 200 m od Pražského hradu. Poté pokračovala 500 m do kopce, pravděpodobně na západ ulicemi, jež jsou na základních mapách ZM50 pojmenovány Úvoz a Pohořelec. Kolem kláštera Nanebevzetí Panny Marie a kostela sv. Rocha se stáčela více na jih do dnešní ulice Bělohorská a vedla Novou Strahovskou bránou, někdy také nazývanou Říšskou (Kuča 2002, 499–502). V její blízkosti se nacházel benediktinský Břevnovský klášter založený roku 993 (Kuča 2002, 521–526). Průběh cesty od Strahovské brány na západ není doložen ve starším období, tedy před rokem 1751. Velmi přesně je vykreslen až na 2. a 3. vojenském mapování. Zde ovšem nezastupoval hlavní cestu, jež vedla do Prahy Smíchova. Historická cesta pokračovala na Bílou Horu podél Bělohorské ulice na jihozápad. Vedla 500 m z kopce s výškovým rozdílem 14 m. Dalších 800 m se stáčela na západ a klesala 20 m. Odtud pokračovala po vrstevnici 400 m a následně stoupala na jih 700 m ke kostelu sv. Markéty s převýšením 10 m. Dále vedla 1 km na jihozápad do kopce směrem na jižní okraj obory Hvězda do Malého Břevnova, kam vystoupala o 26 m.

Úsek cesty od Strahovské brány k Břevnovskému klášteru je určen jako pravděpodobný. Dále na západ je již pouze předpokládán až do Malého Břevnova

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 2-6.

Exkurz č. 1: Praha

Praha byla od 9. století sídlem vládnoucího přemyslovského knížecího rodu. Na pravém i levém břehu se vyvinuly dvě aglomerace, které spojoval už roku 935 dřevěný most. Ten byl nahrazen kolem roku 1170 kamenným Juditiným mostem. Při jeho vyústění vznikla komenda johanitů a biskupský hrad. Roku 1232 bylo Staré Město pražské rozšířeno o tzv. Havelské město. Roku 1344 byla pražská aglomerace povýšena na arcibiskupství. o čtyři roky byla dostavěna univerzita a

založeno Nové Město pražské. Roku 1357 začala výstavba nového (Karlova) mostu (Kuča 2002, 499–502). Historický plán k exkurzu v příloze č. 159.

Exkurz č. 2: Hradiště Praha-Hradčany

Hradčany jsou pravěké sídliště a raně středověké hradiště nacházející se v Praze severně od Malé Strany na skalním ostrohu nad údolím Vltavy v místech současného Pražského hradu. Počátek raně středověkého hradiště se datuje do 8. až 9. století. Hradiště mělo v 10. století rozlohu 5–6 ha. Součástí hradiště bylo i opevněné malostranské předhradí (Čtverák a kol. 2003, 252–255).

Exkurz č. 3: Břevnov

První zmínka o území Břevnova pochází z roku 993 (Profous 1947, 158; Kuča 2002, 521), kdy zde byl postaven benediktinský klášter. Roku 1420 však byl vypálen husity. V roce 1720 procházela Břevnovem zemská silnice (Kuča 2002, 521–526). Břevnov je ves jednostranné ulicové vsi (viz příloha č. 160 a č. 162).

Úsek 2: Praha-Smíchov – Praha-Motol

Tento úsek popisuje novověký průběh cesty zobrazené na historických mapách 2. a 3. vojenského mapování jako hlavní silnici mezi Prahou a Plzní. I když je mladší než úsek první, zachycuje nejpravděpodobnější průběh cesty z Prahy na konci raného novověku.

Cesta vedla na západ 1,2 km dnešními ulicemi Lidická a Plzeňská, do mírného kopce údolím na severní straně vrchu Mrázovka kolem kostela Nejsvětější Trojice a Malostranského hřbitova a pokračovala 3,8 km dále proti toku Motolského potoka. Procházela přes Prahu-Košíře pod kopci Klamovka a Buďánka. Dále se vinula pod vrchy Skalka a Kotlářka přes lokalitu Poštovka do Prahy-Motola. Lokalita Poštovka by mohla indikovat poštu. Tudy procházela cesta na sever od Motolského potoka. Cesta dále pokračovala na západ 600 m k zámku. Od něj vedla na jihozápad 800 m údolím podél Motolského potoka a pod Mlýnským rybníkem a následně 200 m na západ. Celkové převýšení na těchto 6,5 km bylo 126 m.

Cesta v tomto úseku je určena jako předpokládaná, neboť zástavba kolem této cesty na historických mapách je velice minimalistická a mohla by značit spíše nejmladší adaptaci na přesunutý průběh cesty.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 7-11.

Exkurz č. 4: Praha-Smíchov

Pomocí archeologických pramenů zde zaznamenáváme stopy využití této krajiny již v pravěku. Nejstarší písemná zpráva pochází z Kosmovy kroniky z roku 1125. Dále je Smíchov uveden v písemných pramenech roku 1297 při korunovaci Václava II. – je zde popisován palác (Pauly

1898, 13–16). Nicméně i přes tyto doklady se kriticky uvažuje o vzniku Smíchova až k roku 1386, kdy byla plocha rozparcelována pod roční plat (Pauly 1898, 18–19). Z roku 1778 máme zprávy o zpustlém Smíchově (Pauly 1898, 18–19). Historický plán k exkurzu v příloze č. 161.

Úsek 3: Praha-Motol a Praha-Malý Břevnov – Praha-Zličín

V tomto úseku se cesty sbíhají a společně vedou z Prahy. Jsou zde dvě možné spojnice. První je v mapách 2. a 3. vojenského mapování zobrazena jako cesta větší a tedy pravděpodobnější, nicméně druhá spojnice je cestou přímější.

Starší cesta začínala v Malém Břevnově a stáčela se na západ k Bílé Hoře. Tímto směrem stoupala 2 km před klášter dominikánek s převýšením 12 m. Dále vedla na do kopce 900 m na západ před hřbitovní kapli. Zde se poté cesta rozděluje na dvě pravděpodobné spojnice.

První spojnice mířila na jih z mírného kopce 600 m do dnešní městské části Praha-Řepy s převýšením 5 m. Dále pokračovala ještě 1 km na jih až k Motolskému potoku s převýšením 27 m, kde se napojila na hlavní cestu.

Druhá spojnice začínala v Malém Břevnově a vedla 2 km na jihozápad po rovině k rybníku Dolejšák. Odtud se stáčela na jih 350 m k rybníku Na Návsí s převýšením 4 m. Dále vedla na jih 1,2 km do kopce s převýšením 10 m, kde se napojila na hlavní cestu z výše uvedených historických map.

Mladší cesta začínala v údolí na západním okraji území mezi Motolským hájem a bezejmenným kopcem, jenž se nacházel na západ od současného hřbitova Motol. Cesta vedla na západ do kopce proti toku Motolského potoka 300 m. Poté se stáčela na jihozápad a pokračovala 400 m do kopce po pravém břehu Motolského potoka, než se opět stočila na západ a po 200 m se spojila s první spojkou. Celkové převýšení bylo 27 metrů.

Po spojení s první spojkou cesta pokračovala do kopce směrem na západ 1 km na okraj městského území Praha-Zličín s převýšením 34 m a zde se stáčela na jihozápad, její průběh ukazuje jak 2. a 3. vojenské mapování, tak Císařské povinné otisky Stabilního katastru. Cesta pak tudy vedla 1 km do kopce s převýšením 22 m a na konci se na ni po 500 m napojila také druhá spojka.

Pravděpodobný úsek cesty procházel historickými centry vsí Malý Břevnov a Řepy. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 12-16.

Exkurz č. 5: Řepy

Řepy se v písemných pramenech vyskytují poprvé v roce 993, kdy jsou darovány Břevnovskému klášteru (Šmilauerová 1964, 10). Jedná se o oboustrannou silniční vesnici (viz příloha č. 163)

Exkurz č. 6: Zličín

První dochovaná zmínka týkající se Zličína pochází z 11. století z listiny knížete Boleslava I. z roku 1045, ovšem dochované je až falzum ze 13. století (Broncová 2005, 15). Broncová (2005, 85–86) uvádí, že přes Zličín vedla Říšská cesta z 18. století. Zličín je ves návěsoho typu (viz příloha č. 164)

Úsek 4: Praha-Zličín – Rudná

Úsek začíná na okraji městské části Praha-Zličín v dnešní ulici Na Radosti 480 metrů před mostem přes Pražský okruh. Cesta vedla 1,5 km do mírného kopce na jihozápad do obce Chrástřany s celkovým převýšením okolo 4 m. Po 250 m se na levé straně nacházel jeden rybník a druhý následoval po dalších 100 m taktéž vlevo. Cesta pokračovala 100 m do historického jádra obce Chrástřany a dále směřovala na jihozápad 500 m z mírného kopce s celkovým převýšením 3 m. Z tohoto bodu vedla 650 m do mírného kopce přes lokalitu s pomístním názvem Mezicestí, procházela severně od rybníka a pokračovala ještě 150 m do vsi Dušníky. Mezi Dušníky a Chrástřany měla převýšení 5 m. Podle výše uvedených map cesta v Rudné lemovala dnešní Masarykovu ulici, vedla tedy z Dušníků na jihozápad. Po 1,3 km procházela okolo kostela sv. Jiří, dále jižně od historického jádra Rudné a ve stejném směru 1,3 km přes Rudnou a Hořelice kolem hořelického hřbitova. Zde se stáčela mírně na jih. Tímto směrem se ubírala 500 m a procházela 250 m severně od hořelického zámku a 40 m od hořelického rybníka. Cesta vedla z kopce a měla celkové převýšení 25 m.

Pravděpodobný úsek cesty procházel historickým centrem vsi Chrástřany a přes Dušníky od kostela sv. Jiří. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládáné.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 17-21.

Exkurz č. 7: Chrástřany

První písemná zmínka je z počátku 13. století, kdy byla tato ves majetkem kláštera sv. Jiří na Pražském hradě. Chrástřany jsou obcí jednostranného silničního typu (viz mapa Stabilního katastru, příloha č. 165 a 166).

Exkurz č. 8: Rudná

Město Rudná vzniklo roku 1950 sloučením obcí Hořelice a Dušníky. Obě vsi se vyskytují ve falzu Svatojiřského kláštera na Pražském hradě z roku 1227 (Kuča 2004, 478). Roku 1720 těmito vesnicemi vedla zemská silnice (Kuča 2004, 482).

Exkurz č. 9: Dušníky

Roku 1447 byly Dušníky postoupeny Zdeňkovi ze Šternberka (Kuča 2004, 479). Dušníky mají půdorys oboustranného ulicového typu (viz mapa Stabilního katastru, příloha č. 167).

Exkurz č. 10: Hořelice

Hořelice byly ve vlastnictví šlechty již v roce 1436. Na okraji byla roku 1558 zřízena poštovní stanice. V roce 1622 se zde připomínala tvrz, jež byla na počátku 18. století přestavěna na zámek (Kuča 2004, 479–482). Hořelice mají půdorys návěsového typu (viz mapa Stabilního katastru, plán č. 168).

Úsek 5: Rudná – Loděnice

Cesta v tomto úseku začínala na západním okraji města Rudné 200 metrů na západ od hořelického rybníka. Odtud vedla 1 km na jihozápad, kde se dělí na dvě větve.

Podle 2. vojenského mapování vedla stávajícím směrem 200 m z kopce s převýšením 11 m, tam se stáčela více na západ a pokračovala z kopce do údolí mezi vrchy 500 m, kde křižovala bezejmenný potok. V této části klesla o 24 m. Pokračovala dalších 500 m s celkovým převýšením 19 m podél potoka do lokality s pomístním názvem V Hlubokém. Zde se stáčela mírně na jih a vedla 1,5 km z kopce s celkovým převýšením 57 m. Cesta směřovala severně od lokality s pomístním názvem Holé vrchy do obce Loděnice.

Cesta z 3. vojenského mapování vedla 150 m z kopce na jihozápad s převýšením 7 m a lemovala dnešní Masarykovu ulici, poté se stáčela více na západ. Tímto směrem vedla 200 m z kopce s převýšením 7 m. Zde se začala vinout do kopce na jih, pokračovala 200 m s převýšením 5 m. Odtud klesala do údolí 250 m na místo dnešní Masarykovy silnice s převýšením 23 m. Potom pokračovala 200 m údolím na východ s výškovým rozdílem 10 m. Dále se stáčela na jih a tímto směrem se ubírala z kopce 200 m, než překročila Krahulovský potok, k němuž sestoupala 24 m. Za potokem vedla cesta do kopce směrem na jihozápad 100 m s převýšením 4 m. Dále pokračovala z kopce na severozápad 200 m s převýšením 9 m a napojila se tak opět na dnešní silnici. V této části se dostala do lokality s pomístním názvem U Nové silnice. Poté vedla 300 m z kopce na jihozápad, kde překročila bezejmenný potok. V této části sestoupala o 11 m. Za potokem se stočila na severozápad z kopce 120 m, než překročila Krahulovský potok a klesla o 4 m. Za potokem pokračovala na jihozápad 450 m pod Holé vrchy s převýšením 7 m a pak 250 m

z kopce znovu na jihozápad. Zde opět křižovala Krahulovský potok a převýšení bylo v této části okolo 9 m. Cesta pokračovala po rovině na jihozápad do dnes zastavěné průmyslové zóny a poté 128 m na severozápad k dnešní silnici Pražská. Zde se otáčela k jihozápadu přímo k obci Loděnice. Po 600 m z kopce se v obci Loděnice spojila s cestou z 2. vojenského mapování. Převýšení této poslední části bylo 9 m.

Pravděpodobný úsek cesty začínal vstupem do obce Loděnice a pokračoval obcí Loděnice. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 22-26.

Exkurz č. 11: Loděnice

První zmínka o vsi Loděnice pochází z roku 1320, kdy se zde připomínal farní kostel. Již od roku 1520 se z Loděnice vozil vápenec do Berouna, vápno se zde pálilo do 18. století. Roku 1560 je tu doložena tvrz. Fara zanikla za třicetileté války. Roku 1720 zde byla evidována zemská silnice vedoucí z Prahy do Plzně (Kuča 1998, 597–599). Loděnice jsou svou zástavbou vázány na řeku (viz příloha č. 169).

Úsek 6: Loděnice – Beroun

Cesta procházela prostorem, který v současnosti pohlcuje zástavba města Loděnice, nebo v jeho bezprostředním okolí a je extrapolována pomocí 2. a 3. vojenského mapování a Císařských otisků Stablního katastru. V tomto úseku začínala na západním okraji obce Loděnice v lokalitě V Hlubokém 100 metrů na západ od podjezdu dálnice na ulici Pražská. Vedla z kopce na jihozápad směrem do centra obce Loděnice, po 800 m křižovala řeku Loděnice. V této části sestoupala 18 m. Dále vedla přes most a 150 m na jihozápad. Poté se stáčela více na západ a pokračovala do mírného kopce 450 m s převýšením 5 m. Zde se nacházela 80 m na jih od Loděnického zámku. Pokračovala po rovině 100 m tímto směrem, než se začala stáčet ještě více na západ. Cesta se vinula pod Kněží horou dalších 700 m do kopce s převýšením 15 m. Poté směřovala na západ s mírným náklonem na jih 400 m přes lokalitu s pomístním názvem K Loděnici do obce Vráž. V této části vedla do kopce s převýšením 18 m. Zde se dělí na dvě větve, severní a jižní. Severní cesta vedla přes okraj vsi Vráž severně od dnešní Pražské silnice a je uvedena jako hlavní cesta v 2. a 3. vojenském mapování, zatímco jižní cesta je zachycena na Císařských otiscích Stablního katastru jako hlavní a jediná cesta vedoucí na západ kolem vsi Vráž.

Severní větev se od svého počátku mírně stáčela na jih a vedla 750 m do kopce s převýšením 27 m. Odtud pokračovala na jihozápad 450 m do kopce s převýšením 9 m a poté klesala 200 m z

kopce k bezejmennému potoku s převýšením okolo 7 m, kde se stáčela více na jih a po 100 m se sbíhala s jižní větví.

Jižní větev se stáčela více na jih a vedla do kopce přímo do historického jádra obce Vráž, kam se dostala po 600 m. Cesta dále pokračovala ve stejném směru historickým jádrem obce 250 m a procházela kolem kostela sv. Bartoloměje. Větev pokračovala dále na jihozápad 150 m a začala se stáčet lehce na západ z kopce do údolí k bezejmennému potoku. Tímto směrem vedla 500 m, než se setkala s potokem a napojila se na severní větev cesty. V této části klesla o 6 m. Jižní větev je pravděpodobně starší, neboť je na rozdíl od severní zakreslená i na Císařských otiscích map Stabilního katastru.

Dále cesta pokračovala v jihozápadním směru údolím 500 m z kopce po levém břehu bezejmenného potoka a křižovala jeho přítok. V této části klesala 24 m. Následovalo 600 m z kopce stejným směrem podél potoka s převýšením okolo 6 m. Zde křižovala další přítok potoka. Poté vedla stejným směrem z kopce dalších 500 m severně od pěti rybníků s převýšením 18 m. Následně se ubírala z kopce na západ před město Beroun a jižně od lokality Za Šibencem. V této části byla cesta dlouhá 500 m s klesáním 7 m. V jižní polovině tohoto úseku se nacházela dvě raně středověká hradiště (viz exkurz Tetín a Hostim). Historické cesty v tomto úseku byly s menšími odchylkami nahrazeny novodobou silnicí. Na sever od konce cesty se nachází prostor zvaný Za Šibencem, který indikuje polohu popravišního místa města Berouna.

Pravděpodobný úsek cesty se zde nacházel v obci Loděnice a v historickém centru obce Vráž. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 27-31.

Exkurz č. 12: Vráž

Vráž patřila k hradu Karlštejnu, roku 1320 v ní byla evidována rychta (Sedláček 1998, 980). Ves má půdorys oboustranného silničního typu (viz příloha č. 170).

Exkurz č. 13: Svatý Jan pod Skalou

V lokalitě Svatý Jan pod Skalou se nacházelo hradiště. Jedná se o hradiště pravěké, nicméně jeho poloha byla využita i v raném středověku, a to v 9.–10. století (Čtverák a kol. 2003, 303–305). Půdorys lokality je vyobrazen na příloze č. 171.

Exkurz č. 14: Tetín

V lokalitě Tetín se nacházelo raně středověké hradiště. Bylo vystavěno na skalnaté ostrožně trojúhelníkovitého tvaru mezi pravým břehem Berounky a jejím bezejmenným přítokem. Roku 921 zde byla zavražděna kněžna Ludmila, manželka knížete Vratislava I. V hradišti se nacházel

kostel sv. Michala, pravděpodobně vystavěný Drahomírou nad Ludmiliným hrobem (Čtverák a kol. 2003, 312–315). Půdorys lokality je vyobrazen na příloze č. 172.

Exkurz č. 15: Hostim

Raně středověké hradiště, vybudované na vápencovém ostrohu nad soutokem Berounky a Loděnice, je datováno do 9. století. Předpokládá se, že vnitřní val mohl být starší, a mohlo tedy vzniknout na starším pravěkém opevnění. Hradiště zaniklo nejpozději na počátku 10. století (Čtverák a kol. 2003, 85). Hostim je ves oboustranného ulicového typu (viz Mapa Stabilního katastru, příloha č. 173). To by mohlo značit vazbu na nejstarší zde sledovaný průběh cesty.

Úsek 7: Beroun – Králův Dvůr

Úsek začíná na okraji dnešního města Berouna. Cesta vedla jižně od vrchu Na Šibeništi, kde se nacházela berounská šibenice, což nám indikuje také hrdelní právo tohoto města a přítomnost významnější cesty. Trasa vedla údolím na levém břehu bezejmenného potoka. Pak klesala 400 m na jihozápad. Zde procházela mezi dvěma kopci a vedla více na jih. Dále pokračovala 400 m z kopce, pak se rozdělila na dvě větve, severní a jižní.

Severní větev následovala ve směru severní části městského opevnění do místa dnešního mostu přes Pražské předměstí Berouna, tato cesta byla směrem k mostu dlouhá 500 m s převýšením 20 m. Severní větev dále pokračovala přes most do centra Berouna, kde se větve sbíhaly.

Jižní větev vedla z kopce více na jih 400 m s převýšením 12 m, než se stočila přímo na západ k městské bráně nazývané Pražská. Jižní větev procházela tímto směrem 200 m s celkovým převýšením 9 m, než musela křížovat řeku Berounku. Zde mohl být most, ale spíše zde byl zmíněný brod.

Do sjednocení měřila severní větev 1 km a jižní větev 900 m. Na náměstí se poté cesty spojily a pokračovaly přes Plzeňskou bránu na západ do Plzeňského předměstí a směrem na Králův Dvůr. Celá cesta v tomto úseku měřila okolo 3,6 km. Odtud vedla dále na jihozápad mezi Městskou horou a kostelem Zvěstování Panny Marie, který se nacházel 300 m od městské brány zvané Plzeňská. Cesta od ní ke kostelu stoupala do kopce s převýšením 5 m. Od kostela pokračovala z kopce ve stejném směru na jihozápad 1,2 km s celkovým převýšením 5 m. Dále vedla téměř po rovině na jihozápad podél dnešní silnice Plzeňská přes Plzeňské předměstí 1,5 km, pak stoupala 1,5 km o 7 m a křížovala Dibeřský potok. V této části vedla nad zámek Králův Dvůr.

Pravděpodobný úsek cesty začínal vstupem do města Beroun a pokračoval městem přes most do historického centra města Berouna, odkud vedla na jihozápadní okraj městské hory. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládáné.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 32-36.

Exkurz č. 16: Beroun

Od pravěku jsou stopy sídlení v lokalitě Beroun-Závodí. Založení města Berouna se datuje do poloviny 13. století (Tošnerová a kol. 2008, 25). První historická zmínka pochází z roku 1222, jméno je odvozeno ze jména Verona – Lippert se domníval, že se zde usadili kupci z italského města Verona při zakládání trhové vsi (Profous 1947, 57–58). Archeologický výzkum historického jádra středověkého města Berouna neprokázal osídlení starší než z 13. století. Město bylo pravděpodobně založeno z mocenských důvodů. Leželo na zemské stezce z Prahy do Norimberku. Roku 1295 bylo obeháno hradbami, ty je chránily i před povodněmi. Roku 1303 získal Beroun práva Starého Města pražského, což se dochovalo jen v opisech. Z roku 1353 existuje první zmínka o berounském mostu. Nachází se zde rovněž farní kostel sv. Jakuba. V Berouně se vybíralo clo. Clo i rychtu museli občané Berouna roku 1460 vykoupit od krále. V roce 1512 požár mimo jiné zasáhl radnici (Tošnerová a kol. 2008, 25–35). Beroun se vyskytuje poprvé na Klaudiánově mapě z roku 1517. Roku 1524 nakupovali norimberští obchodníci v Praze, Berouně a Klatovech chmel (Tošnerová a kol. 2008, 60). Středověký most byl stržen povodní v roce 1629 (Tošnerová a kol. 2008, 139). Půdorys města je vyobrazen na příloze č. 174.

Úsek 8: Králův Dvůr – Levín

Po překročení Dibeřského potoka pokračovala cesta 900 m na jihozápad přes Králův Dvůr, pak křížovala Počápelský potok. Vedla téměř po rovině, vystoupala jen o 5 m. V této části také procházela pod královským hřbitovem. Po překonání Počápelského potoka stoupala do kopce ve stejném jihozápadním směru dalších 600 m s celkovým převýšením 12 m. Zde se stáčela 400 m na západ s převýšením 19 m, tak se dostala jižně od lokality U Počápelského rybníka. Cesta vedla 300 m z kopce na západ, kde se stáčela více na jih a pokračovala z kopce. Následovala 1 km na okraj vsi Levín, na posledních 300 metrech se vinula jižním okrajem historického jádra této vsi. Zde křížovala bezejmenný potok, za nímž se stáčela více na západ.

Pravděpodobný úsek cesty se nacházel ve vsi Levín. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 37-41.

Exkurz č. 17: Králův Dvůr

Město Králův Dvůr bylo založeno Václavem I., který si zde zbudoval dvorec na místě dnešního zámku (Garkisch 1998, 24). Poprvé se vyskytuje v písemných pramenech roku 1253 (Profous 1947, 459). Dále je město zmiňováno roku 1394, kdy zde byl českou šlechtou zajat Václav IV.

(Garkisch 1998, 24). Králův Dvůr byl od roku 1412 převážně v držení šlechty (Topinka 2000, 19–21). Půdorys města je vyobrazen na příloze č. 174.

Exkurz č. 18: Počáply

Počáply vznikly před 13. stoletím, ovšem první písemná zmínka o nich pochází z roku 1253 od Františka Pražského z jeho kroniky. První listinná zmínka je z roku 1302 (Topinka 2000, 19–21). Počáply jsou ves oboustranného ulicového typu (viz příloha č. 176)

Úsek 9: Levín – Zdice

Cesta směřovala na severní okraj vrchu Knihov, stoupala kolem lokality s pomístním názvem Při Silnici a byla dlouhá asi 1,5 km, přičemž po 800 m křižovala bezejmenný potok. Dále se stáčela z kopce na úbočí vrchu Knihov na levý břeh bezejmenného potoka, po 400 m končila u vstupu do města Zdice. V této části bylo převýšení 15 m. Cesta dále překročila potok a vstoupila do historického města Zdice, přes něž pokračovala na jihozápad v délce 600 m. Poté se stáčela blíže k Červenému potoku na jižní úbočí vrchu Na Vápenici. Tímto směrem pokračovala 300 m po rovině. Cesta vedla po rovině na jihozápad Zdicemi 250 m, pak se před Červeným potokem stočila více na západ. Tímto směrem se vinula 800 m do mírného kopce na úbočí bezejmenného vrchu s celkovým převýšením 4 m. Zde procházela nad Novým rybníkem, poté překročila bezejmenný přítok Stroubinského potoka. Za ním pokračovala stejným směrem 200 m do kopce s celkovým převýšením 4 m. Dále se stáčela na jih a z mírného kopce vedla 200 m ke Stroubinskému potoku s celkovým převýšením 2 m.

Pravděpodobný úsek cesty začínal vstupem do historického centra obce Zdice západně od vrchu Knihov a končil u Červeného potoka. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 42-46.

Exkurz č. 19: Chodouň

První historická zmínka o vesnici Chodouni pochází z roku 1271, kdy královna Kutna věnovala ves špitálu sv. Františka z řádu křižovníků v Praze (Zvonař 2008, 16). Jméno vsi je odvozeno od slova choditi, neboť lidé zde usazení byli povinni jako Chodové na Domažlicku konat nějakou strážní službu. Nicméně i Profous tento význam udává jako zveličený (Zvonař 2008, 19). V 15. století se clo vybíralo v Chodouni (Zvonař 2008, 22). Dále se zde nacházela tvrz nebo opevněný dvůr Orlík (Zvonař 2008, 25–29). Roku 1637 si stěžuje hejtman na nebezpečnost cesty a na škody páchané vojskem (Zvonař 2008, 37). Ves byla roku 1640 vypálena (Zvonař 2008, 37). Z roku 1651 pochází zpráva o lámání vápenného kamene (Zvonař 2008, 57). Chodouň je ves oboustranného silničního typu (viz příloha č. 177).

Exkurz č. 20: Zdice

První zmínka o Zdicích pochází pravděpodobně z roku 1045. Bylo to rodiště kronikáře Kosmase. Ve 14. století je na území Zdic doložena těžba železných rud. Nachází se zde středověký hostinec U Krále Václava IV., v němž se zřejmě konal roku 1424 sněm podjednou a podobojí k vyjednání příměří. Ložiska hnědele a krevele nacházející se 1 km severně od Zdic byla vytěžována již v 18. století. Roku 1757 Zdice příslušely Berounskému kraji (Kuča 2011, 580–582). Zdice jsou ves oboustranného silničního typu (viz příloha č. 178).

Úsek 10.: Zdice – Žebrák

Po překročení Stroubinského potoka vedla cesta na jih do kopce s celkovým převýšením 4 m na území dnešní obce Bavoryně. Zde se stáčela na jihozápad a vedla 1,5 km do kopce na konec dnešní průmyslové zóny obce Bavoryně. V této části vystoupala do výšky 35 m. Odtud pokračovala stejným směrem dalších 800 m přes lokalitu V Hůrkách. Dále pokračovala na jihozápad 1,3 km údolím. Zde se cesta stáčela více na jih a držela se v údolí v délce 500 m. Poté se stočila kolem jižní strany vrchu Šibenec 1 km do mírného kopce. Od Šibence vedla asi 600 m na jihozápad do města Žebrák. Pomístní název vrchu Šibenec udává místo šibenice v Žebráku a tím i hrdelní právo tohoto města.

Pravděpodobný úsek cesty začínal vstupem do obce Žebrák. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 47-51.

Exkurz č. 21: Bavoryně

Jméno obce vychází ze slova obryně (Zvonař 2006, 9). Archeologicky jsou zde doklady sídlení z raného středověku (Zvonař 2006, 7). První písemná zmínka o Bavoryni je z roku 1088 z listiny Vyšehradské kapituly pod názvem Obryně (Zvonař 2006, 9). Zvonař (2006, 8) uvažuje, že ves vznikla podél probíhající cesty do západních Čech. Dá se předpokládat, že původní osada zanikla a v druhé polovině 11. století zde vznikla nová (Zvonař 2006, 9). Jako Bavoryně se uvádí až ve 13. století (Zvonař 2006, 9–10). V roce 1420 táhlo přes Bavoryni vojsko císaře Zikmunda (Zvonař 2006, 11). Další vojsko táhlo přes Bavoryni roku 1425 (Zvonař 2006, 11). Roku 1637 se uvádí že byly páhány škody vojskem mezi Berounem a Rokycany. Do tohoto územního celku spadá také Bavoryně (Zvonař 2006, 21). Roku 1640 byla Bavoryně vypálena (Zvonař 2006, 21). Roku 1643 byla oblast opět drancována (Zvonař 2006, 22), Roku 1680 postihl Bavoryni mor (Zvonař 2006, 23). Další morová epidemie propukla mezi lety 1731-1714 (Zvonař 2006, 23). Bavoryně je ves návěsového typu (viz příloha č. 179).

Úsek 11: Žebrák – Drozdov

Úsek začíná ve městě Žebrák, kde se cesta dělila na severní a jižní větev. Severní větev pokračovala na sever do vesnice Točnick, kde se stáčela a byla vedena opět na jihozápad směrem na Drozdov. Jižní větev vedla podél dnešní silnice do Cerhovic a byla pravděpodobně hlavní cestou, kdežto severní větev odbočkou na Točnick a Zbiroh. Cesta zde byla opět extrapolována pouze z historických a kartografických pramenů. Jižní větev vedla jižně od krajiny zvané Nad Silnicí a severně od krajiny Pod Silnicí, což by mělo značit frekventovanou silnici, jež měla velký vliv na místní pojmenování krajiny. Na severní větvi se takové názvy nevyskytují.

Jižní větev nebo také „hlavní cesta“ byla v tomto úseku zachycena pomocí 2. a 3. vojenského mapování a doplněna pomocí Císařských otisků Stablního katastru. Hlavní cesta začínala v tomto úseku na dnešní ulici Plzeňská 80 m západně od Stroupinského potoka. Pokračovala dalších 900 m po ulici Plzeňská přes městské jádro nad Žebrácký rybník až na konec města Žebrák. Dále vedla stejným jihozápadním směrem 2,3 km do kopce mezi lokalitami Nad Silnicí a Pod Silnicí. Celkové převýšení hlavní cesty od konce Žebráku do konce úseku byla asi 24 m. Následně vedla 500 m na jihozápad, než ji křížoval Drozdovský potok.

Severní větev, která reprezentuje odbočku na Zbiroh, byla v tomto úseku zachycena pomocí 2. a 3. vojenského mapování a doplněna pomocí Císařských otisků Stablního katastru. Začínala na dnešní ulici Plzeňská 80 m západně od Stroupinského potoka, po níž pokračovala 150 m na západ a odtud vedla na severozápad po dnešní ulici Hradní. Po dalších 350 m se točila více na sever a pokračovala po vrstevnici do obce Točnick 200 m před hrad Žebrák a do blízkosti zámku Točnick, vzdáleného 600 m. Tato cesta byla dlouhá 1,2 km a její klesání bylo celkově okolo 6 m. V Točniku se stáčela na západ směrem na Zbiroh. Zástavba obce Točnick byla ulicového typu a vedla přímo podél cesty do Zbirohu. V Točniku stoupala do kopce a před Dvorským rybníkem se po 350 m stáčela na jih do mírnějšího kopce. Po 800 m změnila směr na západ na vrch Opiš. Dále směřovala 500 m více na jih, poté pokračovala po vrstevnici 200 m.

Pravděpodobný úsek cesty procházel obcemi Žebrák a Točnick. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládáné.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 52-56.

Exkurz č. 22: Žebrák a Točnick

Nejstarší doklady raně středověkého osídlení této lokality pochází z 9. století. Nachází se zde hrad Žebrák, který je datován do roku 1280 (Kuča 2011, 794). Durdík uvádí hrad Žebrák jako hrad bergfritového typu, později byl hrad opatřen plášťovou zdí (Durdík 2000, 641-642). První historická zmínka o městečku Žebrák pochází z roku 1318, kdy je uveden Lobkowitz ze Žebráku.

Za vlády Václava IV. byl hrad přestavěn a byly zde přijímány zahraniční návštěvy a vydávány četné listiny. Roku 1386 bylo převedeno clo vybírané v Žebráku do Plzně. V roce 1396 bylo městečko Žebrák povýšeno Václavem IV. na komorní město. Panství Točnick náležel hrad založený Václavem IV. na konci 14. století (Kuča 2011, 794–798), jako místo zamýšlených důležitých jednání a státních aktů. Popudem ke vzniku byl pravděpodobně požár na hradu Žebráku. Na Točniku král poprvé pobýval v roce 1398. Jedná se o trojdílný hrad. První část brána a strážnice, příkop a věžovitá brána, střední hrad má tvar písmene L kde hlavní stavbou je palác jako hlavní obranná jednotka, vnitřní hrad s čtverhrannou vysunutou věží byl hlavním rezidenčním sídlem krále (Durdík 2000, 553-554). Hrad Žebrák byl v roce 1532 opuštěn a 1553 již označován jako zřícenina. Proběhl zde i archeologický výzkum. Roku 1558 je uveden v historických pramenech také zámek Točnick. Zdejší radnice pochází z roku 1802 (Kuča 2011, 794–798). Cesta vedla okolo hradů Zbiroh a Točnick (Liška, V. 2018, 395-400). Žebrák je ves oboustranného silničního typu (viz příloha č. 180). Týček je ves jednostranného silničního typu (viz příloha č. 181).

Úsek 12: Drozdov – Týček

Odbočka na Zbiroh začínala 1700 metrů od obce Točnick na úpatí vrchu Opiš. Cesta vedla z kopce na jihozápad 960 m po vrstevnici s převýšením 2 m. Zde se stáčela na severozápad a pokračovala 600 m do mírného kopce pod Holý vrch s převýšením 11 m k bezejmennému potoku, kde změnila směr na západ. Tudy pokračovala 850 metrů k odbočce na Drozdov a dále na hlavní cestu mezi Prahou a Norimberkem. Odtud vedla další kilometr do mírného kopce s celkovým převýšením 35 m. Poté se stáčela více na sever a pokračovala z kopce dalších 600 metrů s převýšením 16 m. Dále směřovala z kopce 600 m více na jih k jižnímu okraji obce Týček s klesáním 11 m, kde protínala lokalitu pojmenovanou U Křížku. 200 m od Týčku se nacházela možná odbočka na hlavní cestu zachycená pouze pomocí 3. vojenského mapování (odbočka na Třenice). Cesta následně pokračovala obcí Týček 250 m na sever z mírného kopce, kde se opět otáčela a vedla obcí z kopce dalších 250 m na severozápad. Zde se opět změnil její směr na jih s mírným nakloněním k západu. Odtud vedla z mírného kopce 400 m a končila na západním okraji návsi Týčku. Pokračovala dále na jihozápad 100 m na konec Týčku s převýšením v rámci obce 21 m.

Pravděpodobný úsek cesty se nacházel v historickém centru vsi Týček. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 57-61.

Úsek 13: Týček – Zbiroh

Z obce Týček vedla cesta na západ severně od vrchu Šibenec. Mezi Týčkem a Zbirohem měřila 650 m a vedla z kopce s celkovým klesáním 22 m. Cesta pokračovala dále do města a vedla městským centrem. U kostela sv. Mikuláše se točila na jih. Po 250 m se rozdělovala na dvě trasy.

První, tedy západní větev vedla pod zámek Zbiroh. Na konci města Zbirohu byla odbočka směřující k vrchu Bukov, jsou na ní dochovány úvozy v rozestupu asi 500 m (2. a 3. vojenské mapování). Směrem na vrch Bukov byla cesta dlouhá 800 m. Je velice nepravděpodobné, že by tudy vedla hlavní odbočka na Zbiroh, neboť to byla velice nepřímá cesta a mohla fungovat pouze do roku 1638, kdy byla na její ploše zbudována jelení obora (Rožmberský – Vařeka 2013, 22–23).

Druhá větev by mohla být mladší, je přímější a vedla po rozdělení dále na jih městem Zbiroh. Na konci Zbirohu pokračovala ještě 700 metrů na jih proti toku Zbirožského potoka přímo do dnešního Malého Újezdu a k Čápskému rybníku, před ním v tomto úseku skončila. Tento průběh cesty je zachycen na 2. a 3. vojenském mapování. Jako hlavní silnice je zaznamenána až na 3. vojenském mapování.

Nesporně dochovaný úsek se nacházel na jih od Zbirohu, jednalo se o cestu spojující Zbiroh a zaniklou středověkou ves Bukov. Pravděpodobný úsek cesty vedl historickým centrem obce Zbiroh ke kostelu sv. Mikuláše. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 62-66.

Úvozy

Odbočka na vrch Bukov, která byla přímočařejší cestou, je oddělena od první větve a na prvních 220 m se nenacházejí žádné úvozy, což je způsobeno dlouhodobou orbou a výstavbou dnešní silnice. Poté se objevují první úvozy vedoucí na jih s menšími přerušeními po 950 m. Pak se stáčí více na východ a pokračují dalších 200 metrů do kopce, než jsou přerušeny současnou silnicí. Za ní je zmapován jen jeden úvoz vedoucí směrem na zaniklou středověkou vesnici Bukov. Tento úvozový svazek je zachycen na fotografiích dle přílohy č. 205 a na vybraných fotografiích č. 1-5.

Exkurz č. 23 Zbiroh

Název vzniklo spojením slov zbití/zbýti a roh (Profous-Svoboda 1957, 746). První zmínka o obci Zbiroh pochází z roku 1230 v predikátu plaského kláštera, kde je zmíněn Chřen ze Zbiroha. Roku 1336 jej koupil Petr z Rožmberka. Součástí města byl tehdy hrad, město, dvě popluží a mlýny, součástí panství pak byla další města a vesnice. Po bělohorské bitvě sloužil zámek Zbiroh jako vězení pro bývalé direktory stavovské vlády, kteří nebyli popraveni na Staroměstském náměstí

(Vařeka – Rožmberský 2013, 178). Za třicetileté války byl Zbiroh také zasažen. Roku 1620 zde loupili Uhři. Roku 1639 sem vpadli Švédové a vypálili městečko, přičemž shořela i radnice s městskými svobodami a pamětními knihami. Sedláci se zde zmocnili zámku, který poté vykradli a zapálili (Vařeka – Rožmberský 2013, 178). Roku 1652 je zde uvedena mimo jiné krčma (Vařeka – Rožmberský 2013, 176–180). Od 14. století zde probíhala těžba železné rudy (Kuča 2011, 566). Zbiroh měl hrdelní právo, čemuž nasvědčuje vrch Šibenec v jeho okolí. Zbiroh je ves oboustranného silničního typu (viz příloha č. 181 a 182).

Úsek 14: Zbiroh – Cekov

První větev cesty začínala na vrchu Bukov, z něj vedla na jihovýchod do vsi Kařez. V této části již nejsou dochovány úvozy a cesta je extrapolována pouze z map 2. a 3. vojenského mapování. Cesta začínala nedaleko zaniklé středověké vsi Bukov a její počátek je na dohled od zámku Zbiroh. V části mezi vrchem Bukov a Kařezem byla cesta na 2. vojenském mapování uvedena jako hlavní. Vedla přes lokalitu Na Bukově, pokračovala dále mezi Malým Újezdem a Cekovem a po 2,1 km ji křižovala cesta z Bukova do Kařezu (viz 3. vojenské mapování). Ta dále pokračovala 500 m, než se dostala do vsi Kařez. Mohlo by se jednat o cestu, jež vznikla na starší spojnici mezi Cekovem, Kařezem, Bukovem a Zbirohem a mohla být užívána před rokem 1638, kdy ves Bukov zanikla (Rožmberský – Vařeka 2013, 22–23).

Druhá větev byla odbočkou od hlavní cesty na Zbiroh a vedla přes Malý Újezd do Cekova, za níž se napojovala na hlavní cestu. Je zachycena na 2. a 3. vojenském mapování, jako hlavní je značena až na 3. vojenském mapování, nicméně byla přímější. V tomto úseku začínala na severním okraji Čápského rybníka na lokalitě V Čápu, vedla 1,1 km na jih téměř po rovině podél Čápského a Dvorského rybníka a skrz Malý Újezd, poté se 300 m stáčela na jihozápad a tímto směrem pokračovala další 1,4 km. Zde křižovala první odbočku, tedy cestu Kařez – Bukov. Poté vedla na západ 900 m do kopce s převýšením 24 m do vsi Cekov. Následovala vsí až k Cekovskému rybníku, kde se stáčela na jih a po 400 metrech se napojovala na hlavní cestu.

Nesporně dochovaný úsek je popsán v předchozím úseku cesty. Pravděpodobný úsek cesty vedl historickým centrem obcí Kařez a Cekov. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 67-71.

Exkurz č. 24: Bukov

Dnes je vesnice zaniklá. První zpráva pochází z roku 1549, kdy byla přikoupena ke Zbirožskému panství. Dále se zde uvádí, že ves Bukov a přilehlá pole byla roku 1600 vykoupena pro stavbu Zbirožské obory, která byla roku 1638 vybudována, což zapříčinilo opuštění vesnice. Nicméně

už mezi lety 1619 a 1620 byla vedena jako spálená ves (Rožmberský – Vařeka 2013, 22–23). Z těchto záznamů a historického kontextu vyplývá, že ves zanikla kolem roku 1600.

Exkurz č. 25: Cekov

Původní název byl Čekov. První spolehlivá zmínka pochází z urbáře Plzeňského kraje z roku 1379, zde se jedná o lokalitu Czakow. Zpráva z roku 1641 uvádí, že roku 1618 byl Cekov vypálen. Obnova vsi je doložena roku 1652, kdy je vedeno deset cekovských držitelů poddanských dvorů ve zbirožském urbáři, v němž je připomenuta i cekovská krčma. Finální podoba této vsi je zaznamenána v katastrálních mapách z počátku 19. století (Rožmberský – Vařeka 2013, 25–27). Cekov je ves návěsového typu (viz příloha č. 184).

Úsek 15: Žebrák – Cerhovice

Hlavní cesta je doložena pomístním názvem Za Novou silnicí uvedeným jižně od cesty z 2. a 3. vojenského mapování. Zde cesta začínala za Drozdovským potokem a vedla jihozápadním směrem do kopce 400 m proti jeho směru toku. Poté se hlavní rameno potoka stáčelo na sever a cesta pokračovala stále ve stejném směru na jihozápad, a tedy na Cerhovice. Od tohoto odpojení po 900 m dorazila do Cerhovic, odtud pokračovala dále na jihozápad a probíhala jižně od rybníků Dolejšák a Hořejšák a kolem kostela sv. Martina 1,3 km po rovině.

Pravděpodobný úsek cesty se nacházel v historickém centru vsi Cerhovice. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 72-76.

Exkurz č. 26: Cerhovice

Cerhovice se poprvé v písemných pramenech objevují roku 1275 (Profous 1947, 244). Městský erb získaly roku 1516 od krále Vratislava II. při povýšení Cerhovic na městečko. Z roku 1612 pochází první zmínka o cerhovické poště. O jejím významu svědčí i snaha Švédů o zajištění poštmistra (Garkisch a kol. 1998, 65–66). Cerhovice jsou ves oboustranného ulicového typu (viz příloha č.185).

Úsek 16: Cerhovice – Kařez

V tomto úseku se podle Ivana Vávry (1973, 37–38) nacházelo v povodí Cerhovického potoka a v okolí lokality Bouchalka bažiniště.

Od konce obce Cerhovice vedla cesta na západ podél Cerhovického potoka 700 m k západnímu okraji usazovací nádrže. Dále směřovala stále podél potoka na jihozápad 1,5 km k lokalitě Bouchalka. Zde mohlo být vidět na cestu z nedaleké tvrze Doubravka. Od Bouchalky pokračovala

cesta stejným přímým směrem do vsi Kařez jižně od bezejmenného vrchu. Při vstupu do Kařezu křižovala Zbirožský potok. Zde je na Císařských otiscích Stablního katastru doložen půdorys vsi Kařez a pravděpodobný průběh cesty přes tuto ves (viz plán č. 35).

Pravděpodobný úsek cesty se nacházel v historickém centru vsi Kařez. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládáné.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 77-81.

Exkurz č. 27: Kařez

Původ jména je pravděpodobně ve slově pařez (Profous 1949, 204). Predikáty vsi Kařez pochází již z let 1263, 1281, 1418, 1420 a 1441. V roce 1651 započala obnova vsi výstavbou nového vrchnostenského dvora (Rožmberský – Vařeka 2013, 62–63), což by mohlo dokládat její poškození během třicetileté války. Kařez je ves oboustranného ulicového typu (viz příloha č. 186).

Úsek 17: Kařez – Mýto

Cesta zde začínala na konci vsi Kařez a vedla mezi Dolejším a Hořejším kařezským rybníkem, Cekovským rybníkem a vrchem Lom. Z Kařezu směřovala na západ na jižní okraj Cekovského rybníka. Po 700 m se stáčela na jihozápad a pokračovala 900 metrů, po 750 m se na ni napojovala odbočka ze Zbirohu. Poté se obracela více k jihu do obce Mýto. Tato část cesty vedla po východním okraji vrchu Lom přes lokality zvané Na Bažínách a Cekovský les, za nímž překročila Zbirožský potok a stáčela se více na západ v celkové délce 1,8 km.

Nesporně dochovaný úsek cesty se nacházel v lese na jih od Cekovského rybníku. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládáné.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 82-86.

Úvozy

Úvozy jsou zde zachyceny v lese 500 m jihozápadně od Cekovského rybníka. Nacházejí se podél lesní cesty vedoucí na jihozápad, jsou vykresleny na 3. vojenském mapování na ploše o délce 900 metrů a mají hloubku do 1 m (viz grafy řezu č. 1-5). Mapa VP2 zobrazuje provedenou vizuální prospekci mezi Cekovem a Mýtem. Tento úvozový svazek je zachycen na fotografiích dle přílohy č. 206 a na vybraných fotografiích č. 6-10.

Exkurz č. 28: Mýto

Název města je odvozen od poplatku, jenž zde byl vybírán za přepravu po hlavní cestě. První zmínka je z roku 1273. Roku 1336 předal král Mýto spolu se Zbirohem Petrovi z Rožmberka

(Pelant 1984, 199). V Roce 1478 je Mýto prodáno. Součástí kupní smlouvy bylo město, vybírání cla, domy, krčmy, dvory a podací právo ke kostelu. V roce 1526 jsou zaznamenány čtyři pusté usedlosti. Mimo to mělo pět osadníků pronajato novoměstské dědiny a asi dvojnásobek je veden jako pusté dědiny. To vede k myšlence nezdařeného rozšíření města. Ve zbirožském urbáři se uvádí roku 1652 mimo jiné i pošta, dále 42 usedlostí, z toho ovšem 16 pustých (Rožmberský – Vařeka 2013, 97). U hlavní cesty z Mýta směrem k Holoubkovu se pod Podmýtským rybníkem rozkládal snad již ve 14. až 16. století zpracovatelský areál na železnou rudu. Prostor je interpretován jako pravděpodobný rudný puchýř neboli stoupa poháněná vodním kolem k drcení železných rud, jež byly těženy v blízkém i vzdálenějším okolí (Kaiser, L. a kol. 2004). Roku 1662 byl pod rybníkem založen podmýtský hamr pro holoubkovské železářny (Rýšavý 2004, 33). Ves je oboustranného ulicového typu (viz příloha č. 187).

Úsek 18: Mýto – Holoubkov

Úsek začínal cestou do historického města Mýta. Název Mýto dokládá, že jím procházela cesta a vybíralo se zde mýto. To obstarávali dva výběřčí. Clo bylo hájeno do vzdálenosti jedné míle, takže na jednu stranu ke Staré Huti, na druhou stranu ke vsi Přísečnici. Mezi roky 1594–1652 se zde ročně vybralo do 250 grošů českých. Forman či sedlák s malým nákladem zde z každého koně platil dva krejcare, ze zapřaženého vola jeden krejcar. Forman s kupeckým zbožím platil z každého koně dva krejcare, z vozu naplněného kupeckým zbožím šest krejcarů. Zpoplatněn byl i průchod zvířat, která se hnala na trhy, za koně se vybíral jeden krejcar, za uherského vola či jiný hovězí dobytek tři denáry, z vepřového či ovčího dobytka za kus dva denáry. Poplatek stejné výše byl vybírán také za bečku soli (SOA Praha, 12, 135, 142–157v, 173). Skrz Mýto vedla cesta na západ 2,3 km, poté se na konci obce vedle cesty dochované pomocí historických map objevují také úvozy. Cesta pokračovala z kopce 1,3 km s převýšením 16 m v dnes zalesněném terénu na sever od Holoubkovského potoka a na něj navazujícího Holoubkovského rybníka. V Holoubkově procházela historickým centrem obce. V tomto zastavěném území obce Holoubkov byla dlouhá 1,3 km. Z Holoubkova pokračovala na jihozápad do obce Svojkovice.

Nesporně dochovaný úsek cesty se v historickém centru Mýta a od něj na západ v lese mezi Mýtem a Holoubkovem. Pravděpodobný úsek poté pokračoval vsí Holoubkov. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 87-91.

Úvozy

Úvozy jsou zachyceny mezi Mýtem a Holoubkovem v jednom velkém svazku úvozů. Pomocí něž vedla cesta 900 m do kopce s maximálním převýšením 14 m. Poté pokračovala z kopce až k Hůrskému potoku. Zde je maximální převýšení 24 m. Za potokem nejsou úvozy dochovány z

důvodu recentní zástavby obce Holoubkov. Úvozy zde mají hloubku do 2 m. Na celé ploše byla provedena vizuální prospekce (viz příloha č. 207), ta byla zachycena na fotografiích č. 11-15.

Exkurz č. 29: Holoubkov

Holoubkov nese název odvozený od slova holoubek, což Profous (1947, 593) považuje za možné jméno zakladatele. První písemná zmínka pochází z roku 1379 z rožmberského urbáře (Rožmberský – Vařeka 2013, 42). Roku 1505 se praví o holoubkovské železné huti. Ta je jmenována také roku 1565, jde však jen o železářnu. Za třicetileté války Holoubkov zpustl. Uvádí se zde železný hamr, jež je několik let pustý a lom kamene. Roku 1662 byla holoubkovská železná huť obnovena. V roce 1688 zde byla postavena vysoká pec (Rožmberský – Vařeka 2013, 42-43). viz Císařské otisky Stabilního katastru Holoubkov, plán č. 39). Ves je oboustranného ulicového typu (viz příloha č. 188).

Úsek 19: Holoubkov – Borek

Cesta v tomto úseku začíná na konci dnešní vsi Holoubkov a byla zachycena pomocí 2. a 3. vojenského mapování. Vedla 300 m na jihozápad k bezejmennému potoku, který překračovala, a pokračovala z kopce na jihozápad 800 m. Zde znovu překračovala bezejmenný potok a následně směřovala na jihozápad 250 metrů, než se svah stal příkřejším a klesání rychlejší. Dále klesala z kopce 300 m k řece Chýlavě lokalitou s pomístním názvem Zavírka, která je v současné době zalesněná. Na sever od této části cesty se nachází hrad Vydrůch. Poté cesta směřovala na most přes řeku Chýlavu a pokračovala na západ do mírného kopce 300 metrů, kde již přestávala stoupat a vedla po rovině 800 m do obce Svojkovice. Jí se ubírala na jihozápad 800 m. Pak se stáčela více na západ nad lokalitu s pomístním názvem Pod Silnicí 300 m od obce Svojkovice. Cesta směřovala do obce Borek, pokračovala 400 metrů a pak křižovala Holoubkovský potok. Směr cesty se za potokem nezměnil, pokračovala do obce Borek jižně od Kofroňova rybníka.

Nesporně dochovaný úsek cesty se nacházel v lese na jihozápad od vsi Holoubkov a vedl až do vsi Svojkovice. Pravděpodobný úsek se nacházel v historickém centru vsi Holoubkov a Svojkovice. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 92-96.

Úvozy

150 m za Holoubkovem začíná svazek úvozů a vede až do lokality Zavírka mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na jih od dnešní silnice. Svazek dále pokračuje až do vsi Svojkovice. Úvozy začínají u Holoubkova v délce okolo 130 m, bylo jich zachyceno 15 s celkovou maximální šířkou 60 m. V horní části po 20 metrech byl digitálně proveden řez terénů pomocí dat LiDAR k určení šířky a výšky úvozů. Pomocí nich bylo zjištěno, že nejširší úvoz má šířku přes 5 m (viz graf řezu

č. 6) a hloubka úvozů nepřevyšuje 1 m. Po 70 m byl proveden další digitální řez, zde už se vyskytuje i úvoz s hloubkou větší než metr (viz graf řezu č. 7). Dále jsou úvozy narušeny milířístem, ze severu pak recentní výstavbou silnice a na západ lesním hospodářstvím. Ovšem po 500 m na jihozápad se úvozy opět vyskytují a dělí se na tři větve, z nichž nejmocnější je větev severní. Zde byl proveden další řez reliéfu terénu a bylo zjištěno, že nejhlubší úvoz měří 1–1,5 m se šířkou 30 m na rozdělení severní a střední svazek úvozů (viz graf řezu č. 8). U severního svazku není možné zjistit přesný počet úvozů ani její přesnou šíři, neboť je její část narušena současnou silnicí. Úvozy s menšími přerušeními jsou zde v celkové délce 1,1 km a vedou lesem z kopce. V této části byl po 600 m proveden řez modelu reliéfu (viz graf řezu č. 9), pomocí něhož bylo zjištěno, že úvozy zde nejsou hlubší než 1 m. Po dalších 250 m byl proveden další řez reliéfu a zjištěna hloubka menší než 0,5 m (viz graf řezu č. 10). Další řez terénu v prudkém svahu po 170 m ukázal hloubku mezi 0,3 až 1 m (viz graf řezu č. 11). Severní svazek vedl k mostu a také k brodu. Řez reliéfu u brodu zjistil maximální hloubku úvozů 1,5 m (viz graf řezu č. 12). Za mostem se nachází ještě pět úvozů. Opět je pravděpodobné, že jich mohl být větší počet a že byly narušeny výstavbou silnice. Na nich byl proveden detektorový průzkum, který je blíže popsán v příkladové studii, a také řez reliéfu terénu (viz graf řezu č. 13). Po 250 m od potoka končí i tyto úvozy a následuje pole, kde byly pravděpodobně úvozy postupně rozorány. Ovšem po 500 m začíná les, v němž jsou úvozy opět dochovány v délce 400 m. Ty jsou přerušeny zastavěným prostorem obce Svojkovice, za nímž se již nevyskytují. Asi v polovině této poslední části úvozů byla řezem modelu reliéfu terénu (viz graf řezu č. 14) zjištěna největší hloubka úvozu více než 1 m. Pod tímto severním svazkem se nachází střední svazek úvozů, který se na svém počátku spojuje se severním, nicméně směřuje z počátku více na jih a pak vede o 200 m jižněji. Po 700 m se tento úvozový svazek spojuje s jižním. Zde byl řez modelu reliéfu proveden po 500 m středního svazku (viz graf řezu č. 15). Nejhlubší úvoz měřil 0,5 m. Jižní větev leží v některých místech až o 100 m jižněji než střední a je pravděpodobně využívána dodnes, nachází se zde zpevněné cesty a vyjeté koleje. Na jižní svazek se napojuje po 650 m svazek střední, který vede k brodu potoka Chýlava. 200 m před propojením jižního a středního svazku úvozů byl proveden řez modelu reliéfu terénu ke zjištění maximální hloubky úvozů (viz graf řezu č. 16), která činila 30 cm. Poté byl proveden tento řez ještě jednou 10 m od spojení těchto větví a 50 m na východ od brodu přes bezejmenný potok a byla zjištěna hloubka úvozů 1 m. Za potokem mají úvozy maximální hloubku 0,5 m (viz graf řezu č. 18). Po dalších 150 m řez modelu reliéfu prokázal hloubku úvozů v této části okolo 30 cm (viz graf č. 19). Úvozy pokračují ještě 250 m k brodu přes potok Chýlava a za ním vedou ještě 60 m do kopce. Řez modelu reliéfu zde zachytil největší hloubku 1,2 m (viz graf č. 20). Na dalších 200 m nejsou žádné úvozy. Poté se objevují ve svahu na pravém břehu Chýlavy. Řez modelu reliéfu po 270 m prokázal maximální hloubku úvozů 0,5 m (viz graf řezu č. 21). Úvozy končí u soutoku Chýlavy s Holoubkovským potokem. 128 m na východ od něj byl proveden poslední řez modelu reliéfu (viz graf řezu č. 22). 400 m na jihozápad od Svojkovic se objevují tři

úvozy, poškozené orbou. Nachází se v lokalitě Pod Silnicí a mají maximální hloubku 40 cm. Vizuální prospekce této lokality (viz přílohy č. 208 a 209) je zachycena na fotografiích č. 16-28.

Exkurz č. 30: Vydřiduch

Byl zde nalezen keramický fragment datovaný do 13. století. Tomáš Durdík se domníval, že by se mohlo jednat o královský opěrný bod na dálkové cestě. Za vlády Jana Lucemburského se stal součástí rožmberské strašické državy. Hrad zanikl okolo poloviny 14. století nejspíše vojenskou akcí Karla IV. proti zdejšímu rožmberskému dominiu v roce 1352. Beneš Minorita hrad spojil s hradem Chlukov (Durdík 2000, 609). Na hradě Vydřiduch se vyskytovalo v 16. století asi 50 loupežníků (Pohl 1911, 21–28).

Exkurz č. 31: Svojkovice

Pojmenování je vysvětlováno z osobního jména Svojka (Profous – Svoboda 1957, 260). První písemná zmínka pochází z rožmberského urbáře z roku 1379 (Rožmberský – Vařeka 2013, 151). Za třicetileté války zpustly (Rožmberský – Vařeka 2013, 151). Ves je jednostranného ulicového typu (viz příloha č. 189).

Úsek 20: Borek – Rokycany

V tomto úseku je cesta zachycena pomocí 2. a 3. vojenského mapování, Císařských otisků Stabilního katastru a historických pramenů. Cesta začínala na východním okraji obce Borek, dále pokračovala na jihozápad jižně od Boreckého rybníka a Holoubkovského potoka. Poté vedla po rovině 800 m na jihozápad obcí Borek. Zde se stáčela více na západ a ubírala se 1 km jižně od Holoubkovského potoka, kde se trasa dostala na kraj obce Rokycany. Další 150 m na západ vedla do Rokycan a Pražskou ulicí 800 m k mostu přes řeku Klabavu, tento most překračovala a pokračovala do centra města. Tam se rozdělovala na dvě větve – severní a jižní. Jižní větev vedla na jih přes Šťáhlavy a Starý Plzenec, severní pak na západ směrem na Ejpovice a Ejpovický hrádek. Cesty z města jsou dochovány pouze v mapách, zde jsou zakresleny pomocí 2. a 3. vojenského mapování.

Jižní větev cesty začínala 500 m na západ od mostu a vedla 1 km na jih od centra, zde narazila na Rakovský potok. Poté pokračovala proti směru jeho toku na jih 500 m.

Severní větev pokračovala z centra města Rokycany na západ přes Plzeňské předměstí 1,3 km na okraj Rokycan.

Pravděpodobný úsek se nacházel ve městě Rokycany. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 97-101.

Úvozy

Úvozy jsou zde zachyceny od vrchu Žďár až na okraj dnešních Rokycan. Pravděpodobně nesouvisí s Říšskou cestou, ale spíše s odbočkou na Kamenný Újezd nebo jen s cestou na vrch Žďár, neboť pro Říšskou cestu by nebyl logický průběh přes jeho vrchol.

Exkurz č. 32: Rokycany

Podle jazykovědců se původně jednalo o osadu rokycanů, lidí bydlících u rokytí (Profous 1951, 580). Ves byla založena na soutoku dvou potoků Holoubkovského a Padrtského roku 973. První písemnou zmínku o Rokycanech uvádí Kosmas ve své kronice z roku 1100. V lednu téhož roku se v biskupském dvorci v Rokycanech sešel německý král Jindřich V. s přemyslovskými knížaty Vladislavem I. a Bořivojem I., aby rozsoudil jejich při o český knížecí stolec (Rožmberský – Vařeka 2013, 119). Roku 1175 je písemnými prameny doložen kostel pomocí arcijáhna Zdislava (Rožmberský – Vařeka 2013, 119). Původní centrum leželo pravděpodobně jihovýchodně od dnešního historického náměstí v prostoru Malého náměstí a východně od něj (Kovář 1982, 229–230). Problematika udělení městského statusu Rokycanům je každým autorem nahlížena jinak, nicméně Pelant (1984, 244) či Kovář (1982, 230–231) je kladou do konce 13. století. Ve 14. století se zde nacházel buď kamenný hrad, nebo tvrz (Kovář 1982, 231). V druhé polovině 13. století je archeologicky doložena výroba nebo zpracování železa (Hrachová 2011, 31). Během husitských válek se Plzeňští katolíci zmocnili Rokycan a drželi je mezi lety 1421–1424. Od roku 1426 jsou zde zmínky o železářských hutích (Cironis 1993, kap. I–III, 76). Z roku 1488 je poslední zmínka o rokycanském hrádku (Rožmberský – Vařeka 2013, 123–126). Roku 1534 byla uzavřena smlouva o těžbě železné rudy na území vlastněném Rokycany v Kamenném Újezdu. V roce 1541 byla vystavěna v Rokycanech huť (Hrachová 2011, 63–64). Roku 1584 byly Rokycany ustanoveny královským městem (Cironis 1993, kap. IV, 53, 66). Třicetiletá válka přinesla požáry a nemoci (Kovář 1982, 234). Cironis (1993, kap. I–III, 3) uvádí, že přes Rokycany vedla obchodní cesta „do Říma“, čili do země mocných sousedů německých a dále do Itálie, Francie a Nizozemska. Pro účely cesty byli potřeba koně k přepřahování, občerstvení a nocleh. K noclehu se obvykle uvažuje okolní město Plzeň, jakožto královské město starší, mocnější a byla lépe k tomuto účelu vybavena. viz Císařské otisky Stablního katastru Rokycany, plány č. 44 a 45).

Úsek 21: Rokycany – Ejpovice

Od západního okraje města Rokycany vedla cesta na západ 800 m, pak křižovala bezejmenný potok. Následovala na západ do kopce mezi vrchem Čilina a vodní nádrží Klabava v úseku dlouhém 1,3 km. Odtud pokračovala stejným směrem 200 m, překračovala bezejmenný přítok řeky Klabavy a procházela 500 m na jih od Ejpovického hrádku. Odtud vedla 1,3 km na západ k jižnímu okraji Ejpovic. Dnešní obcí Ejpovice procházela 300 m po jejím jižním okraji.

Cesta v tomto úseku je pouze předpokládaná.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 102-106.

Exkurz č. 33: Ejpovický hrádek

Ejpovický hrádek byl pravděpodobně vystavěn mezi 2. polovinou 14. století a koncem 1. poloviny 15. století. Hrad byl v druhé polovině 15. století opuštěn a místo něj byla postavena nová tvrz (Rožmberský – Vařeka 2013, 39).

Úsek 22: Ejpovice – Kyšce – Červený Hrádek

Z Ejpovic vedla cesta 1,1 km do kopce na úbočí kopce Pohodnice. Zde se rozdělovala na dvě větve – přímou a nepřímou.

Nepřímá cesta odtud vedla na severozápad do obce Kyšice podle dat z 3. vojenského mapování. Po 600 m se stáčela více na západ do Kyšic. Tímto směrem pokračovala 500 m do centra vsi. Zde se nachází druhá a třetí odbočka na přímou cestu. Nepřímá cesta vedla 400 m na sever. Odtud se ubírala 1,4 km na západ, po 400 m vycházela z Kyšic. Dále pokračovala na sever od bezejmenného rybníku na Hrádeckém potoce a probíhala podél Hrádeckého potoka do vsi Červený Hrádek 400 m z kopce.

Přímá cesta vedla 400 m do kopce na západ. Zde se nacházela druhá odbočka na Kyšice. Cesta dále pokračovala stejným směrem 300 m do kopce, pak se terén začal rovnat a trasa směřovala po rovině dále na západ přes lokalitu Na Pohodnici. Cesta byla v této části dlouhá 700 m. Zde se nacházela 3. odbočka na Kyšice.

Druhá odbočka vedla z kopce na severozápad 600 m do obce Kyšice. Odtud pokračovala 400 m více na západ, než se spojila s nepřímou cestou v centru vsi. Tato trasa je vyznačena na mapách 2. vojenského mapování a její využití je předpokládané především ve směru z Prahy do Plzně.

Třetí odbočka na Kyšice je vyobrazena na 2. a 3. vojenském mapování. Odbočka vedla 400 m na severovýchod do Kyšic, odkud pokračovala více na východ 600 m do centra vsi, kde se napojovala na nepřímou větev cesty. Tato odbočka byla pravděpodobně, kvůli svému průběhu, používána při cestě ve směru z Plzně do Prahy.

Pravděpodobný úsek se nacházel v historickém centru Červeného Hrádku a Kyšic.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 107-111.

Exkurz č. 34: Ejpovice

Obec byla pojmenována po Eppovi, což je zkratka německého jména Eberhart. První písemná zmínka je z roku 1331, kdy Jan Lucemburský osvobodil Ejpovice od generální berně, neboť je koupil plzeňský měšťan Konrád z Dobřan na vydržování špitálu sv. Máří Magdaleny, který založil u města Plzeň. Z roku 1506 pocházejí písemné doklady o tvrzi a dvoru v Ejpovicích (Rožmberský – Vařeka 2013, 37–38). Ves je ulicového typu (viz příloha č. 192).

Exkurz č. 35: Červený Hrádek

Za husitských válek ves přechodně zanikla (Wasková – Douša a kol. 2014, 134). Červený hrádek je ves jednostranného ulicového typu (viz příloha č. 195)

Úsek 23: Kyšice – Červený Hrádek – Doubravka

Přímá cesta vedla od 3. odbočky na Kyšice z kopce na západ jižně od Holého vrchu, byla dlouhá 2,6 km a ústila na předměstí dnešního města Plzeň. Odtud pokračovala na západ 2,1 km. Zde se na přímou cestu napojovala opět cesta nepřímá.

Nepřímá cesta zde začínala ve vsi Červený Hrádek a vedla podél Hrádeckého potoka 1 km na okraj vsi. Odtud pokračovala na západ 600 m do Plzně-Doubravky. Dále procházela 900 m na severozápad vsi Doubravka, kde se otáčela na jihozápad, tímto směrem se ubírala 900 m. Poté trasa opět změnila směr a pokračovala 500 m na jih, kde se napojila na přímou cestu.

Pravděpodobný úsek se nacházel v historickém centru vsi Kyšice, Červený Hrádek a Doubravka. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 112-116.

Exkurz č. 36: Doubravka

Doubravka se spojuje s tzv. „Kostelcem u plzeňského hradiště“, který se vyskytuje v Pulkavově kronice ze 14. století, přesněji v pasáži o příchodu sv. Vojtěcha do Čech v roce 992, kdy byl postaven dřevěný klášterík. Jednalo se o tvrz s kaplí v přízemí (Kuča 2002, 226–227). Doubravka je ves oboustranného ulicového typu na rozcestí (viz příloha č. 196).

Úsek 24: Doubravka – Plzeň

Tento úsek obsahuje jak jižní větev cesty, tak severní se všemi jejími částmi. Zde cesta mezi Prahou a Plzní končí vstupem do plzeňské městské brány nazývané Pražská.

Severní větev cesty po sjednocení nepřímé a přímé větve dále procházela dnešním zastavěným územím Plzně na západ 600 m k mostu přes řeku Úhlavu. Odtud vedla 900 m na jihozápad, kde

se dostala do dříve nazývaného Pražského předměstí, jímž procházela 500 m na západ k mostu přes řeku Radbuzu. Zde se spojily jižní a severní větve cesty.

Jižní větev začíná v tomto úseku u kostela sv. Mikuláše a vedla 650 m na sever přes Pražské předměstí k mostu přes Radbuzu, kde se spojovala se severní větví.

Sjednocená cesta poté pokračovala přes most do městské brány Plzně nazývané Pražská brána. Říšskou branou dále pokračovala z Plzně na západ.

Pravděpodobný úsek se začínal od hlavního plzeňského vlakového nádraží a vedl dále do města Plzně. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládáné.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 117-121.

Exkurz č. 37: Plzeň

Založení Nové Plzně udávají někteří badatelé jako Václav Vojtíšek, Josef Strnad a Miloslav Bělohávek za vlády Václava II. a to mezi lety 1288-1300. Užší hypotetické datování se udává mezi lety 1291 až 1295. Za lokátora je pokládán královský rychtář Jindřich, který vystupuje jako představitel města ve dvou listinách vydaných mezi lety 1296-1298 (Wasková 2014, 127-128). Před rokem 1341 byla Plzeň osvobozena od cla a mýta na zboží vezené přes Domažlice. Od roku 1341 bylo toto osvobození rozšířeno také na Tachov a Přimdu (Wasková 2014, 142). Od roku 1388 vybírala Plzeň clo (Kuča 2002, 207–232). Od roku 1420 zůstala Plzeň silně katolická a odolala všem husitským útokům po roce 1420. Radnice a jí předcházející radní dům jsou zde doloženy od roku 1496 (Kuča 2002, 239). 11. května 1594 se Rudolf II. při cestě do Řezna stavil v Plzni (Wasková 2014, 395). Dále je doložen císařský dům vybudovaný v letech 1606–1609 a dochována zbrojnice z roku 1644 (Kuča 2002, 214). Za třicetileté války byla Plzeň obsazena roku 1618 vojskem Arnošta Mansfelda a v roce 1621 císařským vojskem (Kuča 2002, 240). V letech 1680–1681 byl v Plzni zbudován morový sloup (Kuča 2002, 221–232). Plzeň je vyobrazena na přílohách č. 197-200.

Úsek 25: Rokycany – Lhůta 1

Cesta začínala na jižním okraji města Rokycan. Odtud vedla na jihozápad podél Rakovského potoka proti jeho toku 1,4 km do kopce. Poté se cesta rozdělovala na severní a jižní, přičemž severní je na 2. a 3. vojenském mapování zobrazena jako hlavní cesta vedoucí přes Lhůtu do Štáhlav. Naopak jižní je vyobrazena jako menší cesta, jejíž průběh je znázorněn pomocí úvozů vedoucích do Štáhlav. Jižní cesta je zachycena na 2. vojenském mapování.

Severní větev vedla na západ 1,4 km do kopce s převýšením 40 m. Zde se stáčela na jihozápad a vedla téměř po rovině 600 m k bezejmennému potoku. Pokračovala stejným směrem do mírného kopce 600 m. Pak překročila Tymákovský potok.

Jižní větev vedla 150 m na jih, kde překročila bezejmenný potok.

Nesporně dochovaný úsek cesty se nacházel na jižní větvi cesty. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 122-126.

Úsek 26: Rokycany – Lhůta 2

Severní větev cesty vedla za Tymákovským potokem 1,4 km do kopce kolem lokality Svatý Martin s převýšením 20 m. Další 800 m pokračovala kolem vsi Lhůta a končila severně od vrchu Na Brantě.

Jižní větev dále pokračovala na jihozápad do kopce 1,2 km přes lokalitu s pomístním názvem U Němčiček do lokality Ve Vrchu. Následovala na jih do kopce západně od vrcholku bezejmenného vrchu. Odtud vedla stejným směrem na východní okraj bezejmenného vrchu, přes nějž procházela 400 metrů. Zde se k cestě z 2. vojenského mapování napojila cesta z 3. vojenského mapování. Obě dále pokračovaly z kopce na jihozápad 1 km. Pak jižní větev křížovala úvozy a vedla na jihozápad 250 m do mírného kopce.

Nesporně dochovaný úsek cesty se nacházel na jižní větvi cesty. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 127-131.

Úvozy

Úvozy se vyskytují ve dvou větvích – severní a jižní. Jižní se dále dělí na západní a východní svazek. Východní svazek úvozů se začíná vyskytovat 250 m na jih od severní cesty a 200 m na západ od jižní cesty. Úvozy začínají na břehu bezejmenného potoka. Zde jsou po 150 m přerušeny novodobou silnicí do kopce. Úvozy dále pokračují na jihozápad 150 m do kopce. Dále se vyskytují směrem na jihozápad, zde už jsou částečně narušeny lesní cestou a pokračují s menšími přerušeními 400 m. Po 100 m se vyskytují ve směru na jih podél této lesní cesty s přerušeními 400 m do kopce, pak vedou více na západ od směru lesní cesty 250 m do kopce. Odtud směřují ke vsi Lhůta. Po 600 m se spojují se západní větví úvozů v zaniklé středověké vesnici Cháchov. Východní větev má maximální hloubku úvozů 1 m (viz grafy řezu č. 23-28).

Západní svazek úvozů začíná 500 m na západ od počátku svazku východního a nachází se západně od bezejmenného potoka. Západní svazek směřuje na jihozápad 1,4 km, kde se napojuje na svazek východní. V této části měl nejhlubší úvoz hloubku kolem 1 m (viz grafy řezu č. 29 až 32).

V této části jsou úvozy dokumentovány na fotografiích č. 29 a 30. Celkový plán provedené vizuální prospekce je zachycen v příloze č. 210.

Úvozy dále vedou do kopce na jih mezi vrch Maršál a bezejmenný vrch, odtud pak z kopce na jihozápad asi 250 m, než jsou přerušeny silnicí z 3. vojenského mapování. Poté pokračují podél této silnice na jihozápad z kopce 2 km pod vrch Maršál do lokality Dřevěná cesta. Od spojení větví cesty měl nejhlubší úvoz hloubku 0,8 m (viz grafy řezu č. 33 až 37).

Exkurz č. 38: Cháchov

Poprvé se Cháchov objevuje v písemných pramenech roku 1379 ve spisech platby generální berně. Ves je datována pomocí archeologických nálezů od 13. století až 1. poloviny 15. století. Zanikla v důsledku husitských nebo poděbradských válek (Vařeka a kol. 2008, 50).

Úsek 27: Lhůta – Štáhlavy

Severní větev cesty se kolem vrchu Na Brantě stáčela více na jih do mírného kopce. Po 300 m začínala klesat a vedla jihozápadním směrem 600 m s převýšením 22 m. Zde se trasa skláněla více z kopce na jih, vedla 600 m s převýšením 45 m k bezejmennému potoku. Dále pokračovala údolím podél tohoto potoka 500 m z kopce. Zde byla na 400 m přerušena moderní zástavbou v lokalitě Na Kukačce. Poté pokračovala 400 m na jih před most přes řeku Úhlavu do vesnice Štáhlavy. Zde se severní větev cesty spojovala s jižní. Poté vedly společně přes most na západ do vsi Štáhlavy.

Jižní větev cesty z tohoto místa pokračovala na jihozápad po úbočí vrchu Maršál 1,1 km, kde se k cestě z 3. vojenského mapování přidala cesta z 2. vojenského mapování. Poté vedla na jihozápad z lokality Svidná 500 m z kopce. Dále se ubírala na jihozápad podél bezejmenného potoka a pokračovala 800 m do lokality Pod Borkem, kde se dostala do zastavěné oblasti a odpojila se od bezejmenného potoka. Odtud směřovala na jihozápad 700 m po rovině. Zde se jižní větev sbíhala se severní větví cesty.

Nesporně dochovaný úsek cesty se nacházel na jižní větví cesty a na jižní polovině severní větve cesty. Pravděpodobný úsek cesty se nacházel v historickém centru vsi Štáhlavy. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 132-136.

Úvozy

Úvozy u jižní větve se rozdělují na další tři úvozové svazky, toto rozdělení je jen teoretické, není zde stopa fyzického rozdělení úvozů.

První svazek je nejsevernější a také nejméně dochovaná. Zde úvozy začínají ve svahu při vstupu do dnes zastavěné oblasti v lokalitě Na Kukačce na jih od dnešní cesty. Mohlo jít také o samostatnou cestu, která se zachovala pouze v tomto krátkém úseku. Úvozy jsou zachyceny čtyři s maximální délkou 130 m. V této větvi měl nejhlubší úvoz hloubku 0,2 m (viz graf řezu č. 44). Úvozy zde byly zachyceny pouze na snímcích z LiDAR.

Druhý svazek začíná 170 m na severozápad od konce společné části. Z tohoto místa vede pět úvozů 70 m na jih, kde se sbíhají a pokračují společně na jihozápad podél bezejmenného potoka 90 m, zde jsou přerušeny současnou cestou. Poté pokračují podél další cesty vedoucí na jihozápad a bezejmenného potoka 600 m do polohy, která je narušena současnou zástavbou obce Šťáhlavy severně od vrchu Borek. V této větvi měl nejhlubší úvoz hloubku 1 m (viz grafy řezu č. 38,39).

Poslední, třetí svazek začíná 350 m na jih od společné části jižní větve, je nejjižnější a vedla na jihozápad 500 m z kopce, kde se stáčí pod lokalitu Pod Borkem na západ. Tudy vede 300 m do polohy narušené současnou zástavbou, kde úvozy končí. Na jih od této větve se úvozy vyskytují, nicméně kvůli jejich směru by bylo vysoce nepravděpodobné, aby se jednalo o úvozy spojené s Říšskou cestou. V této větvi měl nejhlubší úvoz hloubku 2,5 m (viz grafy řezu č. 40-43).

Severní větev úvozů začíná mezi vrchy Sedlecká skála a Maršál. Úvozy začínají 1 km jihozápadně od vsi Lhůta. Směřuje na jihozápad a po 180 m ji přerušuje silnice. 30 m za silnicí úvozy pokračují a vedou 200 až 300 m na jihozápad směrem k silnici. 200 m na jih od těchto úvozů se vyskytuje další úvoz, který vede 300 m na jihozápad do prostoru s dnes již plně recentní zástavbou obce Šťáhlavy. Východní větev začíná 1,2 km na jihozápad od vsi Lhůta. Úvozy zde vedou 450 m směrem na jihozápad, pak jsou přerušeny silnicí. Pokračují na jih až jihovýchod 400 m do prostoru dnes již plně destruovaného recentní zástavbou Šťáhlav. Vizualní prospekce tohoto úseku (viz příloha č. 210) je zachycena na fotografiích č. 31-33.

Exkurz č. 39: Šťáhlavy

Poprvé jsou Šťáhlavy zmíněny v historických pramenech v roce 1239, kdy byla ves darována kostelu sv. Vavřince na plzeňském hradě. Roku 1541 jsou také uvedeny v Kronice české. Vznik obce se předpokládá již před polovinou 10. století. Šťáhlavy spadaly pod farní kostel ve Starém Plzenci, to dokládá i první matrika z roku 1651 (Kepková a kol. 2019, 28–33). Asi po 50 letech

od založení Nové Plzně se Štáhlavy rozpadly na několik vladyckých statků (Kepková, J. a kol. 2019, 44–46). Štáhlavy jsou ves oboustranného ulicového typu (viz příloha č. 201).

Úsek 28: Štáhlavy – Starý Plzenec

Cesta v tomto úseku je pouze předpokládaná podle map z 2. a 3. vojenského mapování a Císařských otisků Stabilního katastru. Začala sjednocením cest na břehu řeky Úslavy. Poté pokračovala 300 m na západ přes řeku podél bezejmenného potoka do centra Štáhlav. Odtud vedla 800 metrů na sever téměř po rovině kolem Štáhlavského zámku a kostela sv. Vojtěcha. Zde překračovala bezejmenný potok a pokračovala ve stejném směru 800 m. Na tomto místě se nacházel další bezejmenný potok a rovněž hrad Radyně a raně středověké hradiště Starý Plzenec. Za potokem vedla trasa 300 m do vsi Starý Plzenec, pak se ubírala 500 m na sever a stáčela se podél řeky v 850 m dlouhém úseku do historického centra Starého Plzence.

Pravděpodobný úsek cesty se nacházel v historickém centru Starého Plzence. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 137-141.

Úsek 29: Starý Plzenec – Čechurov 1

Úsek začíná ve Starém Plzenci 100 m na východ od kostela sv. Jana Křtitele, u něhož se cesta rozdělovala na tři možné trasy vedoucí na Novou Plzeň (dále jen Plzeň). První vedla na sever přes řeku Úslavu a pokračovala dále podél řeky směrem na Koterov. Druhá, nejpravděpodobnější, vedla ze Starého Plzence západním směrem na Černice. Třetí pak na jihozápad směrem na Štěnovice, tato cesta je nejbližší hradu Radyně.

První cesta směřovala na sever 400 m z kopce k řece Úslavě. Překročila ji a pokračovala na severozápad 900 m, opustila zastavěnou oblast a po 600 m překročila bezejmenný potok. Dále se ubírala 1 km z kopce, až dorazila ke Koterovským skalám.

Druhá cesta pokračovala společně s třetí od kostela sv. Jana Křtitele 400 m na jihozápad, pak se rozdělují. Druhá větev vedla na severozápad 600 m do mírného kopce na konec zastavěné oblasti obce Starý Plzenec. Dále pokračovala do kopce na severozápad na jižní stranu vrchu Ostrá hůrka a na sever 1,5 km od Svatoblažské strany.

Třetí větev vedla po oddělení od druhé na západ 600 m do kopce na konec zastavěné oblasti Starého Plzence. Poté pokračovala do kopce 1,8 km na jihozápad na jižní úbočí Svatoblažské strany a dále 600 m z kopce na jihozápad.

Pravděpodobný úsek cesty se nacházel v historickém centru vsi Koterov. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládány.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 142-146.

Exkurz č. 40: Starý Plzenec

První zmínka o Starém Plzenci pochází z roku 976 od kronikáře Thietmara Merseburského. Archeologicky je hradiště Starý Plzenec doloženo v 9. století (Kuča 2002, 184). V letech 1003–1012 se zde uvádí mincovna. Mezi roky 1224 a 1228 tu bylo sídlo Václava I., v té době je uveden také komorník, kastelán, vladař a arcijáhen. Roku 1266 zde bylo evidováno osm kostelů, z toho nejstarší je sv. Petra z poloviny 10. století (Kuča 2002, 182–183). Roku 1361 Karel IV. osvobodil obyvatele městečka Starý Plzenec od všech robot a dávek s výjimkou královské berně kvůli nesnázím spojeným s výstavbou hradu Karlskronu (Radyně). Mimo to ovšem museli obyvatelé městečka z každé dědiny odvádět 28 grošů ročního úroku purkrabímu na Karlskronu (Kuča 2002, 182). Hrad Karlskron byl v 15. století opuštěn (Kuča 2002, 185). Jako pustý se připomíná od roku 1558 (Durdík 2000, 471-472). Starý Plzenec je ves návěsového typu (viz příloha č. 202).

Úsek 30: Starý Plzenec – Čechurov 2

Na konci tohoto úseku se tři větve cesty spojovaly do jedné a ta pokračovala do centra Plzně.

První větev začínala na severovýchodním okraji úseku u Koterovských skal a pokračovala podél řeky Úslavy směrem na západ do Koterova. Cesta do Koterova byla dlouhá 600 m. V Koterově vedla na sever 280 m a poté 180 m na západ k mostu přes řeku. Odtud pokračovala 390 m na západ. Zde první větev odbočovala na severozápad a pokračovala 360 m, kde se napojila na současnou městskou cestu, která je vedena podle 2. a 3. vojenského mapování jako hlavní cesta směřující do centra současné Plzně.

Druhá cesta začínala na jižním okraji Ostré hůrky. Trasa vedla směrem na západ z kopce 700 m, kde překračovala bezejmenný potok. Poté pokračovala 300 m na západ, než se napojila na hlavní cestu do Plzně. Po ní se ubírala na severozápad ještě 2 km a připojila se k první větvi cesty.

Třetí větev, nejjižnější, začínala v tomto úseku 600 m jihozápadně od vrcholu Svatoblažské strany. Pokračovala 165 m jihozápadně, kde se napojila na silnici vedoucí do Plzně. Po ní pokračovala na sever ještě 1,5 km, než se na ni napojila větev druhá.

Cesta v tomto úseku je pouze předpokládána.

Po sjednocení větví vedla cesta v tomto úseku na sever 470 m.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 147-151.

Exkurz č. 41: Koterov

První písemná zmínka o Koterově pochází z roku 1369, kdy ho koupil plzeňský měšťan Vavřinec z Kralovic (Bernhardt a kol. 2017, 8). Koterov je ves návěsového typu (viz příloha č. 203).

Úsek 31: Plzeň – Východní Předměstí

V tomto úseku se nachází jižní větev cesty. Ta vedla přes lokalitu, která podléhá plné zástavbě města Plzeň, dále na severozápad od Hradiště u Plzně 3 km ke kostelu sv. Mikuláše, pak z mírného kopce s celkovým převýšením 20 m a procházela kolem Velké Homolky a kostela Panny Marie Růžencové.

Pravděpodobný úsek cesty se začínal od kostela sv. Mikuláše a vedl dále do města Plzeň. Zbývající části cesty v tomto úseku jsou pouze předpokládáné.

Průběh cesty je vyobrazen v přílohách č. 152-156.

Exkurz č. 42: Plzeň-Slovany

Největší rozvoj Slovan zapříčinila výstavba císařské Nepomucké silnice v letech 1828–1833 a železnice z roku 1861. Nejstarší stavbou dochovanou na Slovanech je gotický kostel (Bernhardt a kol. 2017, 4–5), což vcelku popírá existenci nějaké frekventované větve Norimberské cesty mezi Prahou a Plzní, která by vedla přes Starý Plzenec do Plzně.

Exkurz č. 43: Božkov

Božkov se poprvé objevuje v písemných pramenech v roce 1338, nicméně se předpokládá jeho starší původ (Bernhardt a kol. 2017, 7). Božkov je ves oboustranného ulicového typu (viz příloha č. 204)

Příkladová studie

V rámci bakalářské práce byla provedena příkladová studie. Na základě dat leteckého laserového skenování, dat z dálkového průzkumu země a terénní prospekce byl vybrán lépe zachovaný úsek historické cesty. Zde jsem se pokusil vyhledat možné ztrátové artefakty, které mohou souviset s provozem na cestě v minulosti, případně dokonce přispět k datování úseku cesty či jednotlivých úvozů. Jelikož je prostor vystaven dlouhodobé ilegální detektorářské činnosti, přispěl průzkum k záchraně dosud v terénu zachovaných kovů. Průzkum byl konkrétně proveden na malé ploše ohraničené lesní cestou, silnicí a potokem Chýlava na pozemku p.p.č. 618/1 v k.ú. Svojkovice okres Svojkovice (viz příloha č. 157 a 158).

Detektorový průzkum byl proveden přístrojem značky XP Metal Detectors Gold Max. Pomocí něj byly lokalizovány kovové artefakty. Zpravidla se nacházely pod lesní hrabankou. Následně byl proveden lokální destruktivní zásah do země pomocí výkopu. Žádný výkop nebyl hlubší než 10 centimetrů a nenarušil více než jednu nadložní vrstvu.

Každý artefakt byl před vyzvednutím zaměřen pomocí mobilního telefonu „Real me 5G“. Pozice artefaktu byla uložena pomocí GPS souřadnic získaných přes aplikaci Locus map, kde se zapsala do mapy.

Dokumentace je zde zastoupena fotodokumentací plochy, kde se artefakt nacházel. Každá fotografie obsahuje severku a měřítko. Veškeré vyzvednuté kovové artefakty byly v laboratorních podmínkách očištěny plastovým kartáčem a nafoceny, dále popsány a bezpečně uzavřeny do plastových uzavíratelných sáčků společně s popiskem. Vybrán byl soubor 5 artefaktů k detailnějšímu očištění, tyto artefakty byly hrubě očištěny plastovým kartáčkem a louhovány v destilované vodě. Po jejich detoxikaci byly artefakty očištěny měděným kartáčem pro detailnější určení artefaktů. Poté byly artefakty opětovně nafoceny. Jedinou výjimkou byla měděná mince, která byla louhována v 10 % roztoku kyseliny citrónové, tento postup byl proveden ze snahy zajistit data pro správné zařazení mince. Veškeré artefakty byly dále předány Západočeskému muzeu v Plzni.

Z nalezených artefaktů bylo možno datovat minci na přelom 18. a 19. století. Zbylé artefakty, i když bylo možno určit, nebylo možno jednoznačně datovat. Z toho důvodu také datování této části cesty vzhledem k nedostatečnému počtu datovatelných artefaktů není možné.

Soupis artefaktů

1. Uvoz 2 nalez 1: N 49 45.815, E 013 39.810 (viz Nálezové okolnosti č. 1)
2. Uvoz 2 nalez 2: N 49 45.815, E 013 39.807 (viz Nálezové okolnosti č. 2)
3. Uvoz 2 nalez 3: N 49 45.813, E 013 39.803 (viz Nálezové okolnosti č. 3)
4. Uvoz 3 nalez 1: N 49 45.808, E 013 39.800 (viz Nálezové okolnosti č. 4)
5. Uvoz 3 nalez 2: N 49 45.813, E 013 39.827 (viz Nálezové okolnosti č. 5)
6. Uvoz 4 nalez 1: N 49 45.826, E 013 39.871 (viz Nálezové okolnosti č. 6)
7. Uvoz 4 nalez 2: N 49 45.826, E 013 39.869 (viz Nálezové okolnosti č. 7)
8. Uvoz 4 nalez 3: N 49 45.826, E 013 39.867 (viz Nálezové okolnosti č. 8)
9. Uvoz 4 nalez 4: N 49 45.817, E 013 39.841 (viz Nálezové okolnosti č. 9)
10. Uvoz 4 nalez 5: N 49 45.813, E 013 39.842 (viz Nálezové okolnosti č. 10)
11. Uvoz 4 nalez 6: N 49 45.809, E 013 39.835 (viz Nálezové okolnosti č. 11)
12. Uvoz 4 nalez 7: N 49 45.811, E 013 39.833 (viz Nálezové okolnosti č. 12)
13. Uvoz 4 nalez 8: N 49 45.808, E 013 39.834 (viz Nálezové okolnosti č. 13)
14. Uvoz 4 nalez 9: N 49 45.810, E 013 39.822 (viz Nálezové okolnosti č. 14)
15. Uvoz 4 nalez 10: N 49 45.813, E 013 39.818 (viz Nálezové okolnosti č. 15)
16. Uvoz 4 nalez 11: N 49 45.810, E 013 39.824 (viz Nálezové okolnosti č. 16)

17. Uvoz 4 nalez 12: N 49 45.805, E 013 39.814 (viz Nálezové okolnosti č. 17)
18. Uvoz 4 nalez 13: N 49 45.803, E 013 39.813 (viz Nálezové okolnosti č. 18)
19. Uvoz 4 nalez 14: N 49 45.805, E 013 39.815 (viz Nálezové okolnosti č. 19)
20. Uvoz 4 nalez 15: N 49 45.803, E 013 39.805 (viz Nálezové okolnosti č. 20)
21. Uvoz 4 nalez 16: N 49 45.800, E 013 39.811 (viz Nálezové okolnosti č. 21)
22. Uvoz 5 nalez 1: N 49 45.821, E 013 39.868 (viz Nálezové okolnosti č. 22)
23. Uvoz 5 nalez 2: N 49 45.820, E 013 39.868 (viz Nálezové okolnosti č. 23)
24. Uvoz 5 nalez 3: N 49 45.817, E 013 39.856 (viz Nálezové okolnosti č. 24)

Soupis určených nálezů:

1. Hřebí železný. Hřebík má obdélnou plochou hlavici se zaoblenými rohy s rozměry asi 3 x 2,5 cm. Dřík je hraněný asi 4 cm dlouhý téměř čtvercového průřezu. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 2 nález 1 (N 49 45.815, E 013 39.810). Artefakt po očištění Fotografie č. 34, kresba č. 1.

5. Tesařská skoba (Kramle) je železná. Kramle je kovaná s rozměry 34x1x2 cm široká. Zahnuté konce jsou dlouhé 6 cm. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 3 nález 2 (N 49 45.813, E 013 39.827). Artefakt po očištění Fotografie č. 35.

6. Svírací špendlík/odznáček k příležitosti dne Brannosti na Rokycansku z června roku 1935. Umístění úvoz 4 nález 1 (N 49 45.826, E 013 39.871).

11. Kování opasku s hraněným průřezem železné. Kování má šířku 6 cm s šířkou průřezu 1 cm. Přezka je oválného tvaru a je jednodílná bez středového trnu. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 6 (N 49 45.809, E 013 39.835). Artefakt po očištění fotografie č 36.

12. Podkova je železná a příčně podélná, kde šířka zadního okraje ozubu je menší než délka ozubu (1,5 x 1,8), ten je šikmo odsazen od zadního okraje. Podkova je bez rýhy a nemá patrné otvory. Tvarově je zařazena do typu 6b, dle typologie podkov R. Krajíce (2003, 102-108). Ten datuje typ podkov 6b do 13. století (Krajíc 2003, 104). Daný typ se v období 14. až počátku 15. století nevyskytuje (Krajíc 2003, 106). Šířka ramen podkovy je asi 3,5 cm, což R. Krajíc řadí do II. skupiny podkov s rozšiřujícími se rameny (Krajíc 2003, 102). Ovšem vzhledem k nepokračující kontinuitou Sezimova Ústí a jelikož se nejedná o sto procentní shodu, nelze tuto podkovu jednoznačně datovat. Umístění úvoz 4 nález 7 (N 49 45.811, E 013 39.833). Artefakt po očištění fotografie č. 37 a kresba č. 2.

13. Odštířek při odlévání kulek. Odštířek je oválného tvaru asi 1 cm dlouhý. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 8 (N 49 45.808, E 013 39.834). Fotografie č. 38 a kresba č. 3.

14. Měděná mince téměř bez zachované ražby. Mince má průměr 2,2 cm a je vysoká asi 0,1 cm. Po konzultaci s M. Čechurou PhDr. bylo možné určit minci, jako jedno krejcar Josefa II z počátku 19. století, určení bylo provedeno s pomocí knihy „Mince Františka I. 1792-1835“ (Novotný, V. 2008). Umístění úvoz 4 nález 9 (N 49 45.810, E 013 39.822). Fotografie č. 39 a kresba č. 4.

16. Hřebík železný. Hřebík má obdélnou plochou hlavici se zaoblenými rohy s rozměry asi 3 x 3,5 cm. Dřík je hraněný asi 4 cm dlouhý téměř čtvercového průřezu. Podle typologie hřebíků Rudolfa Krajíce (2003, 64) je tento hřebík typu IIa. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 11 (N 49 45.826, E 013 39.871). Artefakt po očištění fotografie č. 40 a kresba č. 5.

17. Hřebík železný s „T“ hlavou a kovaným hraněným dříkem obdélného průřezu. Hlava hřebíku má rozměry 1,2 x 0,8 x 0,3 cm. Délka dříku je asi 2,5 cm. Dřík má maximální rozměry průřezu 0,8x0,3. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 12 (N 49 45.805, E 013 39.814). Artefakt po očištění fotografie č. 41 a kresba č. 6.

18. Podkova blíže neurčena. Rozměry: pravděpodobná délka 6 cm šířka jednotlivých ramen 1,5 cm. Umístění úvoz 4 nález 13 (N 49 45.803, E 013 39.813).

19. Část koňského postroje železná. Pravděpodobně součást udidla kruhového průřezu. Skládá se ze dvou oválných drátků, které jsou na konci přehnuty a spojeny. Části mají délku 6 a 6,5 cm. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 14 (N 49 45.805, E 013 39.815). Artefakt po očištění fotografie č. 42 a kresba č. 7.

21. Tesařská skoba (Kramle) je železná. Kramle je kovaná s rozměry 24x 2,5 x 2 cm široká. Zahnuté konce jsou dlouhé 9 a 8 cm. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 16 (N 49 45.800, E 013 39.811). Artefakt po očištění fotografie č. 43.

21. Tesařská skoba (Kramle) je železná. Kramle je kovaná s rozměry 28 x 2,5 x 2,5 cm široká. Zahnuté konce jsou dlouhé 9 a 8 cm. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 16 (N 49 45.800, E 013 39.811). Artefakt po očištění fotografie č. 43.

21. Tesařská skoba (Kramle) je železná. Kramle je kovaná s rozměry 30 x 2 x 2 cm široká. Zahnuté konce jsou dlouhé 8,5 a 9 cm. Datace je blíže neurčena. Umístění úvoz 4 nález 16 (N 49 45.800, E 013 39.811). Artefakt po očištění fotografie č. 43.

Závěr

Historie bádání o této cestě sahá až do 1. poloviny 19. století, ovšem badatelé sledovali pouze pohraniční úseky Norimberské a Řezenské cesty. Počátky zkoumání cesty byly spjaty s lokalizací bitvy u Brůdku. Později historikové začali zkoumat také obchod, památky a listiny dokládající

cestu. První historik zmiňující Říšskou cestu v úseku mezi Prahou a Plzní byl Jan Karel Hrašek roku 1885. Historik Ivan Vávra (1973) se zabýval také úsekem mezi Prahou a Plzní. Jako první se snažil zapojit onomastiku a spojit data ze stavebně historického průzkumu s cestou. Dalším významným badatelem pro výzkum tohoto úseku byl Eduard Maur (2010), který zapojil téma obchodu do spojitosti s touto cestou. Archeologicky se dané téma zpracovává až od počátku 90. let, kdy se tématem zabýval Jaroslav Bašta. Bohužel však kvůli rozsahu daných cest nebyl proveden celistvý archeologický výzkum, který by se zabýval celou touto cestou. A z důvodu větvení těchto cest nemusí být takovýto cíl splnitelný. V úseku mezi Prahou a Plzní cesta jako taková nebyla archeologicky zkoumána. Nejblíže se k takovému výzkumu dá zařadit práce Pavla Vařeky a Petra Rožmberského (2013) „Středověké osídlení Rokycanska“, kde je tato cesta naznačena.

Cesta byla v této práci lokalizována mezi Prahou a Plzní, a to převážně pomocí historických, onomastických a kartografických pramenů. Terénní relikty cesty jsou zachovány v zalesněném prostředí prostřednictvím úvozových cest. Ty byly lokalizovány na základě dat leteckého laserového skenování a vizuální prospekce. Úvozové cesty se vyskytují v úsecích č. 17, 19, 20, 21, 22, 26 a 27.

Odbočka na Zbiroh i když méně využívaná součást cesty, mohla fungovat pouze do roku 1638, neboť vystavění jelení obory v oblasti zaniklé vsi Bukov (Rožmberský – Vařeka 2013, 22-23) mohlo značně znesnadnit možnost této odbočky a pravděpodobně přesunula cestu směřující na Zbiroh do okolí Zbirožského potoka. Tento údaj také dokládá, že se nemohlo jednat o cestu hlavní.

V 19. úseku se vyskytují úvozy, které vedou od Cekovského rybníku a směřují směrem do obce Mýto, ovšem končí před současnou dálnicí, což by mohlo naznačovat, že byl jejich průběh dále zlikvidován výstavbou dálnice. Úvozy jsou v této části mělké, nepřesahují hloubku 0,5 m. Následně se úvozy vyskytují až za západním okrajem obce Mýto, a to severně od silnice. I zde je krajina plně zalesněná a úvozů se zde nachází velké množství. Všechny tyto úvozy směřují do obce Holoubkov a mají hloubku do 2 m. Úvozy jsou přerušeny až zástavbou obce Holoubkov. V této části už se jedná o hlavní Říšskou cestu, neboť se v Mýtě platil stejnojmenný poplatek (Rožmberský – Vařeka 2013, 97). Průběh cesty v tomto úseku je detailněji popsán ve 20. úseku. Na západ od Holoubkova jsou opět zastoupeny terénní relikty cesty prostřednictvím úvozů. Tyto úvozy směřují na jihozápad do lokality Zavírka. V této části se nacházela hranice kraje a hrad Vydrůdich, který je pojmenovaný podle loupežníků, kteří na něm v 16. století pobývali (Pohl 1911, 21-33). Zde jsou úvozy přerušeny potokem Chýlava a nachází se zde brod i most. V obou těchto místech za potokem úvozy pokračují. Za potokem Chýlava jsou úvozy rozděleny do dvou

úvozových svazků (severní a jižní). Severní větev směřuje do obce Svojkovice a jižní větev pokračuje podél toku Chýlavy, až k zaniklému těžebnímu areálu, který se nacházel na jihovýchod od obce Svojkovice. Za mostem přes potok Chýlava byl proveden detektorový průzkum následujících pěti úvozů. Pomocí tohoto průzkumu byl získán soubor materiálů, který pomohl při datování úvozů. Bohužel z celého souboru 24 artefaktů se dalo datovat pouze pomocí jednoho nálezů mince, která byla určena na přelom 18. a 19. století. Zbylé nálezy se mi nepodařilo datovat. V této části byly také objeveny úvozy, které jsou zpevněné nebo se na nich nacházejí vyjeté koleje od automobilu, což zde dává možnost využívání některých úvozů do současnosti, více ve 21. úseku. Poslední nálezy terénních reliktnů byly objeveny mezi Rokycany a Štáhlavy v úsecích č. 26 a 27. Zde úvozy směřují do zaniklé středověké vsi Cháchov. Z Cháchova vede nejsilnější úvozová větev na severozápad, což by ovšem vedlo jiným směrem, a tak nepředpokládám, že by tato větev byla součástí Říšské cesty, pokud by se nejednalo o napojení jiné komunikace. Z tohoto důvodu se dále těmito úvozy nezabývám a sleduji úvozy směřující na jihozápad do Štáhlav. Mnohem větší jsou potom úvozy zachycené na jih od obce Lhůta směřující na Štáhlavy. Tyto úvozy mají hloubku na svém konci přes 2 m. Trasa cesty přes štáhlavské poleší byla pravděpodobně starší. Pokles jejího významu s vybudováním města Plzně dokládá také permanentní zánik vsi Cháchov. Také jelikož se tyto úvozy nacházejí v blízkosti archeologických nalezišť pravěkých objektů bylo by potřeba dalšího invazivního zákroku k jejich dataci a možnému ztotožnění s raně středověkou cestou do Starého Plzně a to jak pro úvozy jižně od Lhůty tak pro úvozy směřující přes Cháchov směrem na Štáhlavy. Mimo úvozy související s cestou se nachází úvozy na 22. úseku směřující z vrcholku kopce Žďár do Rokycan. Ač se jedná o úvozy, které by směrově souhlasily s cestou, nelze je s cestou jednoznačně spojovat, neboť by nebylo zcela logické vést cestu do kopce na Vrch Žďár a až odtud do Rokycan, místo přímým směrem do Rokycan. Průběh cesty z historických pramenů byl touto prací potvrzen a doplněn o terénní relikty.

Nejstarší průběh cesty spojoval Pražský hrad a Starý Plzenec. V práci je vyobrazen průběh z Prahy od Strahovské brány do Prahy Břevnova, kolem zdejšího kláštera, dále přes Prahu Řepy, Prahu Zličín, Chrástany, Vráž, Loděnice, Beroun a podél řeky Litavky do Zdic, odkud cesta pokračovala mezi Stroubinským a Červeným potokem do Žebráku. Poté vedla do Cerhovic a přes množství vodních toků do vsi Kařez a do města Mýta. Cesta směřovala dále na jihozápad s dochovanými úvozy přes Holoubkov a Svojkovice do Rokycan. Z Rokycan vedla pravděpodobně nejstarší větev cesty do Starého Plzně. Tento úsek je vázán na dobu před 90. lety 13. století, kdy byla založena Nová Plzeň (Wasková 2014,127-128). Cesta mezi Prahou a Starou Plzní je předpokládána od konce 10. století, kam se datuje bitva mezi knížetem Boleslavem II. a králem Otou II u Starého Plzně. Od 13. století probíhá rozvoj měst, ve městech se mimo

jiné rozvíjí obchod a městské právo (Klápště 2005, 395-401). Také se z hradišť přesouvala ve 13. století správa do měst a v případě hradišť se mohlo postavit město nedaleko hradiště, jako tomu bylo v Litoměřicích (Klápště 2005, 355, 366-383), což mělo za následek, že v 90. letech 13. století se založilo město Plzeň. Než se adaptovala doprava na nové město, mohla fungovat také trasa mezi Starým Plzencem a Novou Plzní, která je popsána v úsecích 28-31 a 24, kde se napojuje na městskou bránu v Plzni. Tato cesta byla pravděpodobně pouze přechodná, neboť není přímá a při cestě do Norimberku by nemělo po založení nové Plzně smysl vést cestu přes Starý Plzenec. Po adaptaci cesty na nové město Plzeň se trasa přesunula a vedla z Rokycan přes Ejpovice, Kyšice, Červený Hrádek, Doubravku, do Plzně. Tomuto průběhu nasvědčují půdorysy těchto vesnic. Zároveň má tato trasa menší převýšení.

Přes Plzeň se dá cesta jednoznačně určit od roku 1388, kdy se v nové Plzni vybíralo clo (Kůča 2002,207-232), Dalším časovým horizontem cesty bylo její přesunutí mimo tyto obce, tento průběh dokládá 2. a 3. vojenské mapování. V této době už také cesta začínala na Praze Smíchov, tedy mimo Hradčany a Malou stranu, jelikož na těchto mapách již nevede přímá cesta spojující Vráž a Prahu Hradčany. Ovšem na mapách Stablního katastru je takováto cesta naznačena, což by mohlo dokládat úplný přesun počátku cesty na konec 19. století.

V této práci se bohužel nepodařilo historicky zpracovat veškeré obce nacházející se na cestě. Mezi nezachycené obce patří: Vráž, Týček, Červený Hrádek a Kařez.

Do budoucna by bylo přínosné provést rozsáhlejší detektorový průzkum cesty, aby bylo možné jednotlivé větve úvozů lépe datovat, ověřit jejich spojitost s touto cestou a aby se ochránily památky před nelegálními detektoráři, kteří by výpovědní hodnotu této cesty mohly výrazně snížit.

Seznam zkratek

ČÚZK – Český úřad zeměměřický a katastrální

Lidar - letecké laserové skenování.

SOA Praha – Státní oblastní archiv Praha.

k. ú. – katastrální území.

p.p.č. – parcelní číslo

Seznam literatury

- Bartoš, F. M. 1949: Listy bratra Jana a kronika velmi pěkná o Janu Žižkovi. Praha: Vlastním nákladem.
- Bašta, J. 1991: Otázka zemských stezek na Domažlicku ve světle archeologických nálezů. In: J. Sláma (ed.), *Studia Mediaevalia Pragensia* 1, Praha: FF UK, 61-74.
- Beránek, B.- Hrubeš, J. 2005: Před branami Velké Prahy. Praha: Alfabila.
- Bernhardt, T. – Mazný, P. – Flaschs, P. 2017: Městský obvod Plzeň 2 – Slovany Slovany, Božov, Koterov, Hradiště. Plzeň: Starý Most.
- Broncová, D. 2005: Kniha o Zličíně a Sobínu. Praha: MILPO MEDIA s.r.o.
- Břicháček – Metlička 1999: Domažlická sídelní aglomerace v raném středověku, *Archeologie ve středních Čechách* 3/2, 259-282.
- Buňátová, M. 2016: Obchod mezi Prahou a Norimberkem v první polovině 16.století, *Český časopis historický* 114/3, 652-677.
- Čechura, J. 2019: Historie norimberské a řezenské cesty na území západních Čech. Kladruby: Vlastním nákladem.
- Cironis, P. 1993: Historie města Rokycan I. Rokycany od 10. stol. do konce třicetileté války. Rokycany: Statní okresní archiv.
- Choc, P. 1965: Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. století. In: J. Kočár (ed.): *Sborník Československé společnosti zeměpisné* 70, Praha: ČSAV, 16-33.
- Čornej, P. Bartlová, M. 2007: Velké dějiny zemí Koruny české VI. 1437-1526. Praha: Paseka.
- Čtverák, V. – Lutovský, M. – Slabina, M. – Smejtek, L. 2003: *Encyklopedie hradišť v Čechách*. Praha: Libri.
- Doskočil, K. 1954: Berní rula 2 – popis Čech r. 1654 II. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Durdík, T. 2000: *Ilustrovaná encyklopedie českých hradů*. Praha: Libri.
- Erben, J. 1868: Staré pozemní cesty a brány zemské v Čechách, *Květy* 3, 331-341.
- Garkisch, M. 1998: *Berounsko doteky minulosti*. Beroun: Okresní úřad Beroun.
- Hrachová, H. (a kol.) 2011: *Rokycany*. Praha: Nakladatelství Lidové Noviny.
- Hraše, J. K. 1885: *Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách a na Moravě*. Nové Město nad Metují: Vlastním nákladem.

Kepková, J. – Jermář, J. - Berkovec, R. – Čechura, J. 2019: Šťáhlavy – pohled do historie. Šťáhlavy: Obec Šťáhlavy.

Kořan, J. 1955: Přehledné dějiny československého hornictví. 1. díl. Nerostné suroviny v kamenných dobách pravěku Praha: Československá akademie věd.

Krzemieňská, B. 1979: Boj knížete Břetislava I. o upevnění Českého státu. Praha: Academia.

Kovář, J. 1982: Tisíciletý urbanistický vývoj Rokycan. Minulostí západočeského kraje XVIII., 229-252.

Krajíc, R. 2003: Kovárna v Sezimově Ústí a analýza výrobků ze železa. Praha – Sezimovo Ústí – Tábor: Archeologický ústav ČSAV.

Kubů, F. – Zavřel, P. 2007: Zlatá stezka 1. Úsek Prachatice – státní hranice. Historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty. 1. Úsek Prachatice – státní hranice, 2. Úsek Vimperk – státní hranice, České Budějovice – Prachatice. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích.

Kuča, K. 1998: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri.

Kuča, K. 2002: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri.

Kuča, K. 2004: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri.

Kuča, K. 2011: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri.

Květ, R. 2002: Staré stezky v České republice. Brno: Academia.

Květ, R. 2011: Atlas starých stezek a cest na území České republiky. Brno: Vidi.

Linka, J. 2013: Václav Hájek z Libočan Kronika česká, Praha: Libri.

Martínek, J. (a kol.) 2013: Moderní metody identifikace a popisu historických cest. Brno: Centrum dopravního výzkumu.

Maur, E. 2010: Některé aspekty obchodních vztahů mezi Prahou a Norimberkem v 16. a 17. století. In: Fejtová, O. – Ledvinka, V. – Pešek, J. (ed.): Ztracená blízkost: Praha – Norimberk v proměnách staletí, Praha: Scriptorium, 241-252.

Matoušek, V. – Scheufler, V. 1983: Raně novověké berounské zboží ve světle archeologických výzkumů v Berouně. *Archaeologia historica* 8, 189-196.

Menclová, D. 1956: Žebrák a Točnick. Státní hrady a okolí. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství.

Nováček 2010: Kladrubský klášter 1115-1421. osídlení, architektura, artefakty. Plzeň: Fakulta filozofická Západočeské univerzity.

Palacký, F. 1836: Geschichte von Böhmen. gröstentheils nach Urkunden und Handschriften. Erster Band, Die Urgeschichte und die Zeit der Herzoge in Böhmen bis zum Jahre 1197. Prag: Commission bei Kronberger und Weber.

Pauly, J. 1898: Památník města Smíchova. Praha: CYRILLO.

Pelant, J. 1984: Města a městečka Západočeského kraje. Plzeň: Minulost Západočeského kraje.

Pohl, J. 1911: Příspěvek k dějinám lupičství v západních Čechách v 16. století. In: Pohl, J. (ed)., Sborník Městského historického muzea v Plzni 2, Plzeň: Městské historické muzeum, 21-33.

Profous, A. 1947: Místní jména v Čechách, jejich vznik, původní význam a změny I. Praha: Nakladatelství Československé akademie věd.

Profous, A. 1949: Místní jména v Čechách, jejich vznik, původní význam a změny II. Praha: Nakladatelství Československé akademie věd.

Roubík 1938: Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha: Společnost přátel starožitností ČSL. v Praze.

Rýšavý, V. 2004: Vývoj železných hamrů v Holoubkově a okolí. Sborník Muzea Dr. B. Horáka Rokycany, suppl. Historie 12/2004. Tradice a současnost železářské výroby IV. Materiály z konference konané v muzeu Dr. B. Horáka v Rokycanech dne 23.-24.9. 2004. 32-44.

Sedláček, A. 1889: Hrady, zámky a tvrze Království českého VI – Podbrdsko. Praha: Argo.

Sedláček, A. (ed.) 1914: Zbytky register králův římských a českých z let 1361-1480. Praha: Česká akademie císaře Františka Josefa pro vědy, slovesnost a umění.

SOA Praha – Státní oblastní archiv v Praze, fond VS Zbiroh, inv. č. 1, Urbář panství Zbiroh 1652.

Soukup, R. 2008: Říšská cesta řečená "Zlatá" Norimberk – Praha v úseku Bärnau - Tachov – Trnová. In Matuzskova, J.: Staré stezky. Sborník referátů z 12. semináře uspořádaného Národním památkovým ústavem, územním odborným pracovištěm v Brně 23. dubna 2008, 53-78.

Šulista, V. – Preusz, M. 2022: Zaniklá ves Březová Lhota u Berouna. Archaeologia historica 47(1), 247-262.

Tošnerová, M. (a kol.) 2008: Beroun. Beroun: Nakladatelství lidové noviny.

Vařeka, P. a kol. 2008: Archeologie zaniklých středověkých vesnic na Rokycansku II. Plzeň: Katedra archeologie Fakulty filozofické Západočeské univerzity v Plzni.

Vařeka, P. – Rožmberský, P. 2013: Středověké osídlení Rokycanska. Praha: UNICORNIS Praha.

Vávra, I. 1973: Řezenská a Norimberská cesta, Historická geografie 11, 31-100.

Wasková, M. M. – Douša, J. a kol 2014: Dějiny města Plzně 1. Do roku 1788. Plzeň: Město Plzeň.

Žegklitz, J. 2007: Renesanční sklářská hut' v Broumech. Muzeum: Muzejní a vlastivědná práce Praha 45(2), 118-126.

Zvonař, L. 2006: Dějiny obce Bavoryně, Bavoryně: Obec Bavoryně.

Zvonař, L. 2008: Chodouň Historie a současnost. Chodouň: Obec Chodouň.

Zvonař, L. 2009: Kapitoly z historie Obce Stašov. Stašov: Obec Stašov.

Internetové zdroje a databáze

Analýza výškopisu ČÚZK: <https://ags.cuzk.cz/av/> [cit. 20-04-2024].

Archiv ČÚZK: <https://ags.cuzk.cz/archiv/> [cit. 20-04-2024].

Geoportál ČÚZK: <https://geoportal.cuzk.cz/> [cit. 20-04-2024].

Staré mapy: <http://oldmaps.geolab.cz/> [cit. 20-04-2024].

Kaiser, L. – Kočár, P. – Nováček, K. – Ryšavý, V. – Kyncl, J. – Šimůnek, P. 2004: Dokument C-TX-20050264. Digitální archiv AMČR. <https://digiarchiv.aiscr.cz/id/C-TX-200502640>

Plány z archivu ČÚZK

Císařské otisky stabilního katastru Praha Hradčany z roku 1842: https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_6068-1_1 [cit. 20-04-2024].

Císařské otisky stabilního katastru Břevnov z roku 1840 https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_558-1_3 [cit. 20-04-2024].

Císařské otisky stabilního katastru Smíchov z roku 1840 https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7068-1_4 [cit. 20-04-2024].

Mapa stabilního katastru Bílá hora vytvořená mezi roky 1888-1937 https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=kmevidc&idrastru=B2_a_14C_6701-1A_02 [cit. 20-04-2024].

Mapa stabilního katastru Řepy vytvořená mezi roky 1888-1937 https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=kmevidc&idrastru=B2_a_14C_6701-1A_01 [cit. 20-04-2024].

- Mapy stabilního katastru Zličín z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_9127_2 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Chrástany z roku 1876
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_972_2 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Chrástany z roku 1876
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_972_3 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Dušníky z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_1551_4 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Hořelice z roku 1873
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_2158_2 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Loděnice z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_3876_2 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Vráž z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_8455_5 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Svatý Jan pod Skalou z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_7450_4 [cit. 20-04-2024].
- Císařské povinné otisky stabilního katastru Tetín z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7871-1_2 [cit. 20-04-2024].
- Mapa stabilního katastru Hostim z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7599-1_5 [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Beroun z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_131-1_8 [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Králův Dvůr z roku 1840
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_3503-1_2 [cit. 20-04-2024].

- Císařské otisky stabilního katastru Počáply z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 5862-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Chodouň z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 3899-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Zdice z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 2553-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Bavoryně z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 80-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Žebrák z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 9376-1 3> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Točnick z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2 a 4C 7655 4> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Zbiroh z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 9178-1 5> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Zbiroh z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 9178-1 6> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Cekov z roku 1839
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 738-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Cerhovice z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2 a 4C 771 5> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Kařez z roku 1840
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 3060-1 4> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Mýto z roku 1839
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 4930-1 3> [cit. 20-04-2024].

- Císařské otisky stabilního katastru Holoubkov z roku 1839
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 1972-1 3> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Svojkovice z roku 1839
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 7660-1 1> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Rokycany jih z roku 1838
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 6524-1 8> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Rokycany sever z roku 1838
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 6524-1 4> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Ejpovice z roku 1838
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 1648-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Kyšice jih z roku 1838
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 3775-1 3> a
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 3775-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Červený Hrádek z roku 1839
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 932-1 3> [cit. 20-04-2024].
- Příloha č. 196: Císařské otisky stabilního katastru Doubravka z roku 1839
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 1476-1 2> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Plzeň z roku 1839
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 5849-1 6> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Štáhlavy z roku 1838
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 7808-1 4> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Starý Plzenec z roku 1838
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2 a 4C 7163 7> [cit. 20-04-2024].
- Císařské otisky stabilního katastru Koterov z roku 1838
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2 a 6C 3415-1 2> [cit. 20-04-2024].

Císařské otisky stabilního katastru Božkov z roku 1838
https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_445-1_1 [cit. 20-04-2024].

Resumé

This Nuremberg and Regensburg path is important for historical context as a part of infrastructure, that was used to transport commodities for sale as much as armies. It was part of long-distance routes from Czechia to Germany, even before Germany was founded. Historians are connecting beginnings of this path in early medieval period to saint Vojtěch's return from Rome in the end of 10th century. History of research that relates to this path started in 19th century, when historians were trying to find a place of battle called „u Brůdku“. Since 1970s also onomastic data was added to historical research. Then in 90s archaeologists started to study this path. Essential for this topic was a historical work made by Eduard Maur. In the year 2010 Eduard Maur Publisher his research about trade market between Germany and Bohemia in 16th century. From that time, he was the first who studied trade in connection to Nuremberg and Regensburg paths.

The main objective of this study was to find and interpret terrain relicts of Regensburg and Nuremberg paths in particular section, that has never been archaeologically studied before. This section begins in Prague and ends in Pilsen, where those paths were supposed to be united, especially between Prague and Rokycany. Time period, where this path was observed, is limited from early Middle Ages to early Modern period. The work started by studying written and cartographic documents, then the results were supplemented by onomastics. From these data sets maps were made by usage of the Geographic Information System. Then data from airborne laser scanning were added. Through them digital relief model was created. After that the path was divided to smaller areas, these were scanned for terrain relicts that had connection to this path. Relicts were mapped and subsequently verified by visual prospection in the field. The terrain remains are preserved only as hollow ways.

Results of those non-destructive research proved that terrain relicts of those paths and their main divagations can be found in between Zbiroh and Bukov, Cekov and Mýto, Mýto and Holoubkov, Holoubkov and Svojkovice and the last section Rokycany and Štáhlavy. These relicts are preserved in forested areas.

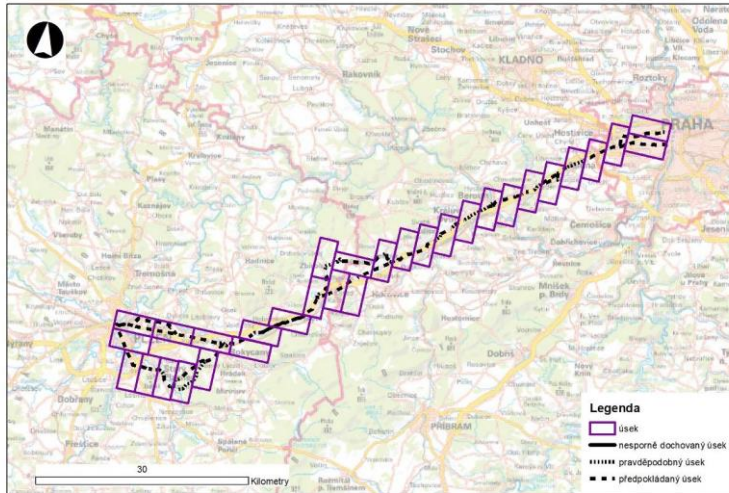
Besides non-destructive research semi-destructive research was applied in this work. Those methods are represented by small scale metal detector. This research was applied on locality „Na Závírce“, on western side of Chýlava stream. Results from metal detector can theoretically exemplify path through this place in 13th century. The theoretical part is that only one of the artefacts, that were found, can be dated to 13th century.

Most of these pathways localized in the field are no longer used. Their function was moved to newer streets, which were built since the end of 18th century. These streets were mostly situated just a few meters close to older ones, if not on them. In the section between Mýto and Holoubkov the newer street was connected to the old path and in some areas, it was also built on the path. In this part of path, the deepest relicts can be found in the Western end of section Rokycany to Štáhlavy, where relicts are deeper than 2 meters.

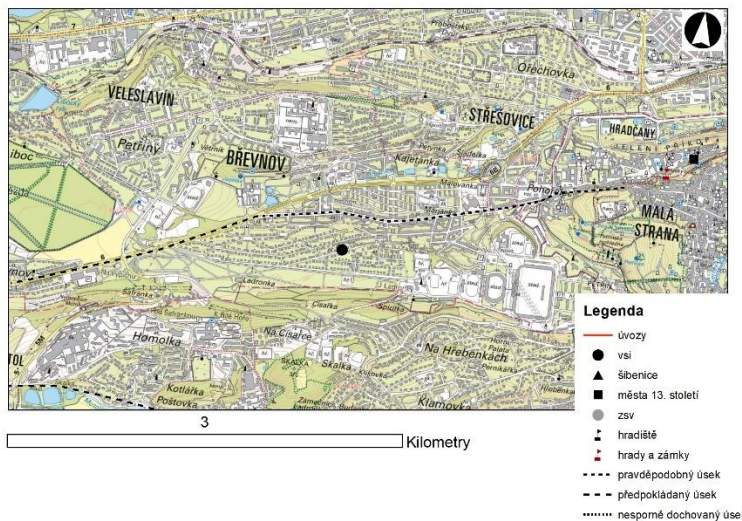
By comparison of the cartography with historical and archaeological evidence of this path the course from previous historical research was confirmed.

Přílohy

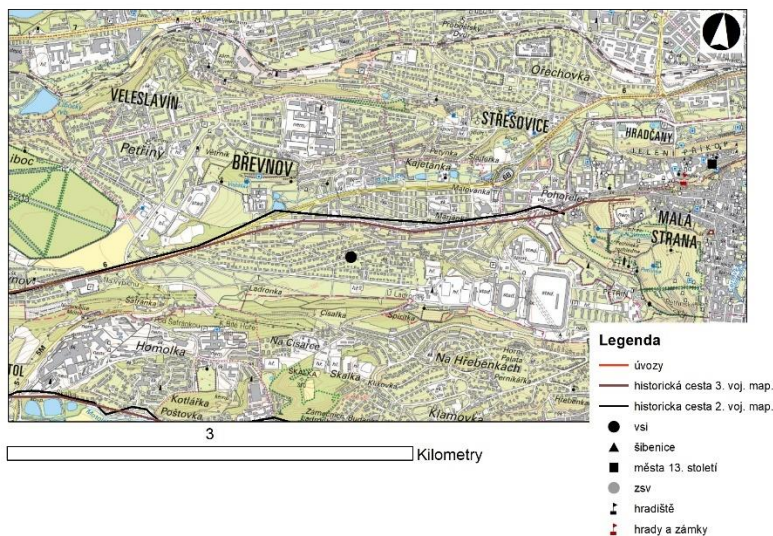
Mapové přílohy a plány



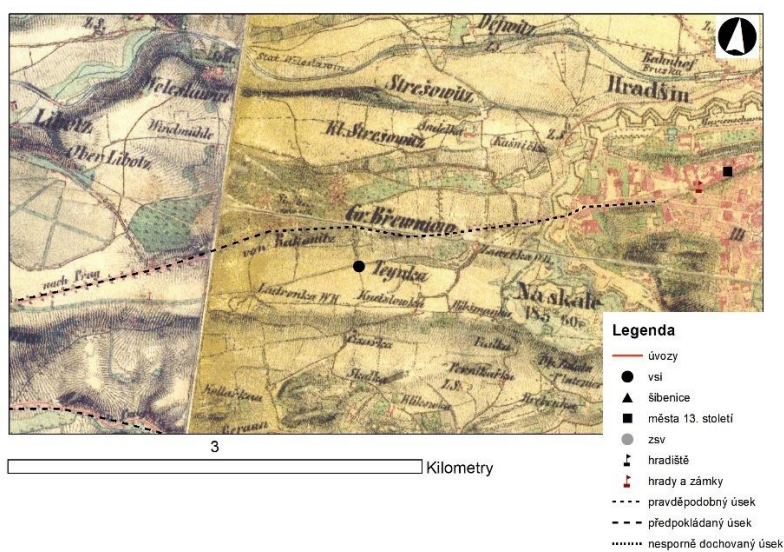
Příloha č. 1. Celkový pohled na cestu a její rozčlenění do 31 úseků v měřítku 1: 370 000 na podkladu základních map (zm50) poskytovaných portálem ČÚZK.



Příloha č. 2: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 1. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



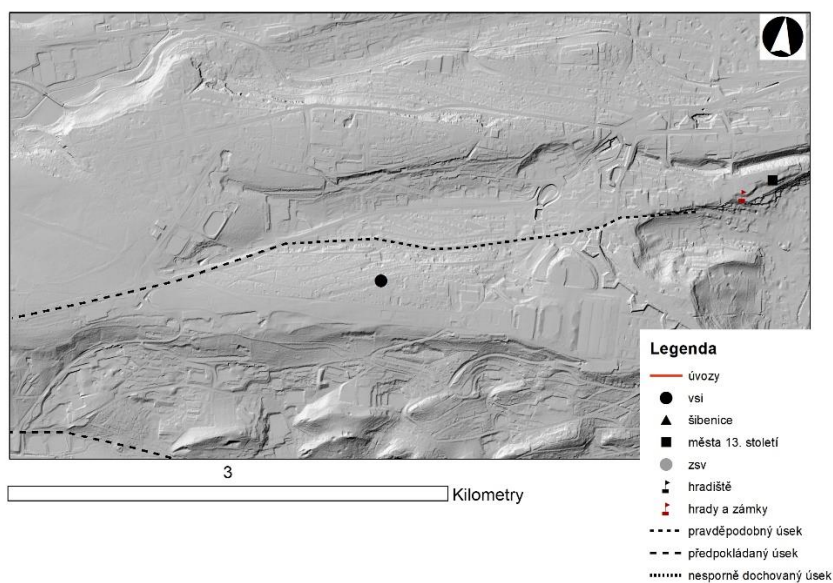
Příloha č. 3: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 1. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



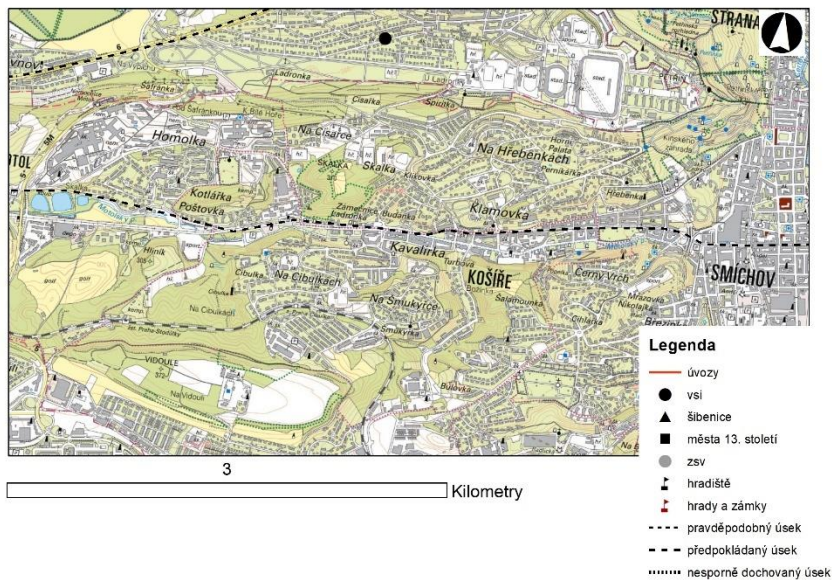
Příloha č. 4: Mapa zobrazuje průběh 1. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



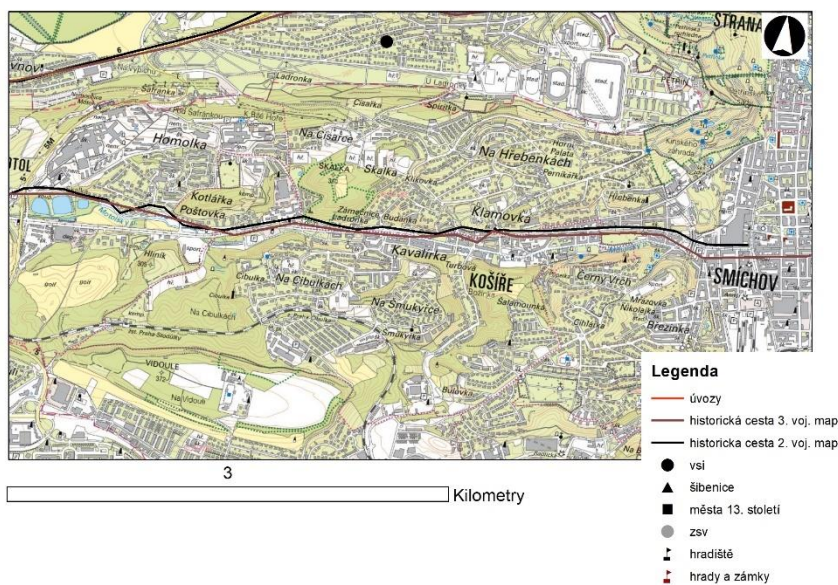
Příloha č. 5: Mapa zobrazuje průběh 1. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



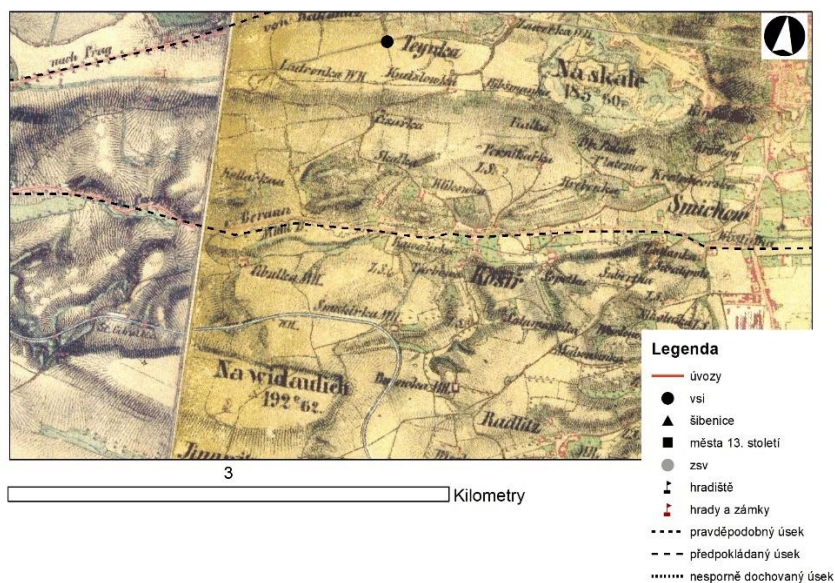
Příloha č. 6: Mapa zobrazuje průběh 1. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytnutého zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 7: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 2. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



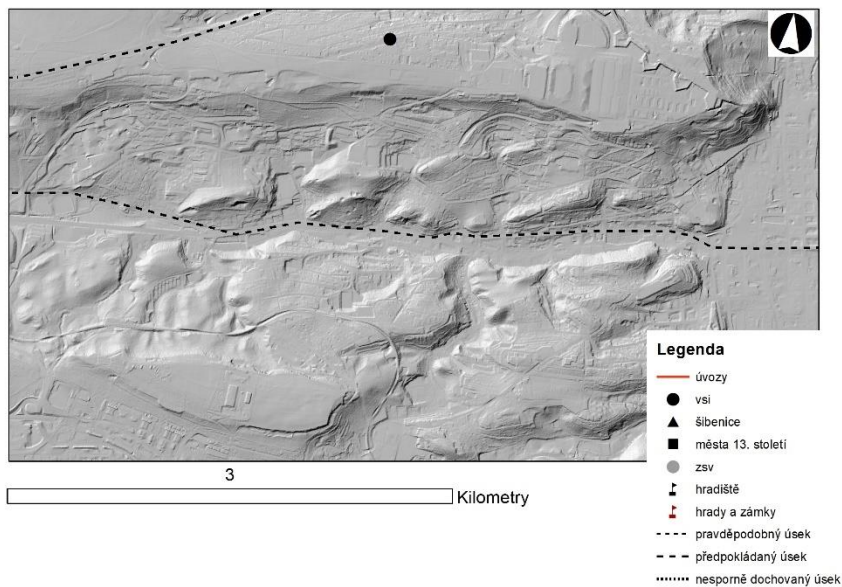
Příloha č. 8: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 2. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



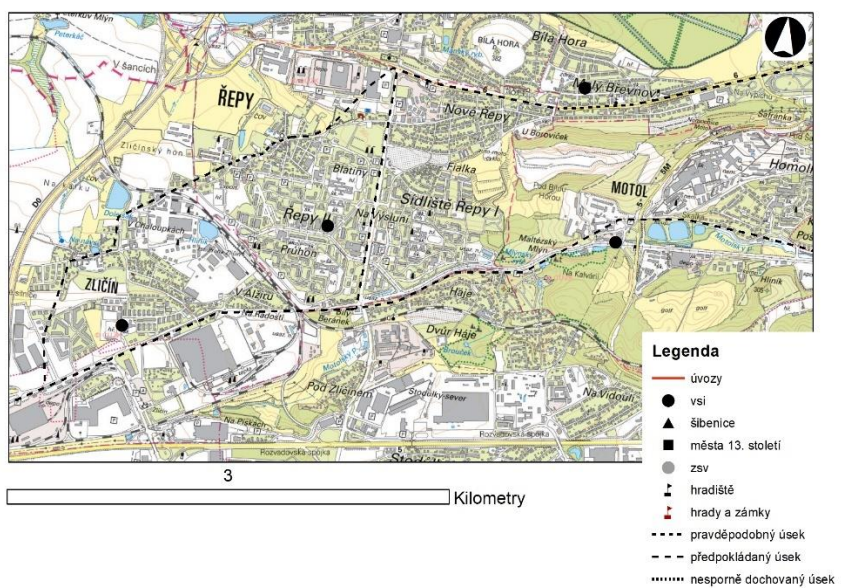
Příloha č. 9: Mapa zobrazuje průběh 2. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



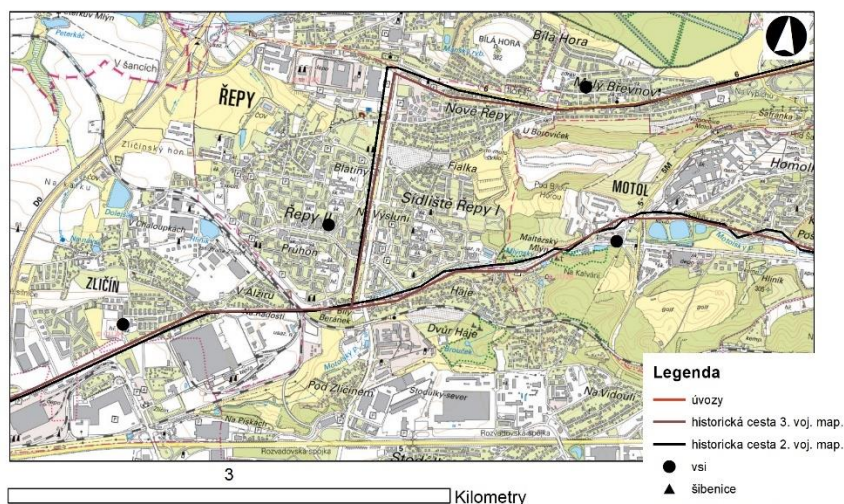
Příloha č. 10: Mapa zobrazuje průběh 2. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



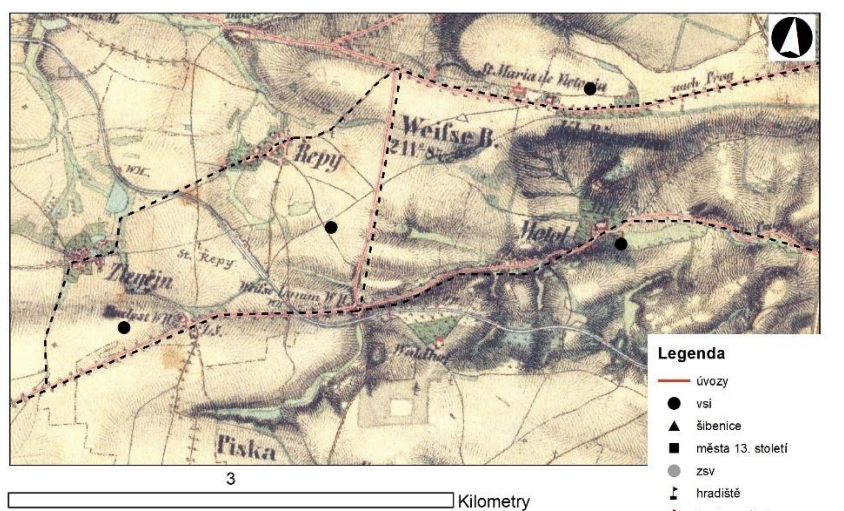
Příloha č. 11: Mapa zobrazuje průběh 2. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



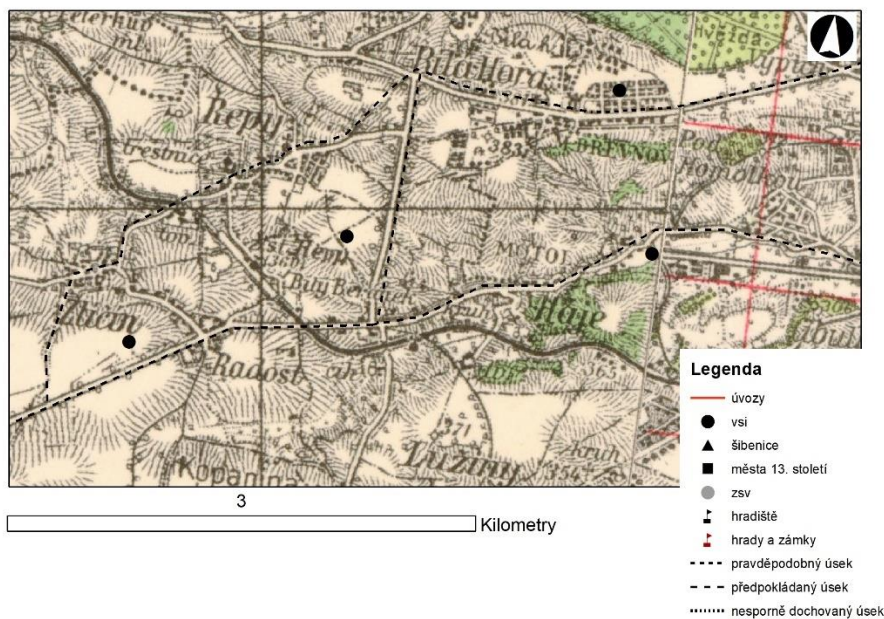
Příloha č. 12: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 3. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



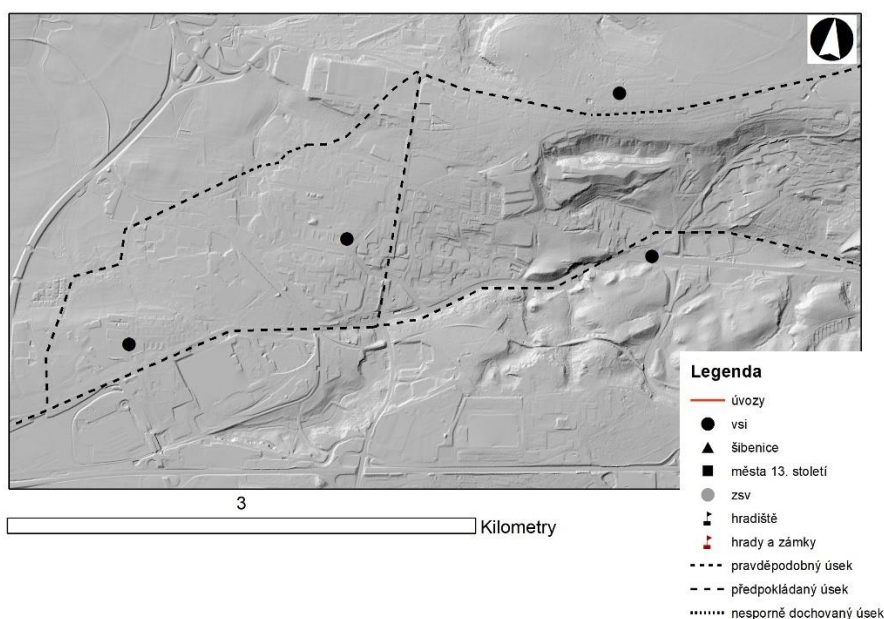
Příloha č. 13: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 3. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



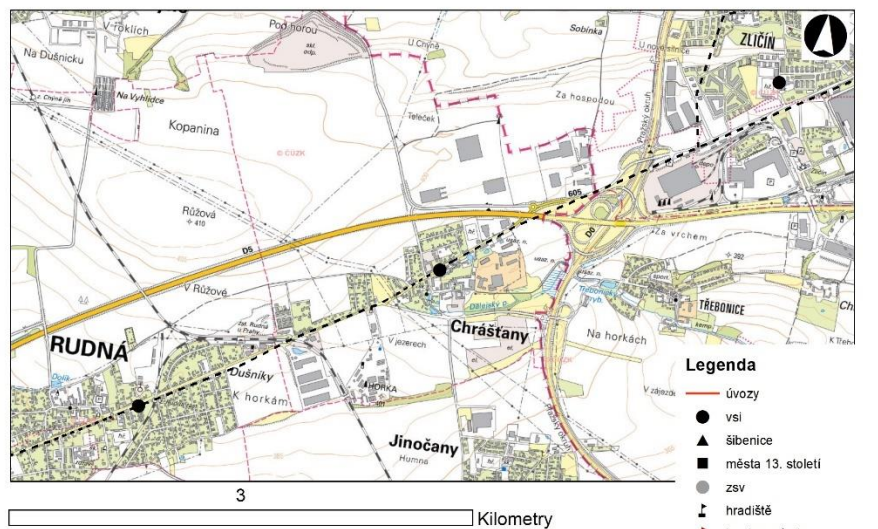
Příloha č. 14: Mapa zobrazuje průběh 3. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



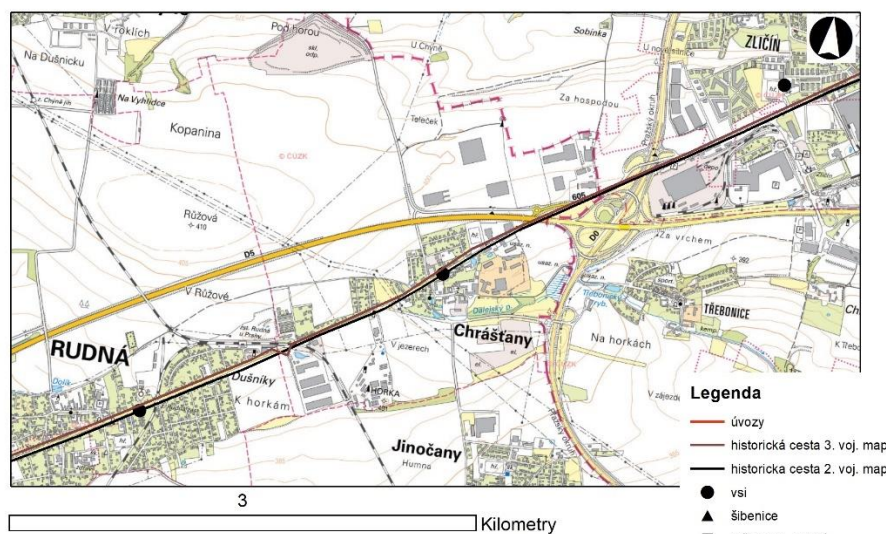
Příloha č. 15: Mapa zobrazuje průběh 3. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



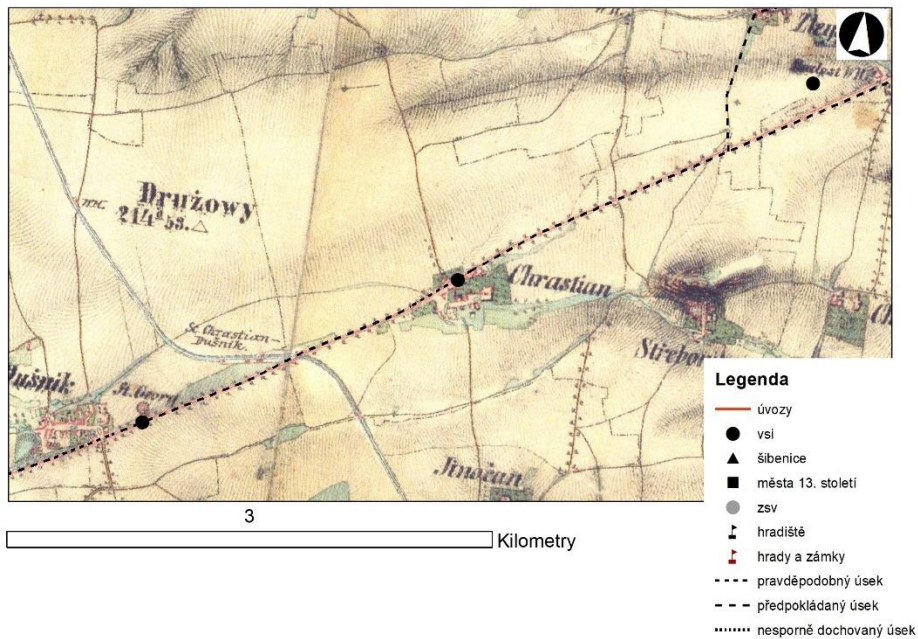
Příloha č. 16: Mapa zobrazuje průběh 3. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytnutého zdarma portálem ČÚZK.



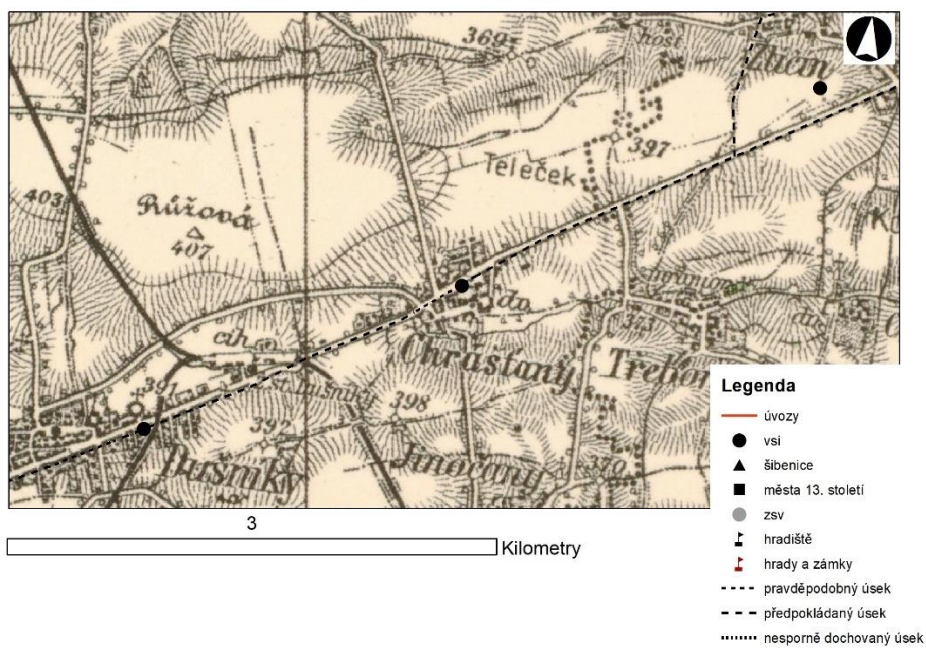
Příloha č. 17: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 4. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



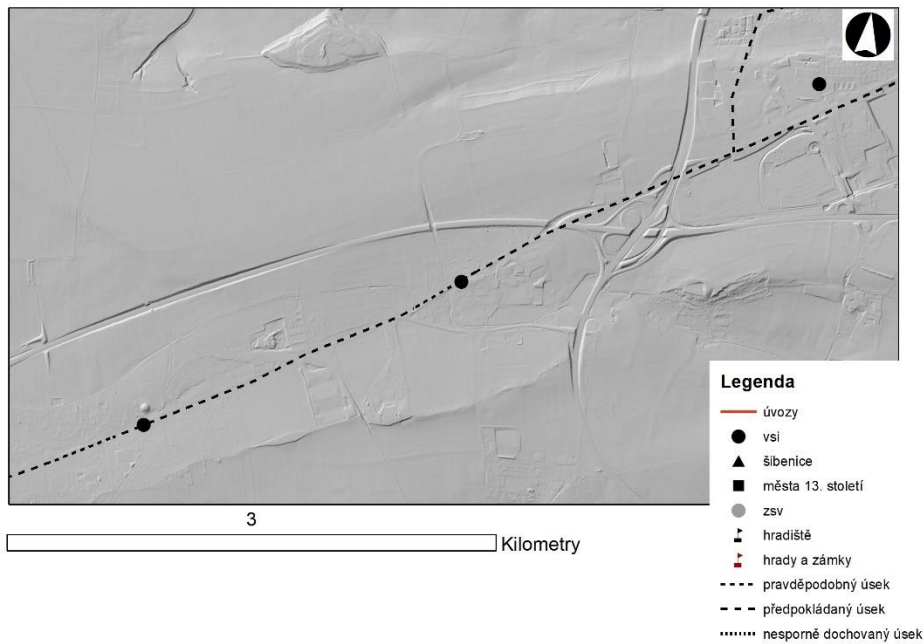
Příloha č. 18: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 4. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



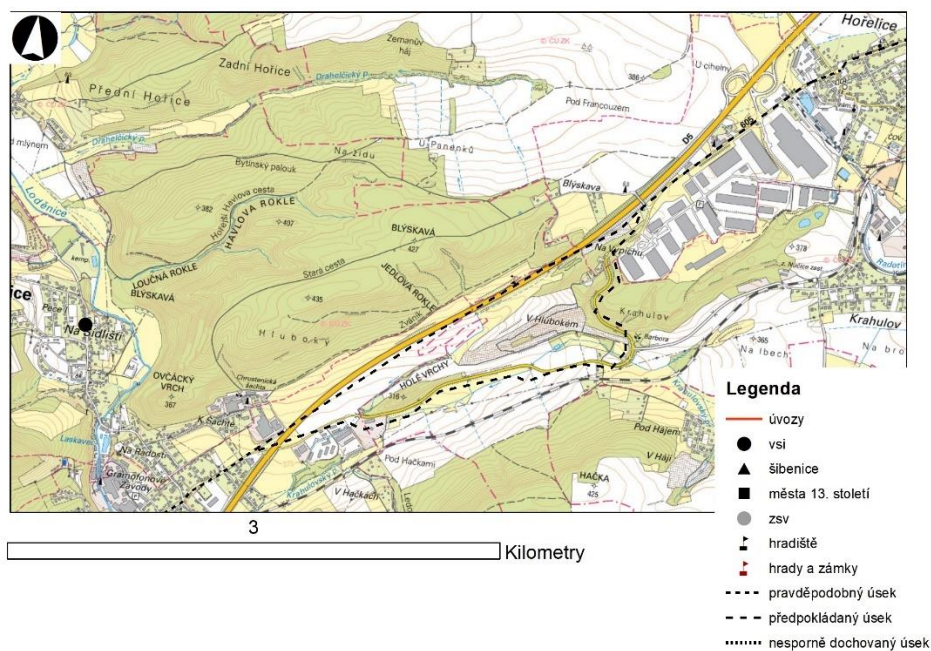
Příloha č. 19: Mapa zobrazuje průběh 4. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



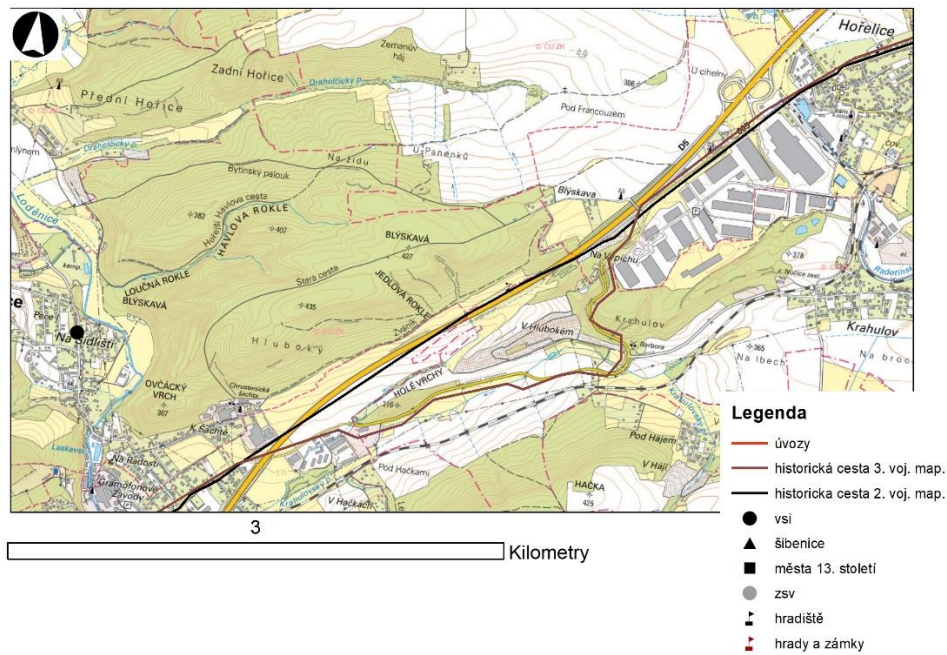
Příloha č. 20: Mapa zobrazuje průběh 4. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



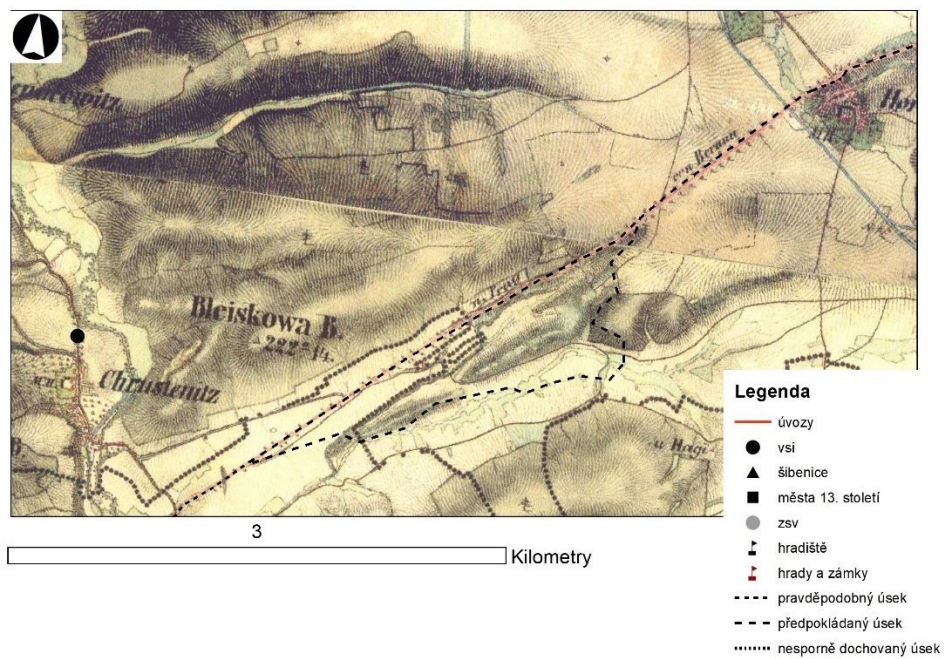
Příloha č. 21: Mapa zobrazuje průběh 4. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



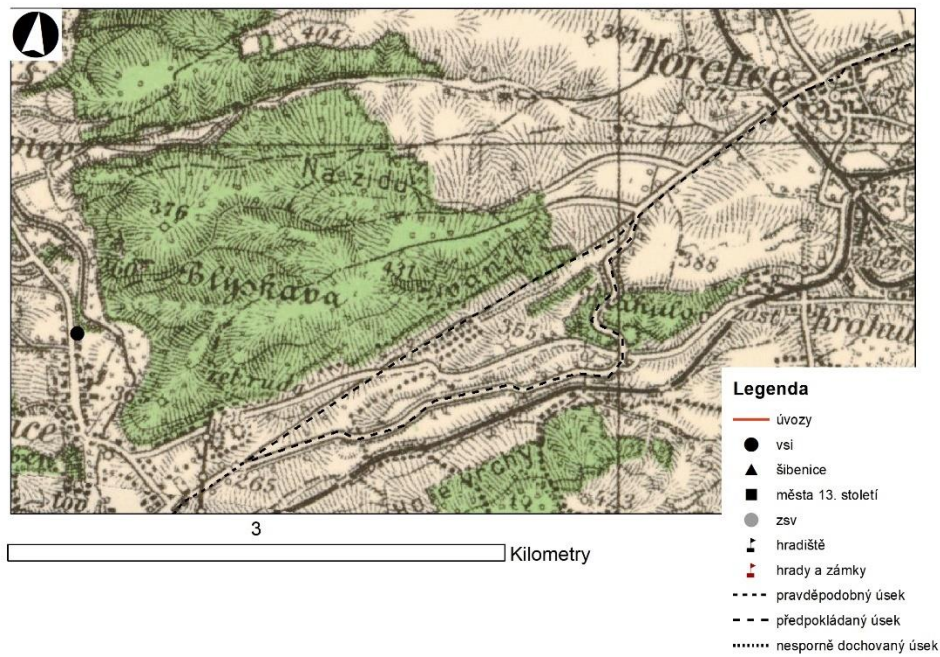
Příloha č. 22: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 5. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



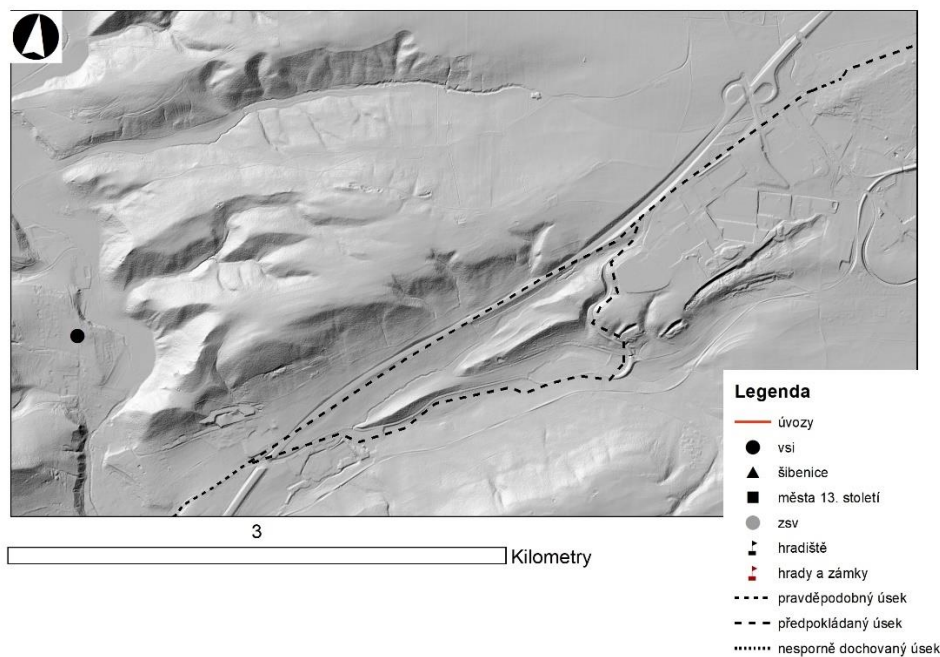
Příloha č. 23: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 5. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



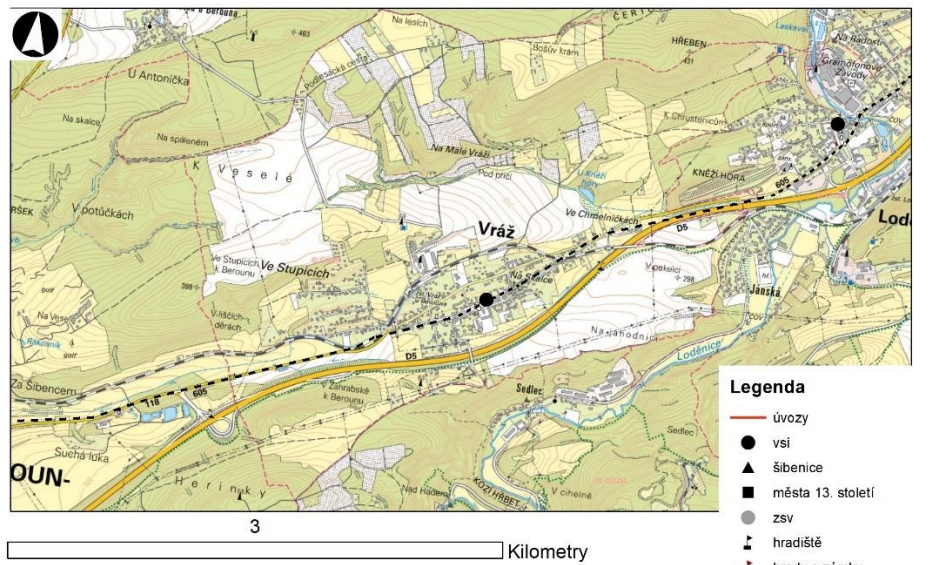
Příloha č. 24: Mapa zobrazuje průběh 5. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



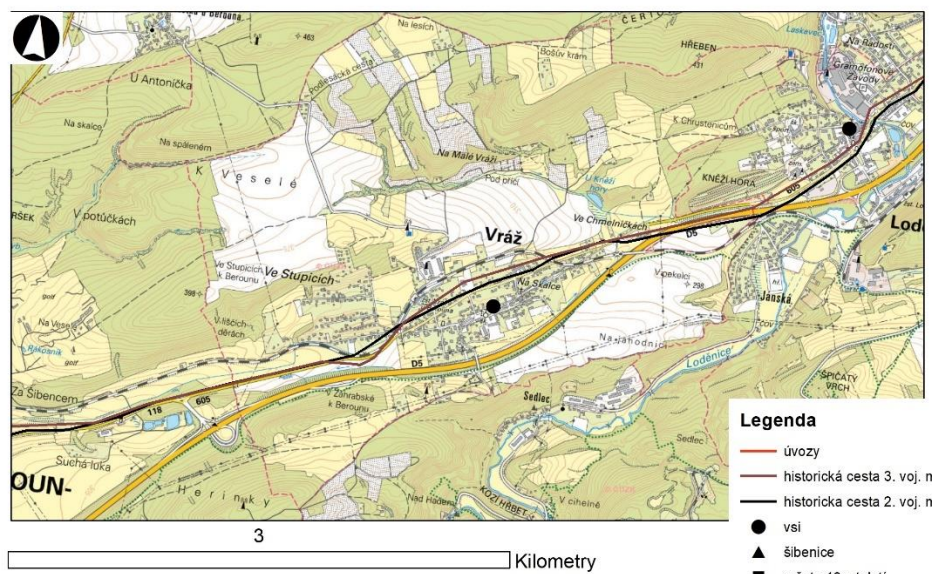
Příloha č. 25: Mapa zobrazuje průběh 5. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



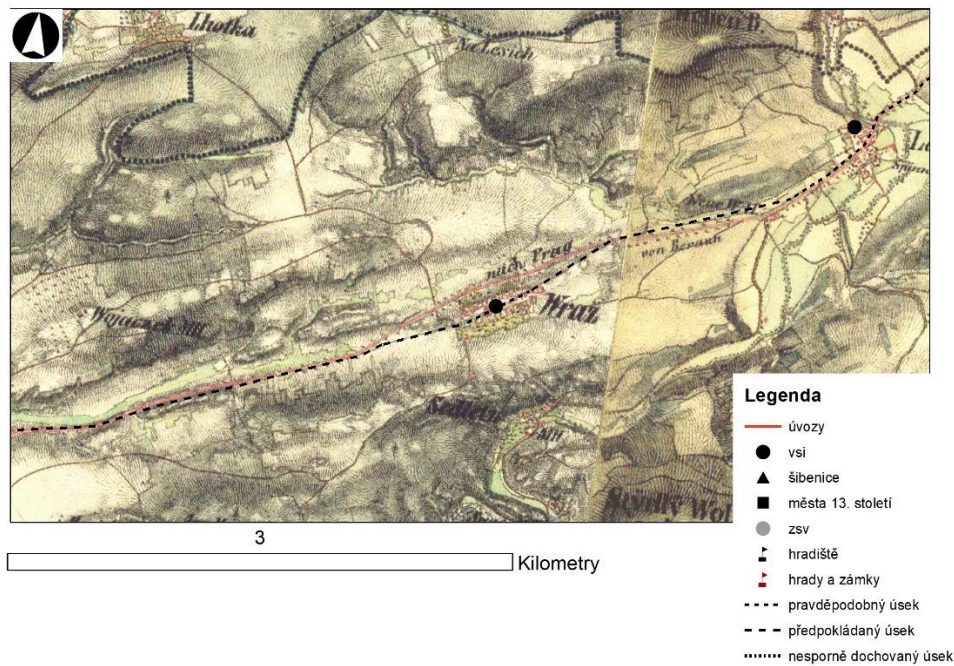
Příloha č. 26: Mapa zobrazuje průběh 5. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 27: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 6. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



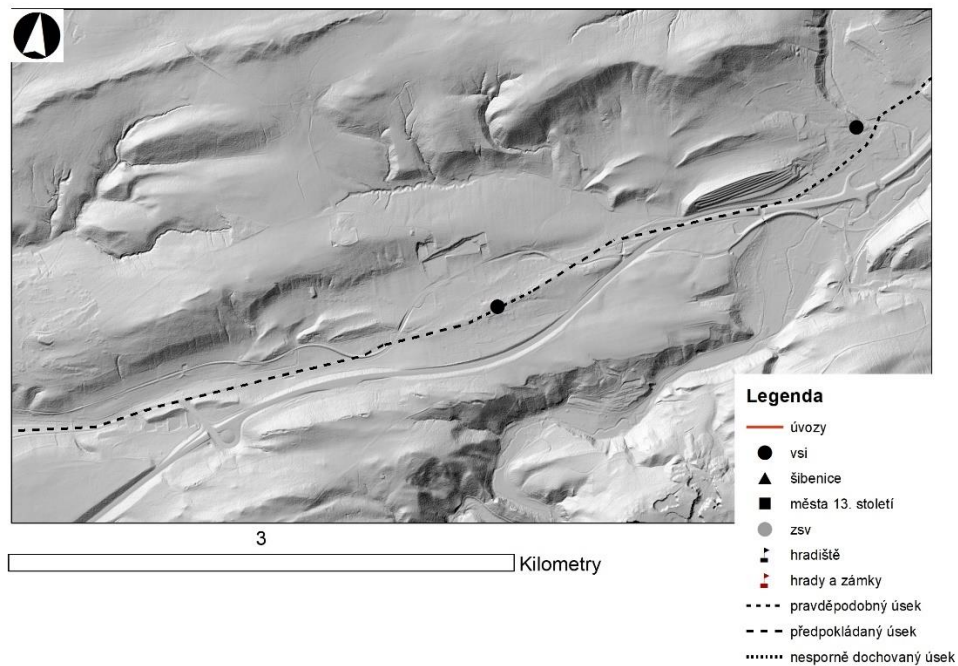
Příloha č. 28: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 6. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



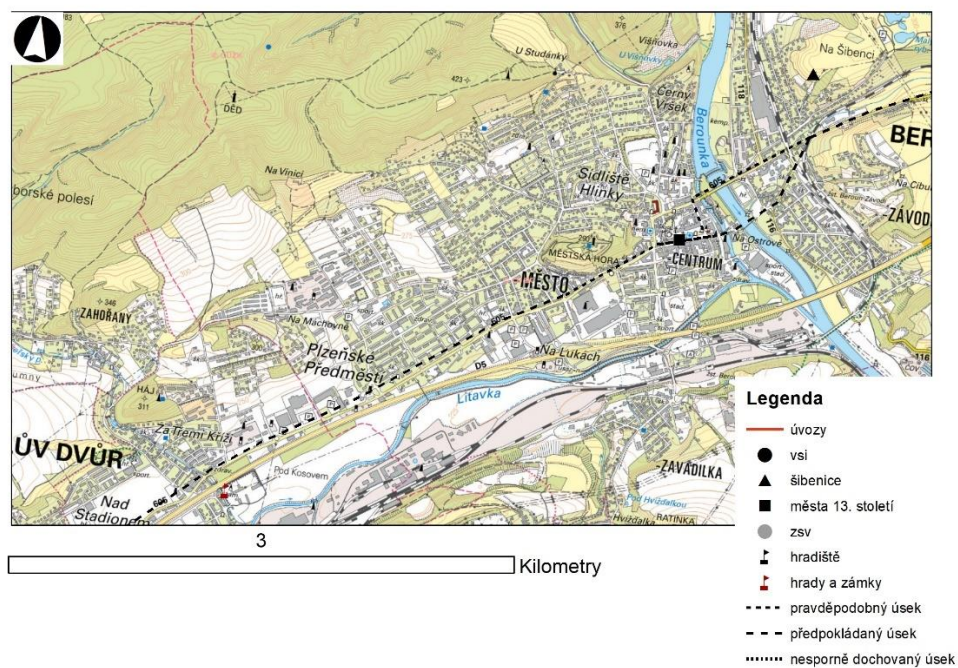
Příloha č. 29: Mapa zobrazuje průběh 6. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



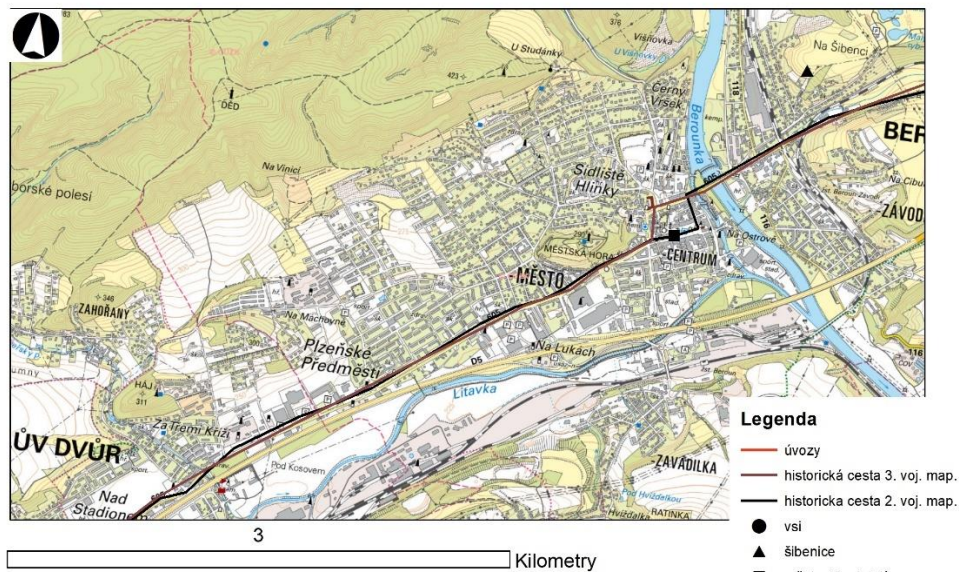
Příloha č. 30: Mapa zobrazuje průběh 6. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



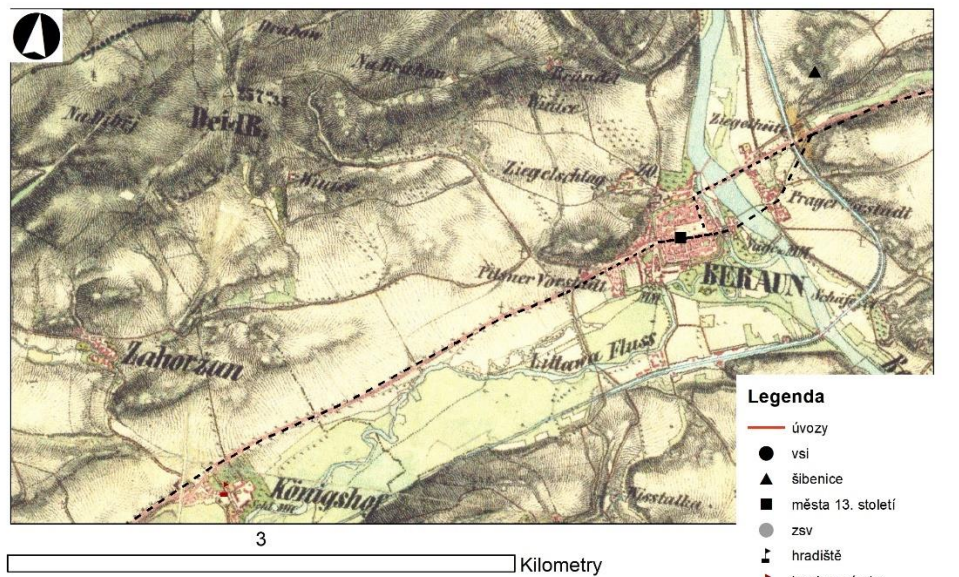
Příloha č. 31: Mapa zobrazuje průběh 6. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



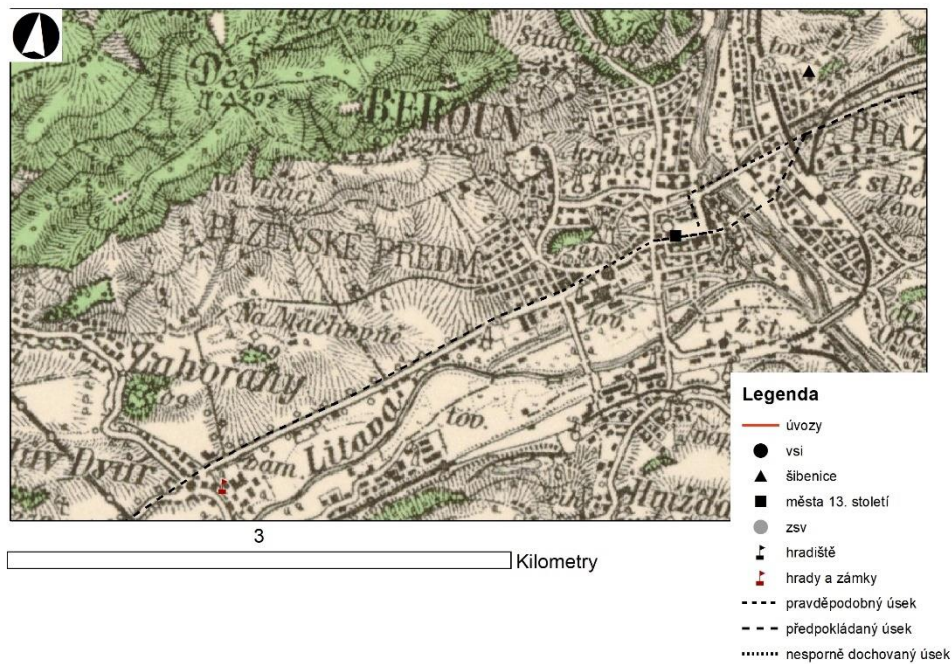
Příloha č. 32: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 7. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



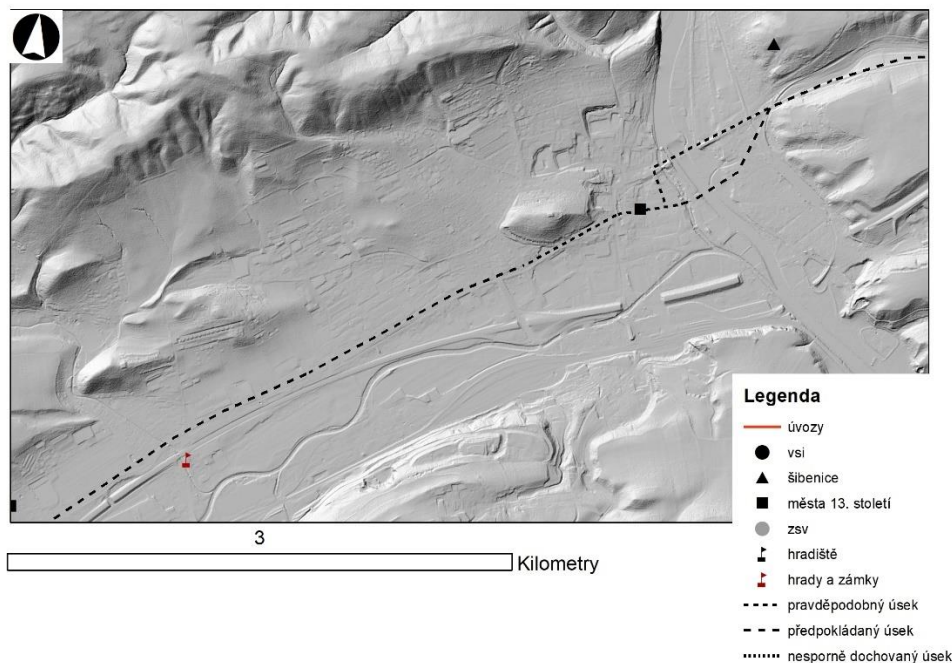
Příloha č. 33: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 7. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



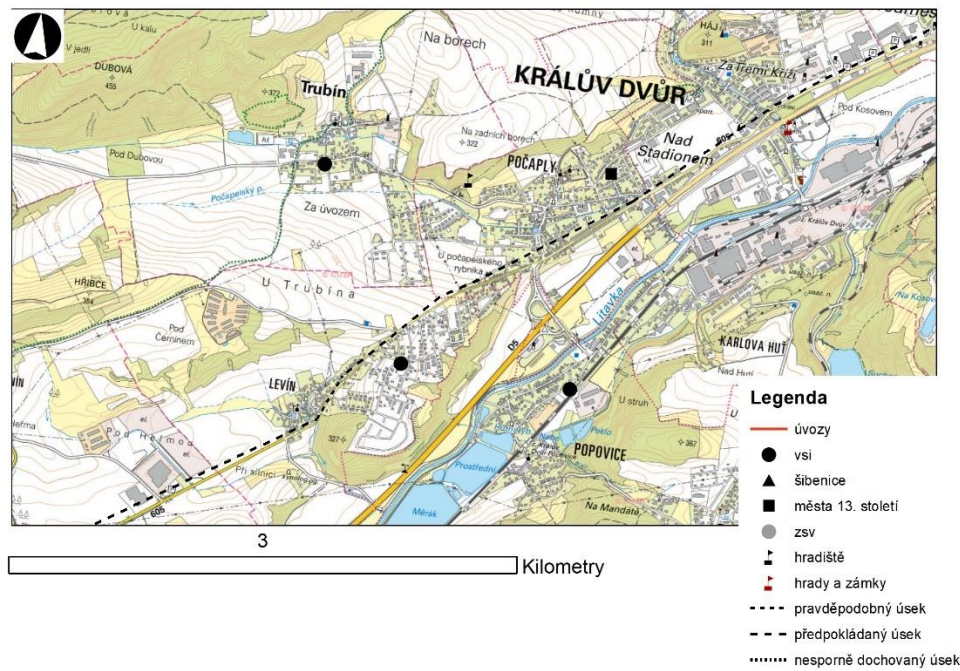
Příloha č. 34: Mapa zobrazuje průběh 7. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



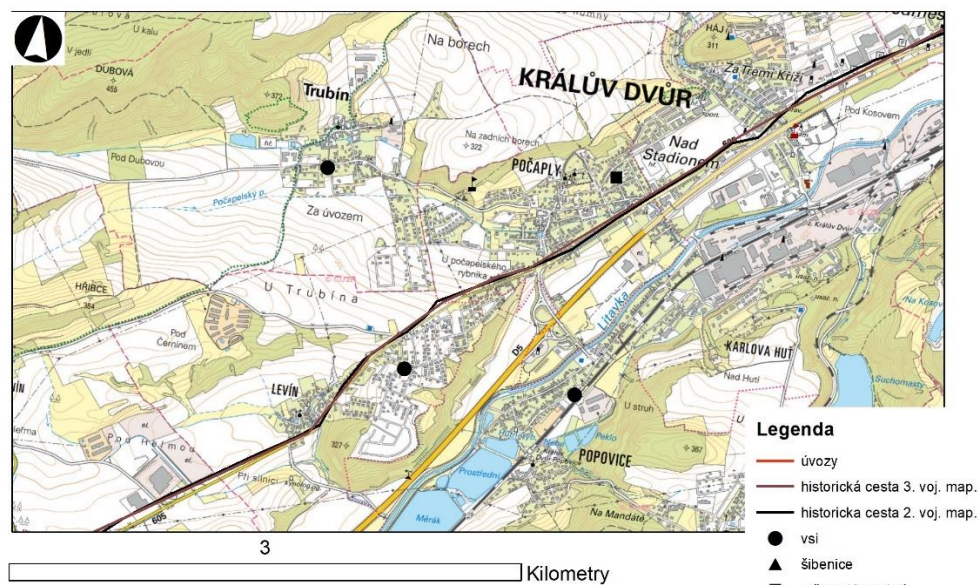
Příloha č. 35: Mapa zobrazuje průběh 7. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



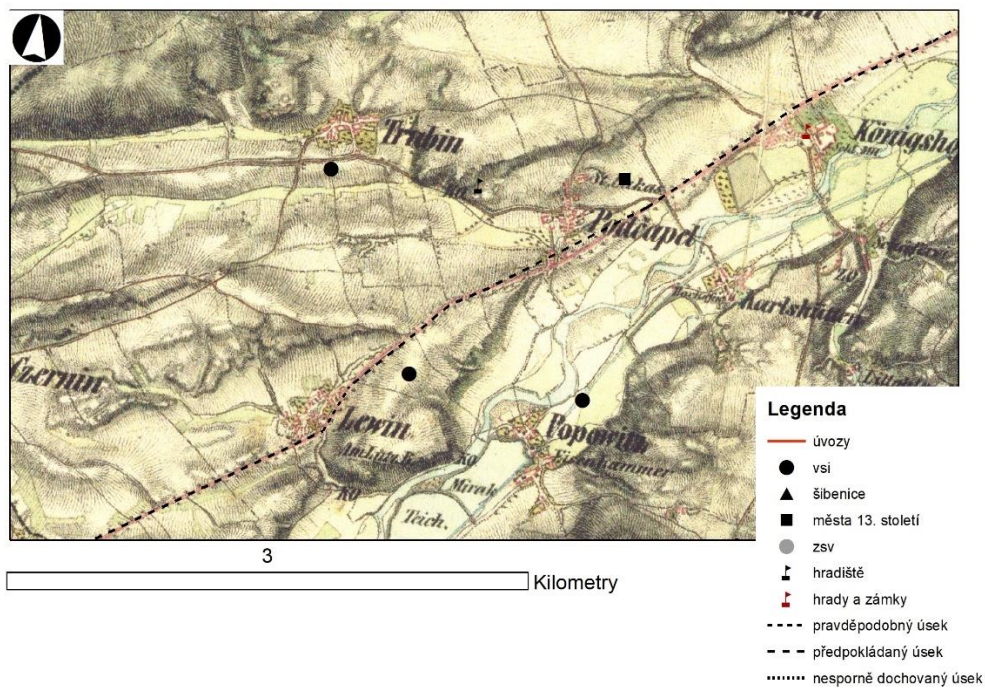
Příloha č. 36: Mapa zobrazuje průběh 7. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytnutého zdarma portálem ČÚZK.



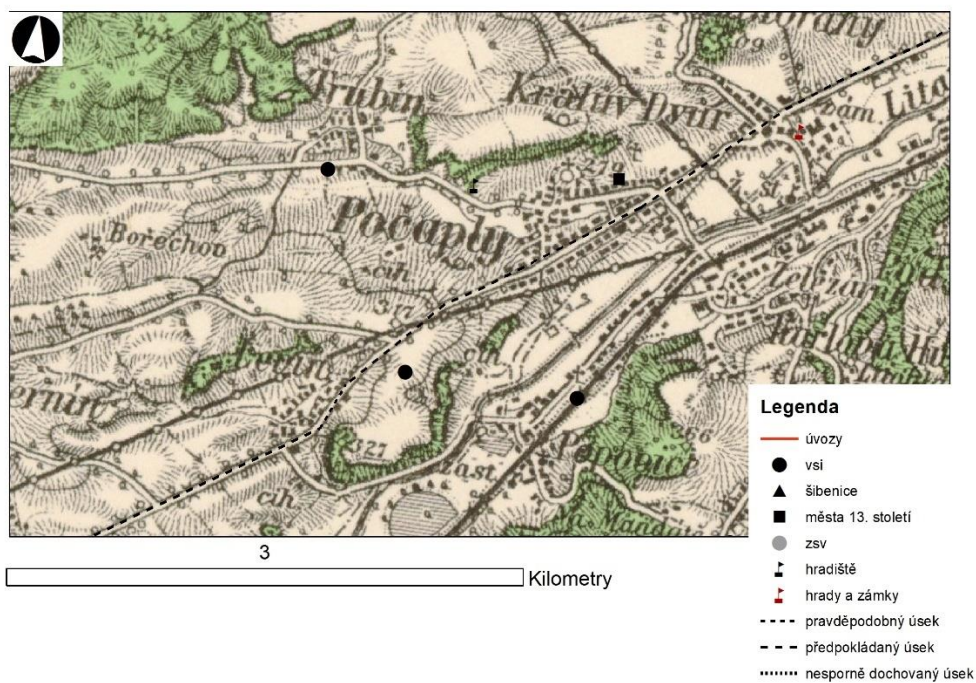
Příloha č. 37: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 8. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



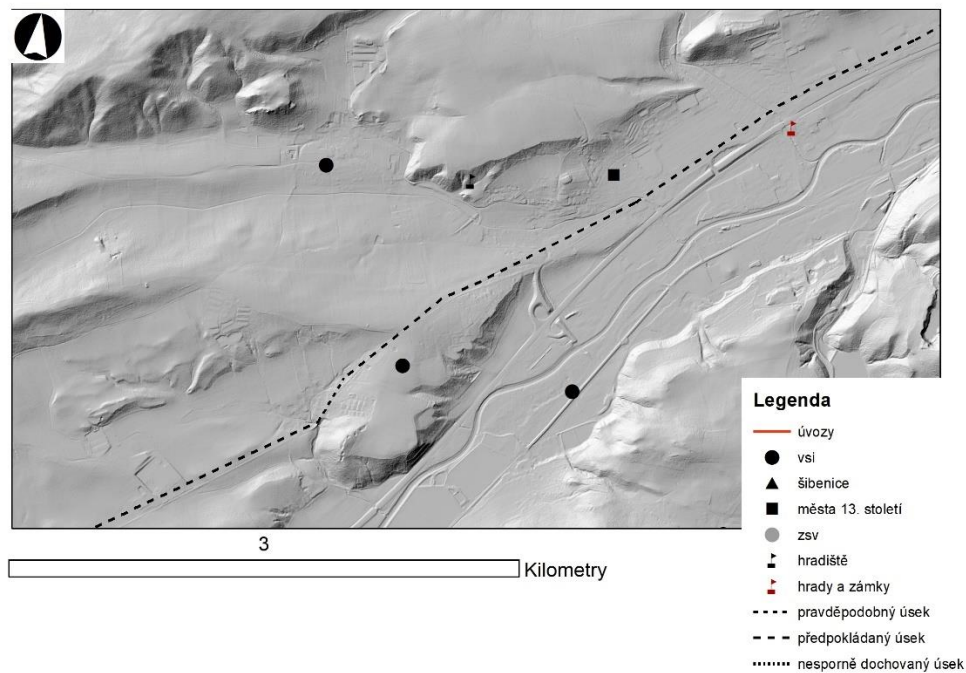
Příloha č. 38: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 8. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



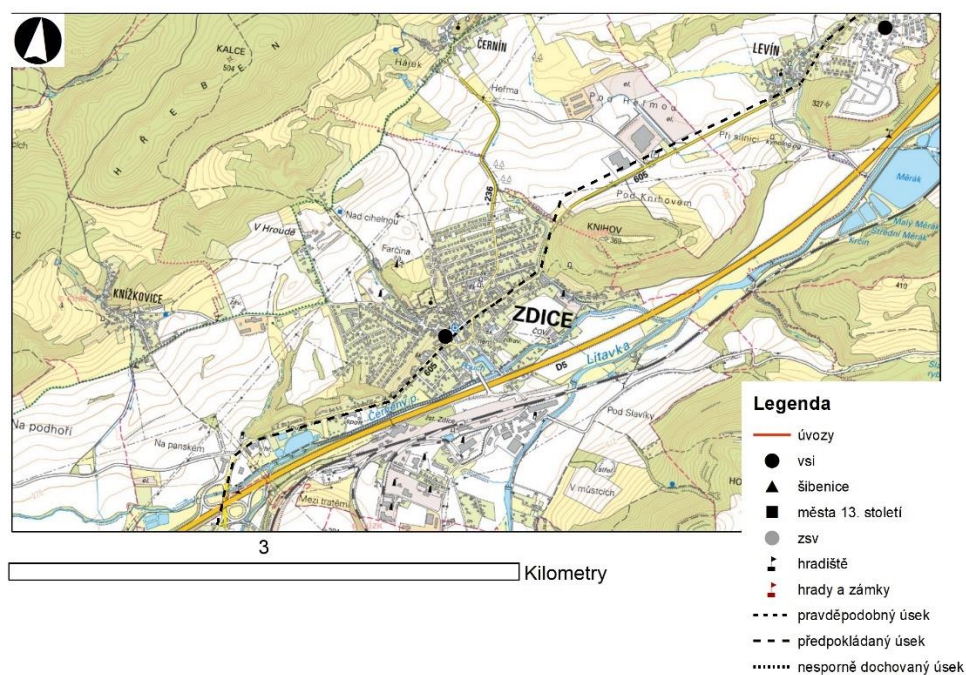
Příloha č. 39: Mapa zobrazuje průběh 8. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



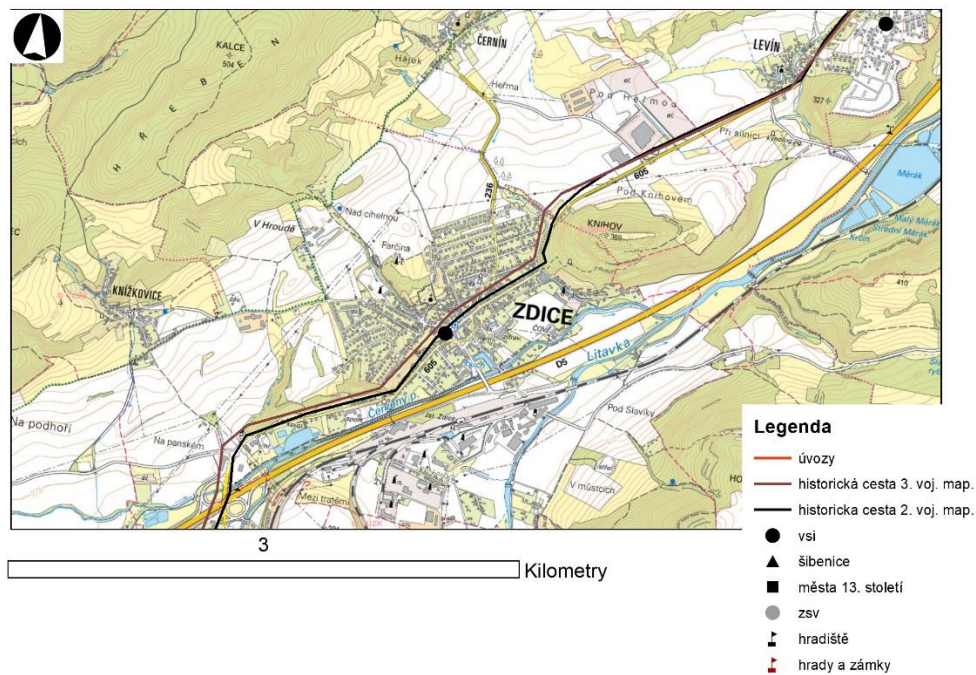
Příloha č. 40: Mapa zobrazuje průběh 8. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



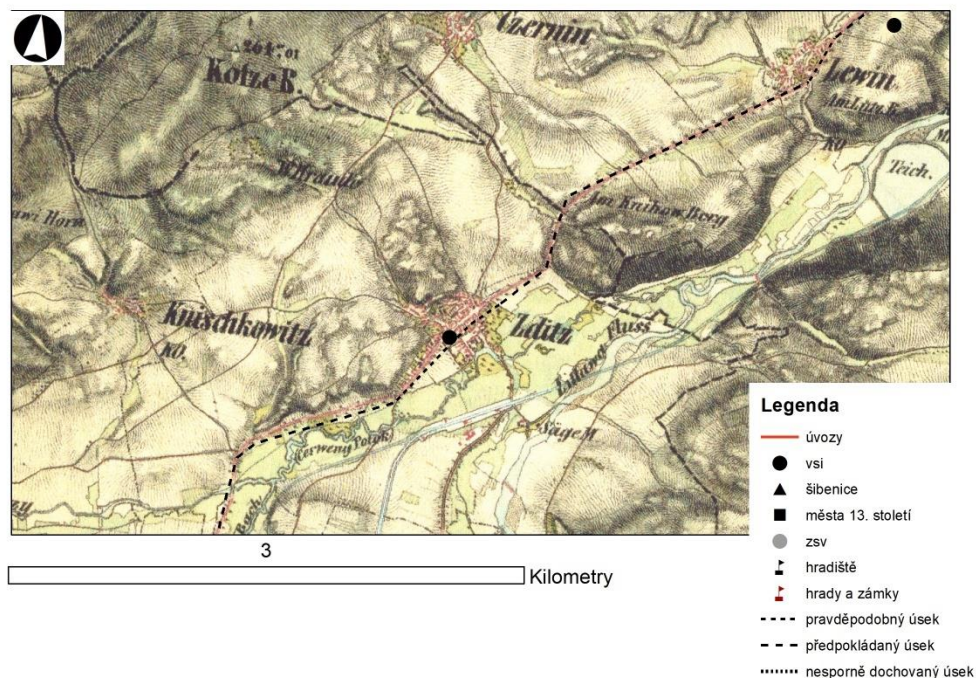
Příloha č. 41: Mapa zobrazuje průběh 8. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 42: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 9. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



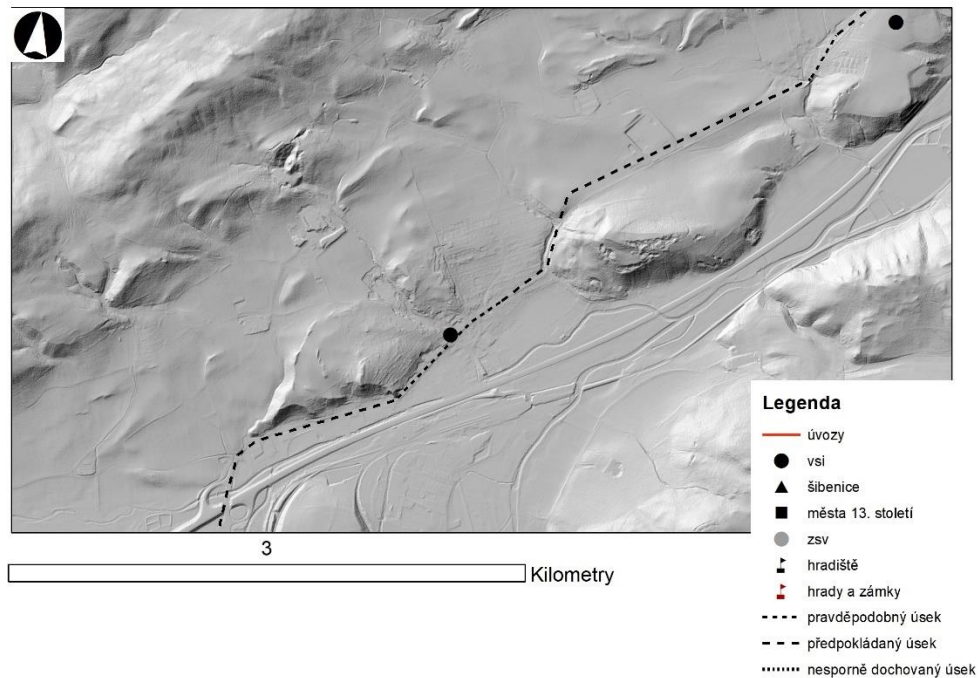
Příloha č. 43: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 9. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



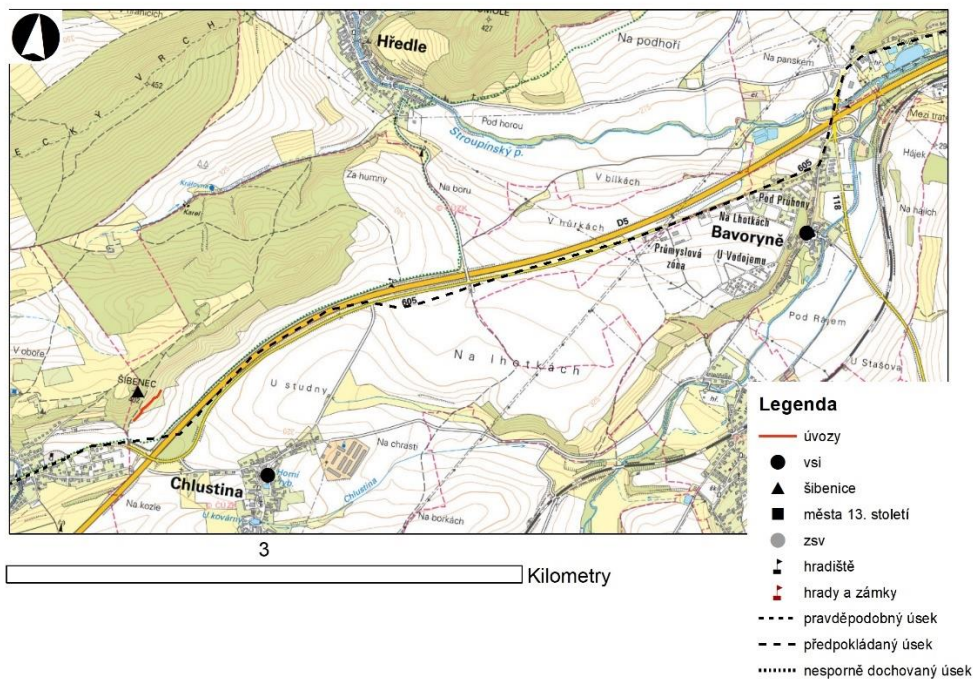
Příloha č. 44: Mapa zobrazuje průběh 9. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



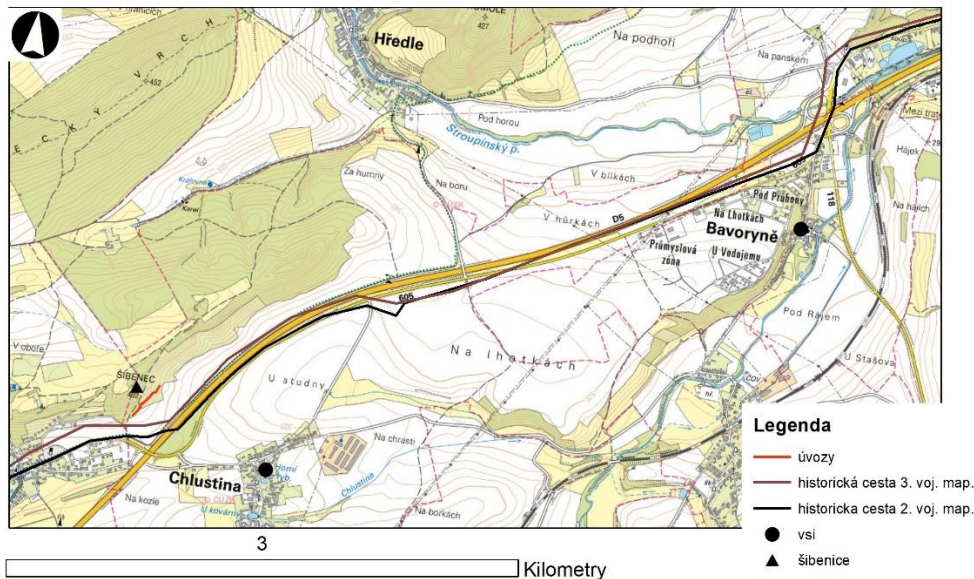
Příloha č. 45: Mapa zobrazuje průběh 9. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



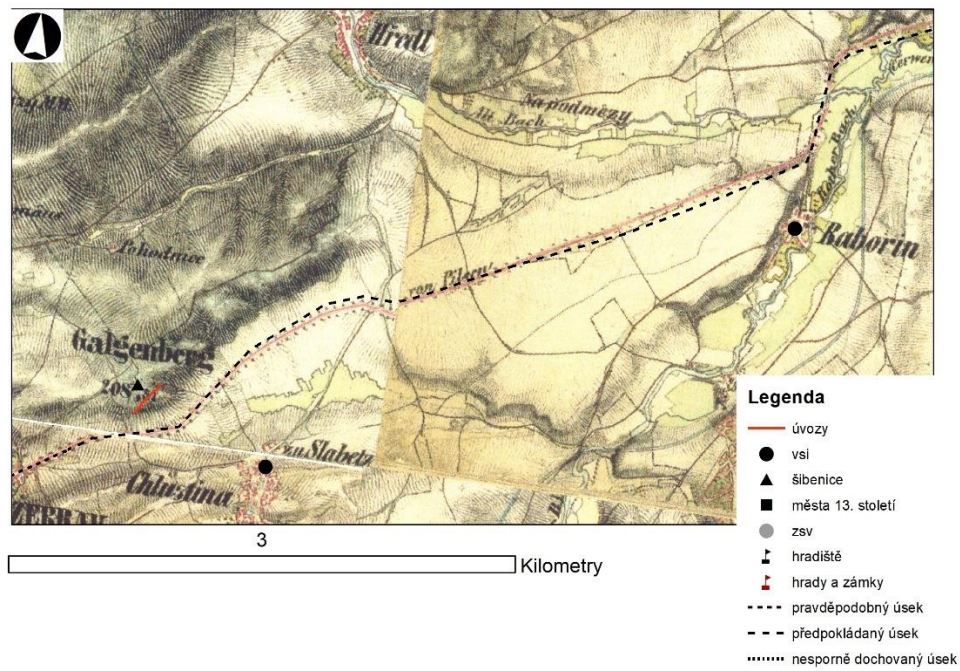
Příloha č. 46: Mapa zobrazuje průběh 9. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytnutého zdarma portálem ČÚZK.



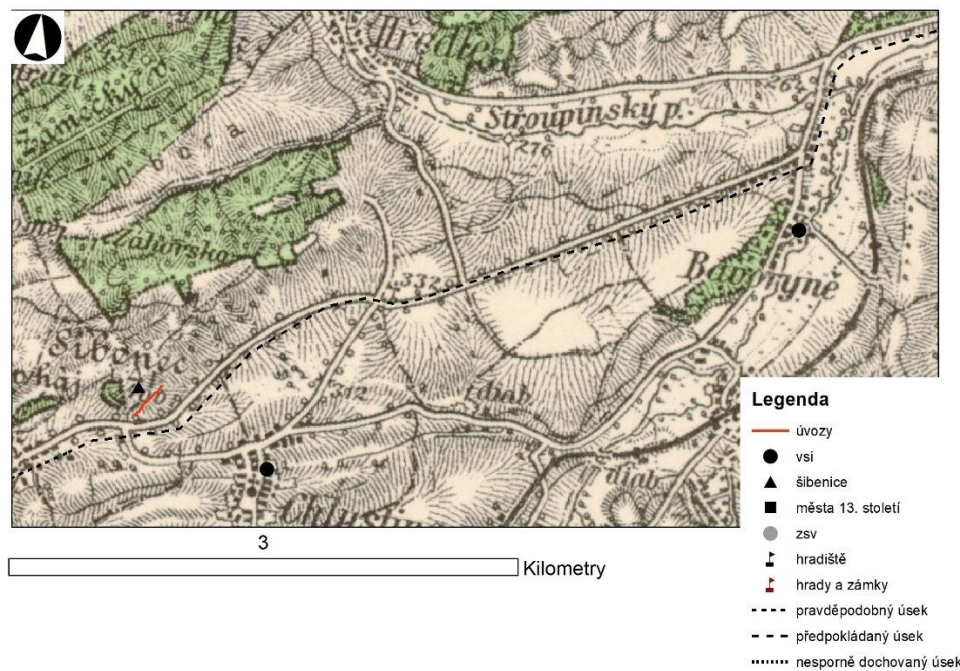
Příloha č. 47: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 10. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



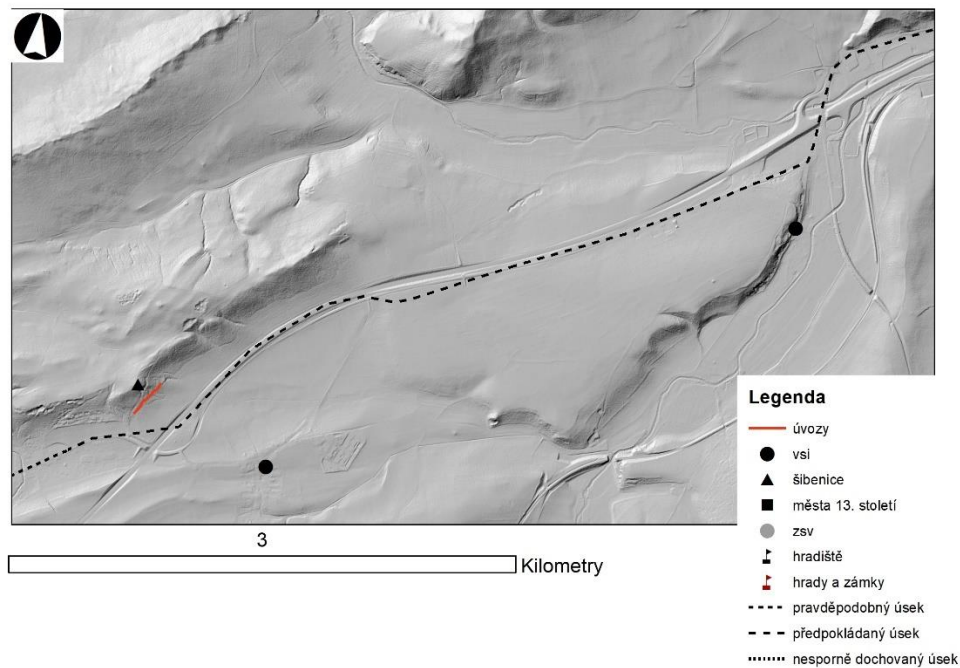
Příloha č. 48: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 10. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



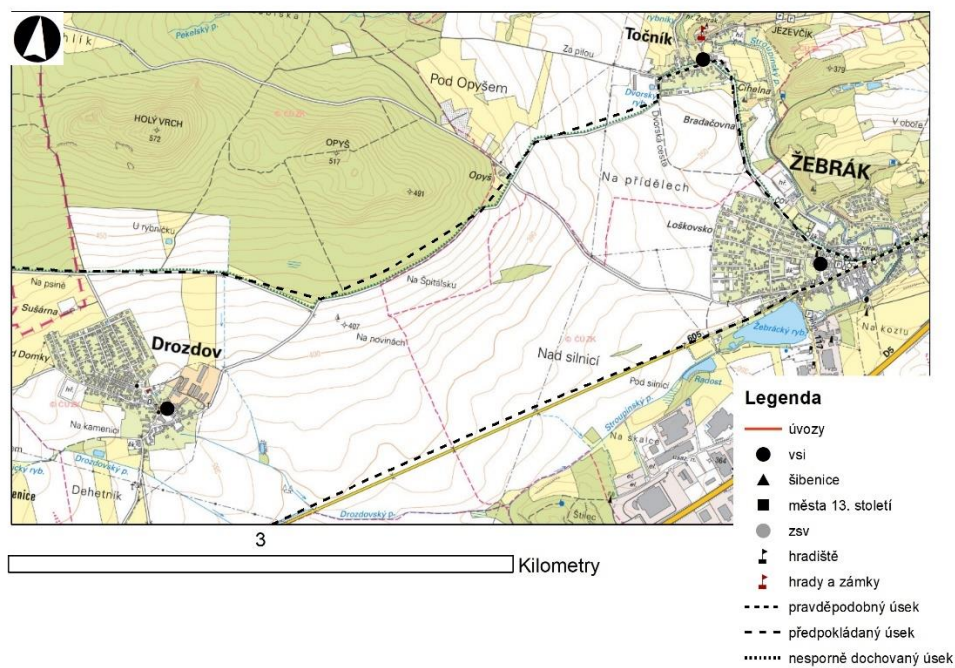
Příloha č. 49: Mapa zobrazuje průběh 10. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



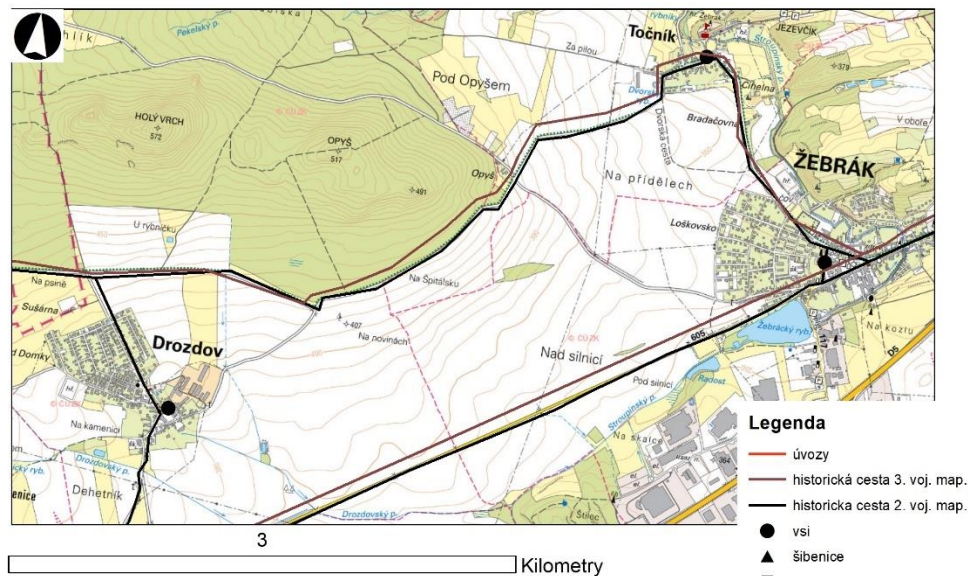
Příloha č. 50: Mapa zobrazuje průběh 10. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



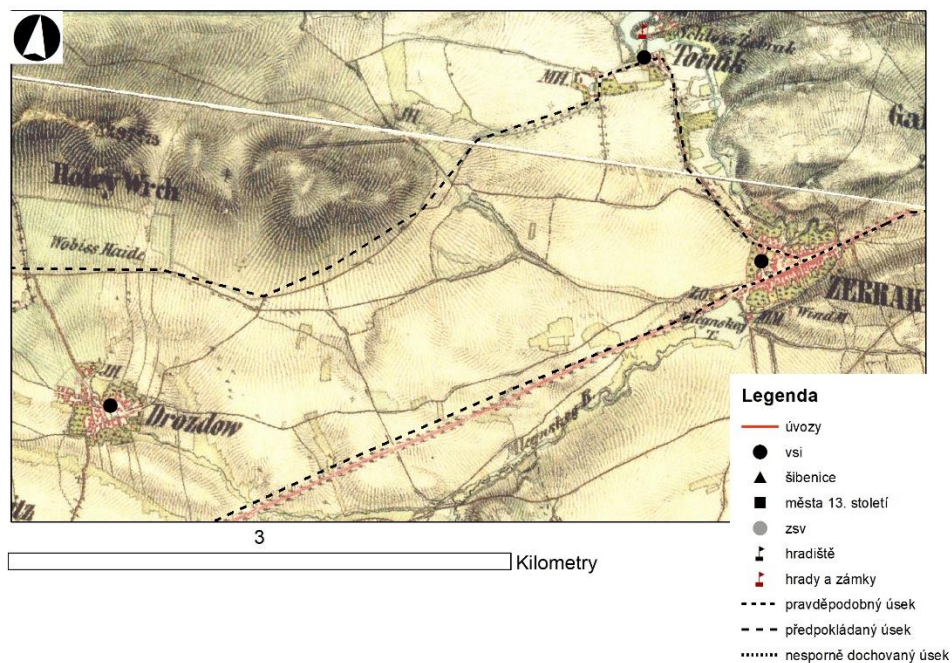
Příloha č. 51: Mapa zobrazuje průběh 10. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 52: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 11. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



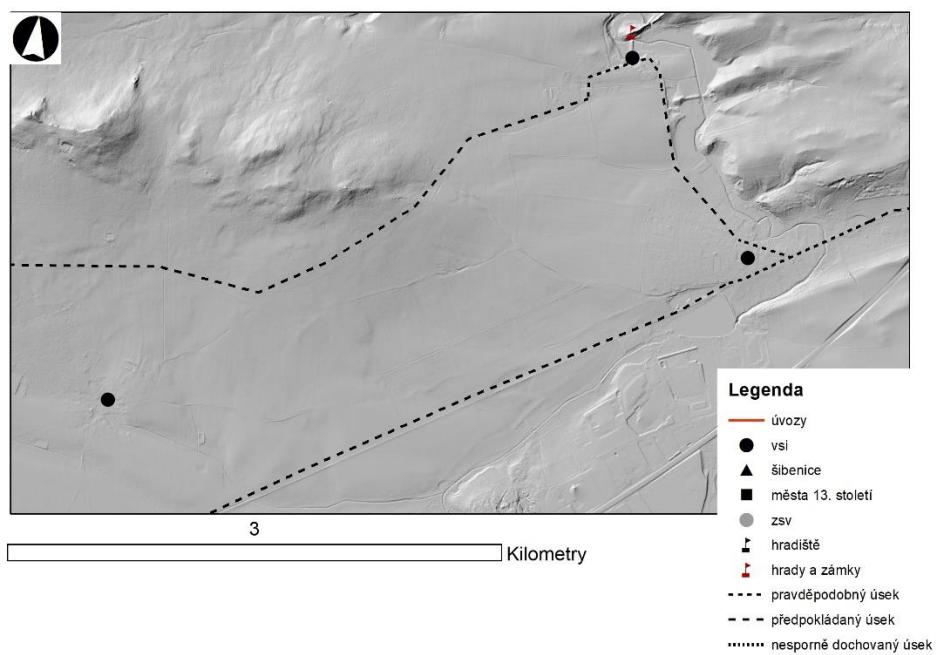
Příloha č. 53: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 11. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



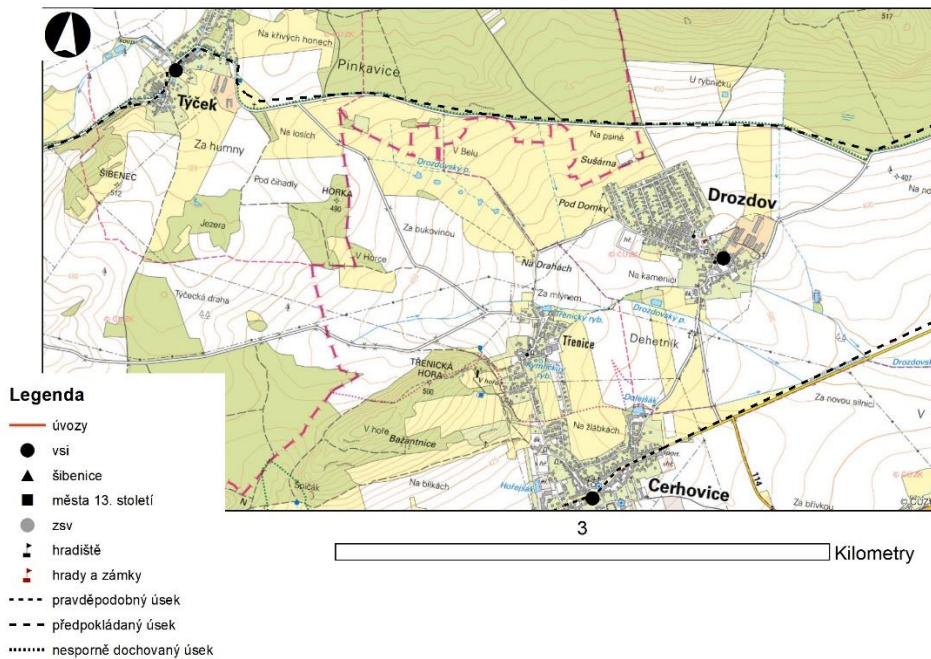
Příloha č. 54: Mapa zobrazuje průběh 11. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



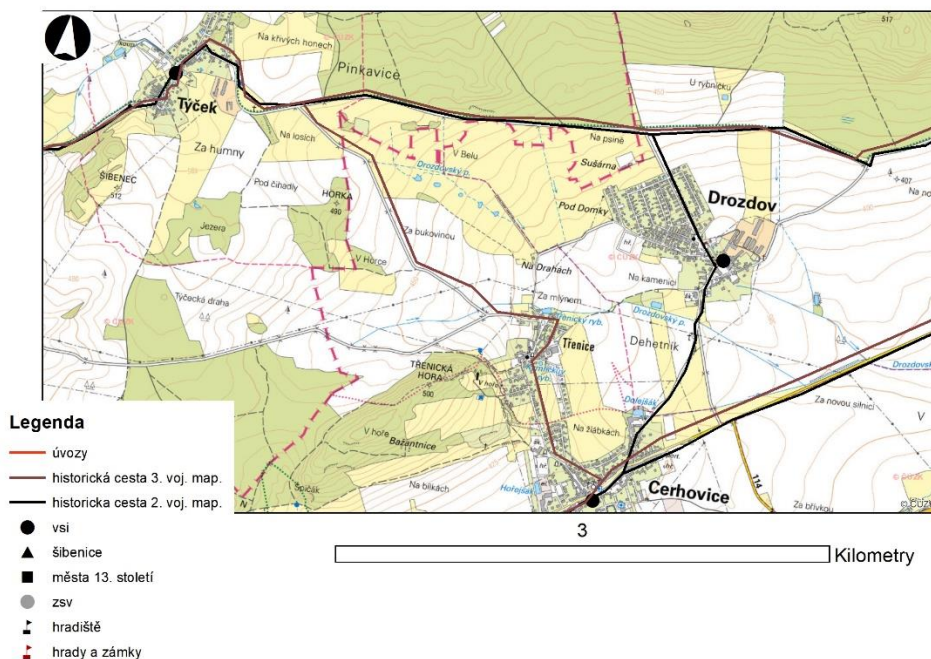
Příloha č. 55: Mapa zobrazuje průběh 11. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



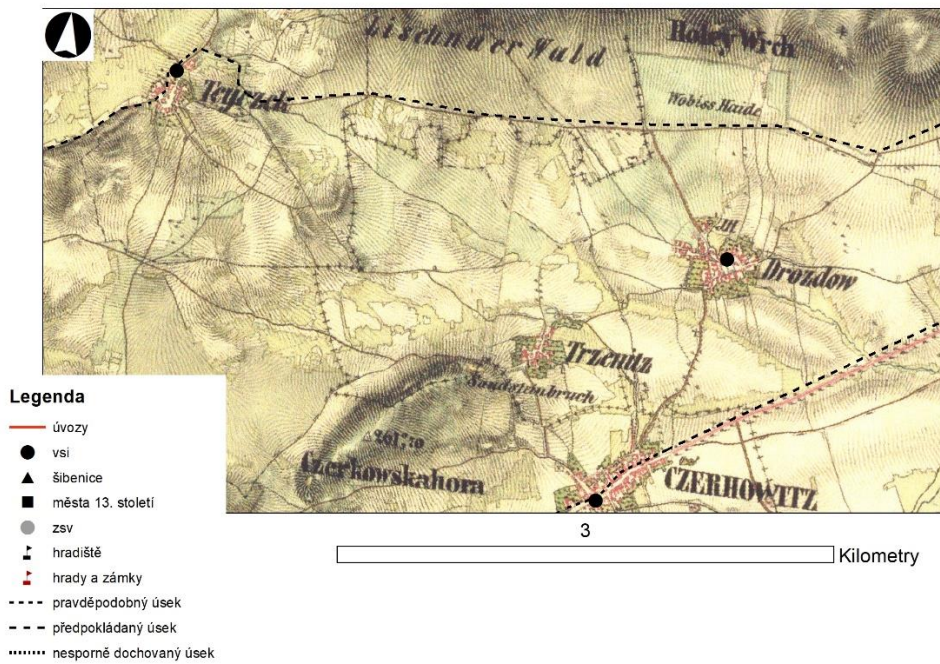
Příloha č. 56: Mapa zobrazuje průběh 11. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



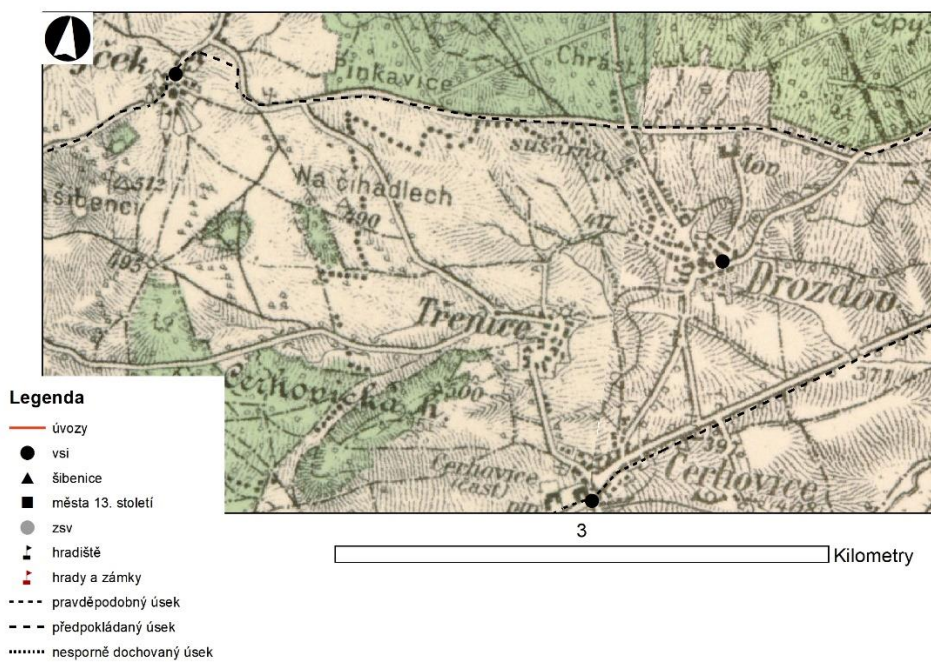
Příloha č. 57: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 12. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



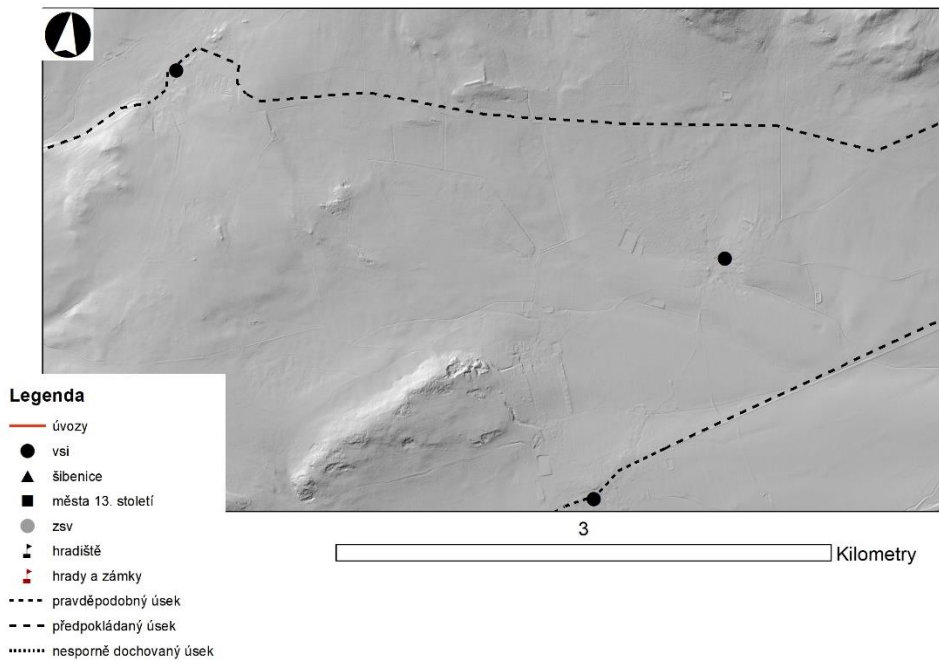
Příloha č. 58: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 12. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



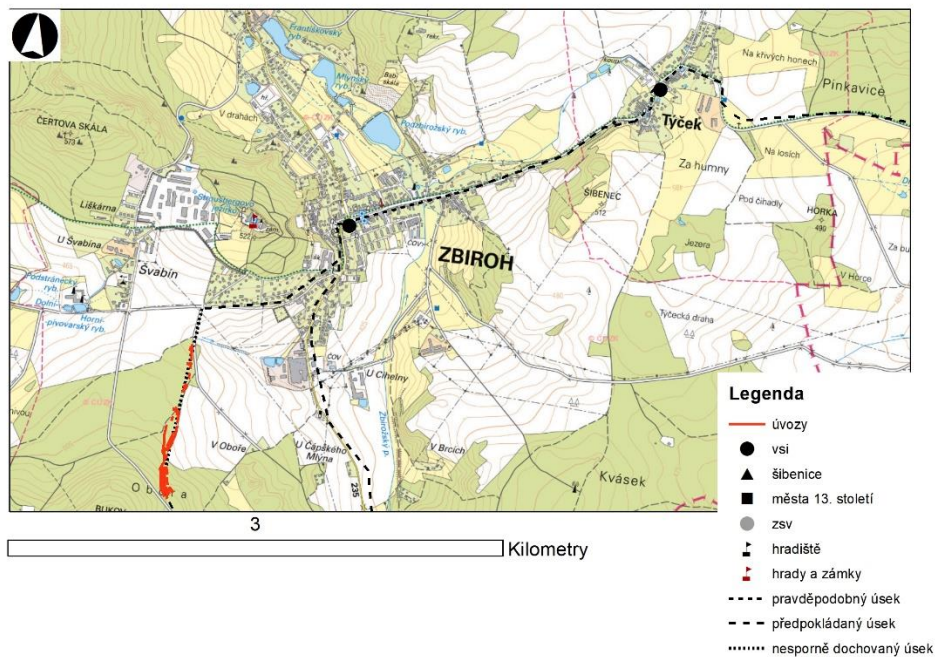
Příloha č. 59: Mapa zobrazuje průběh 12. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



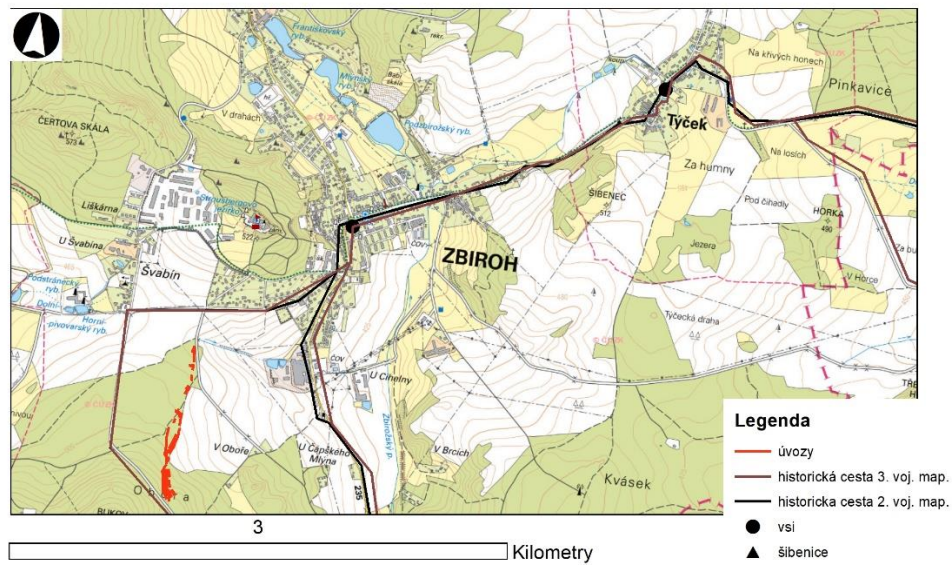
Příloha č. 60: Mapa zobrazuje průběh 12. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



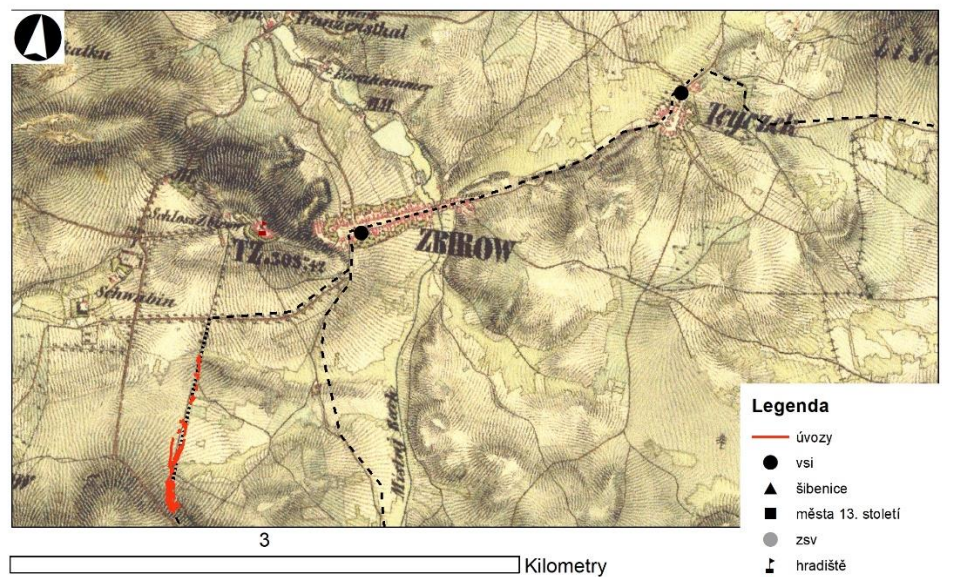
Příloha č. 61: Mapa zobrazuje průběh 12. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



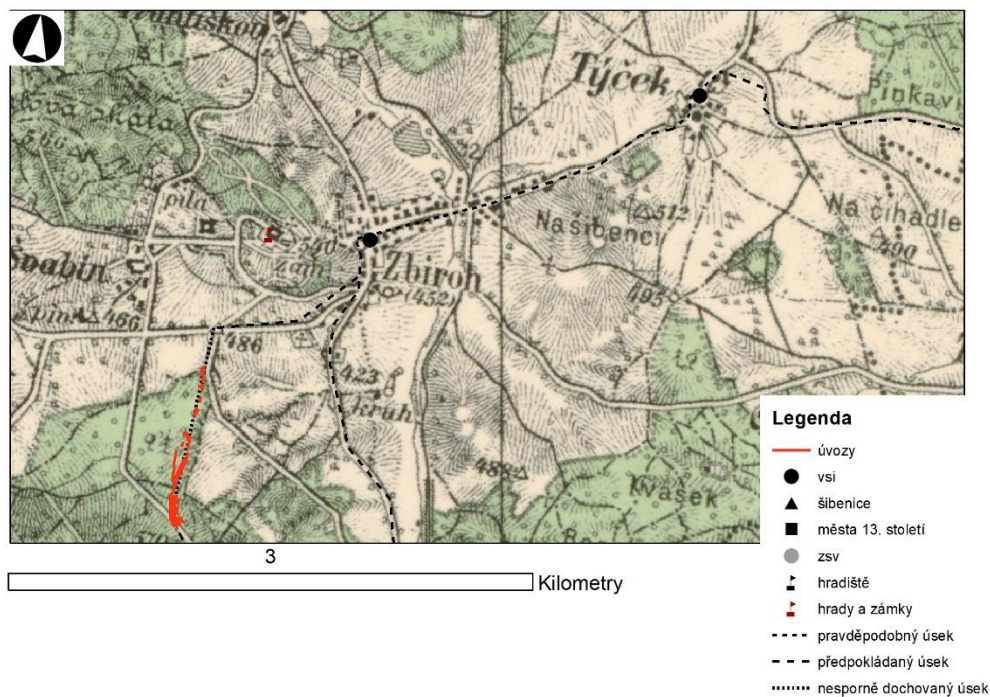
Příloha č. 62: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 13. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



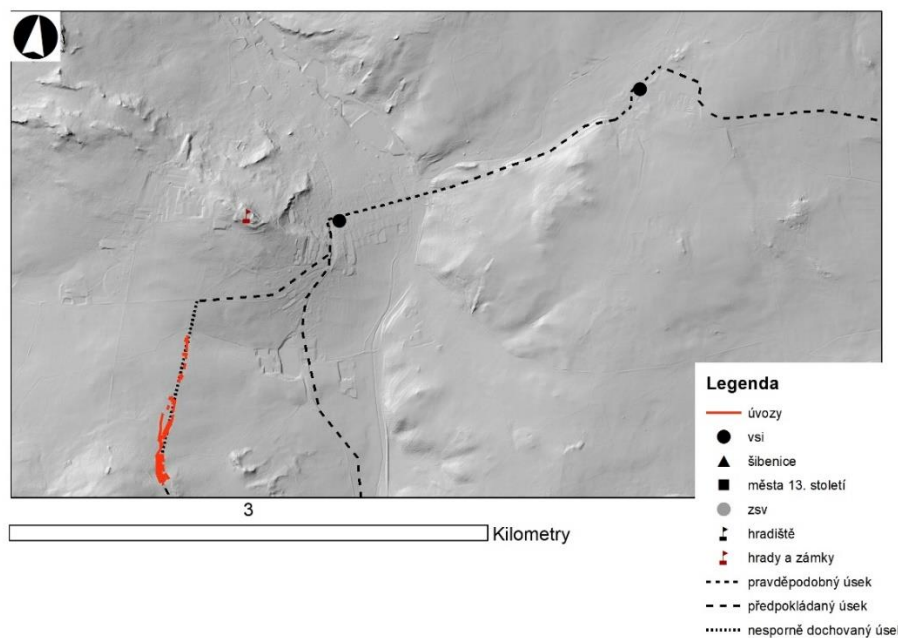
Příloha č. 63: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 13. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



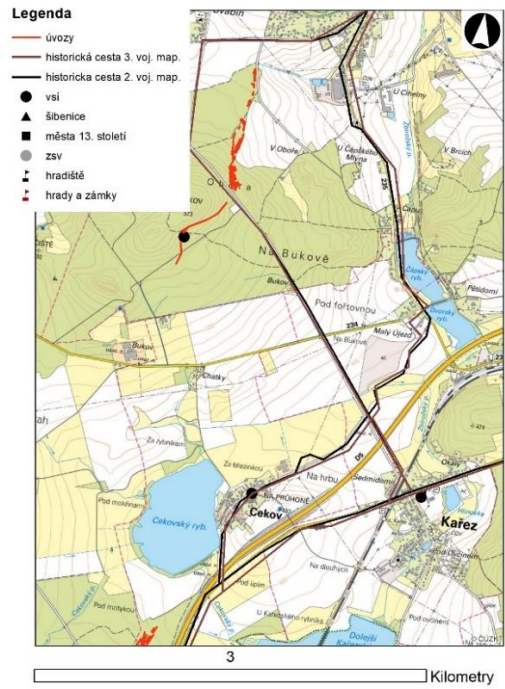
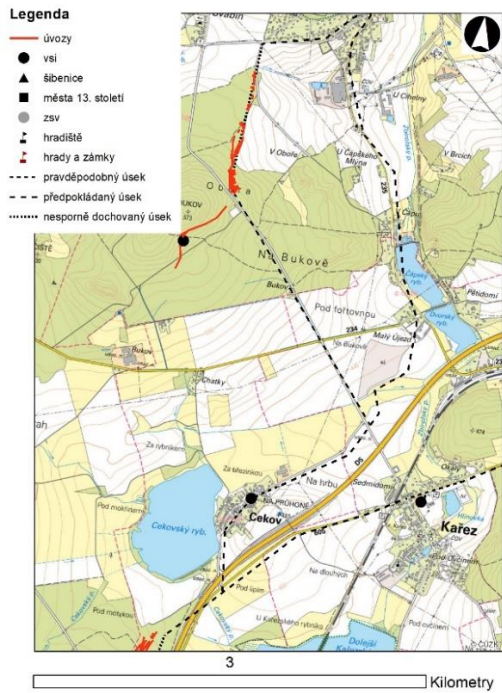
Příloha č. 64: Mapa zobrazuje průběh 13. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



Příloha č. 65: Mapa zobrazuje průběh 13. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.

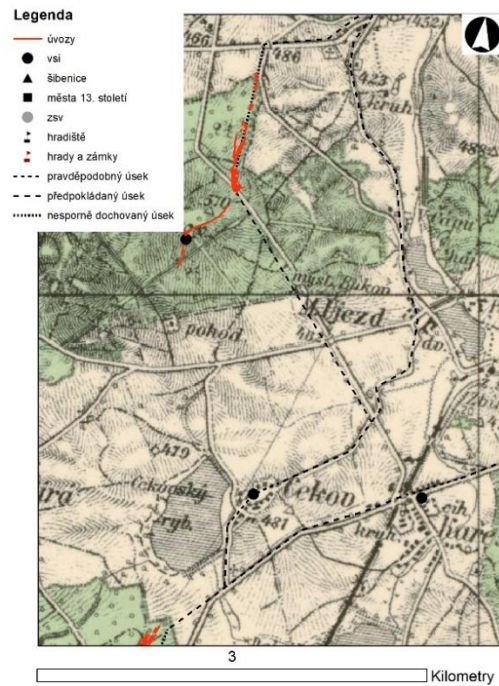
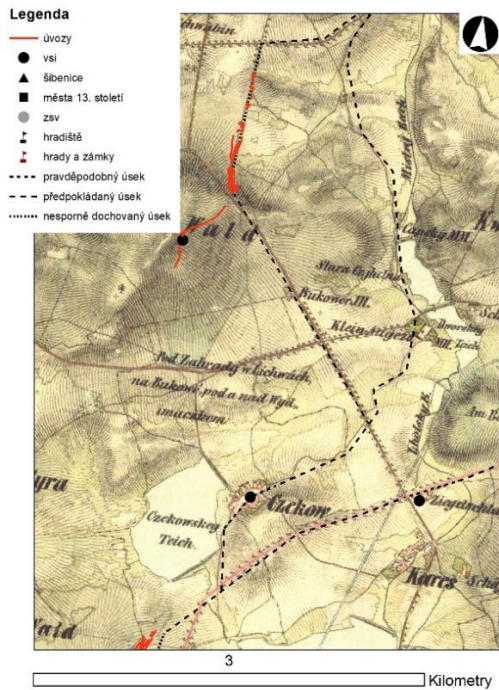


Příloha č. 66: Mapa zobrazuje průběh 13. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.

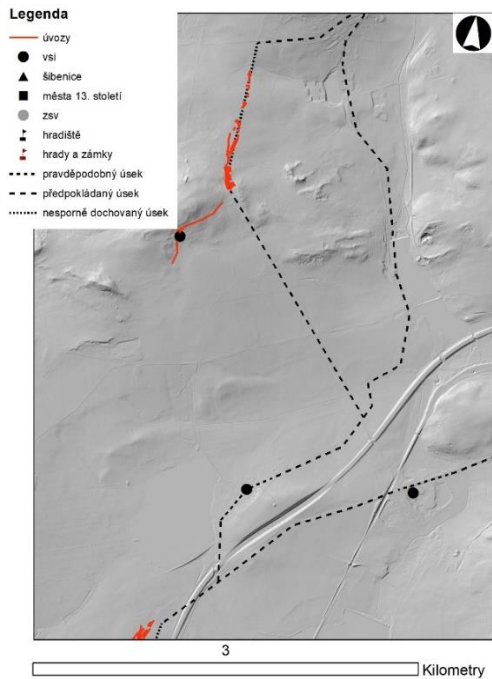


Příloha č. 67: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 14. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.

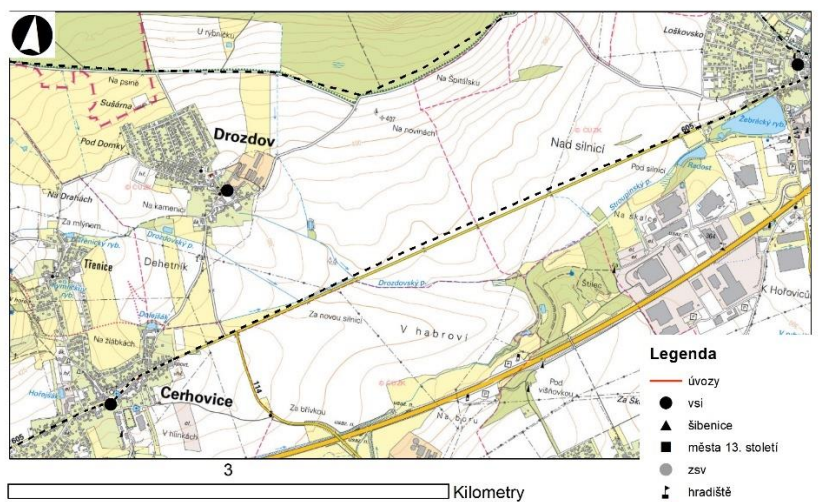
Příloha č. 68: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 14. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



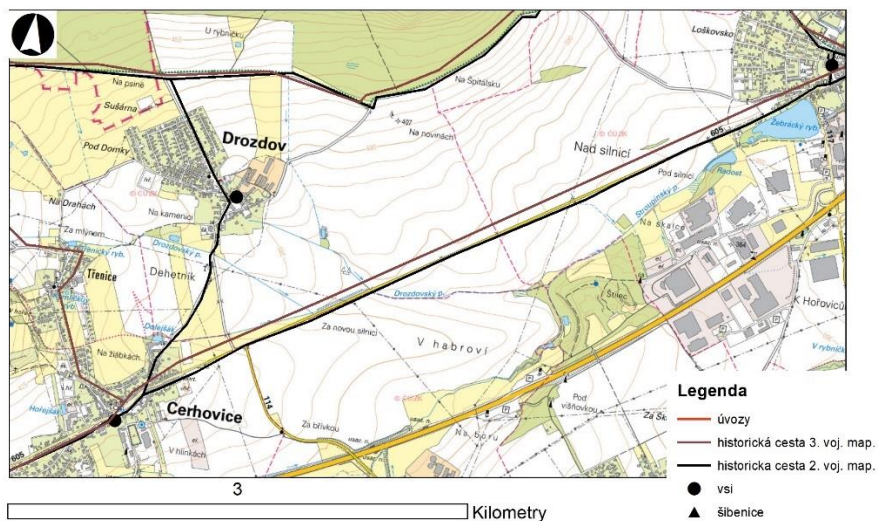
Příloha č. 69: Mapa zobrazuje průběh 14. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK. Příloha č. 70: Mapa zobrazuje průběh 14. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



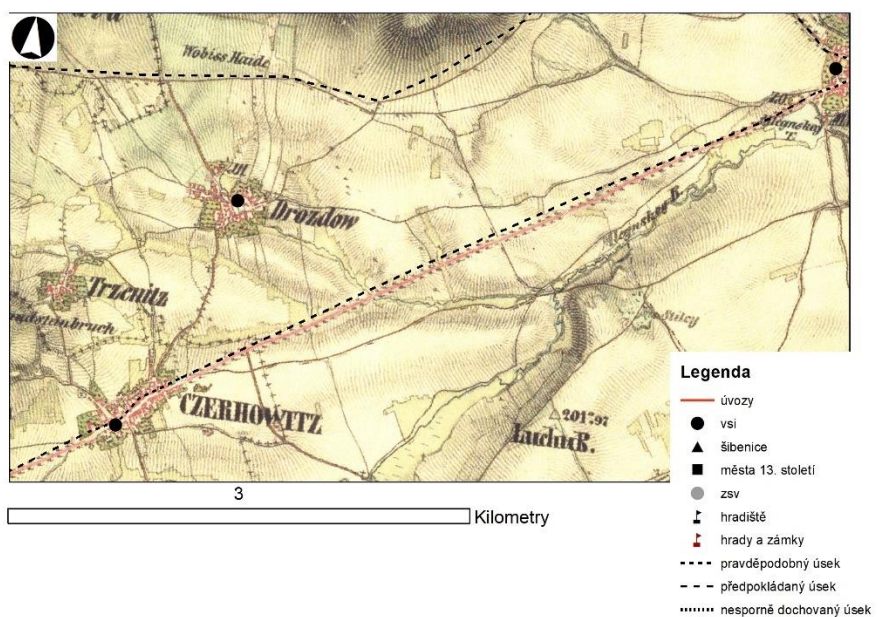
Příloha č. 71: Mapa zobrazuje průběh 14. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



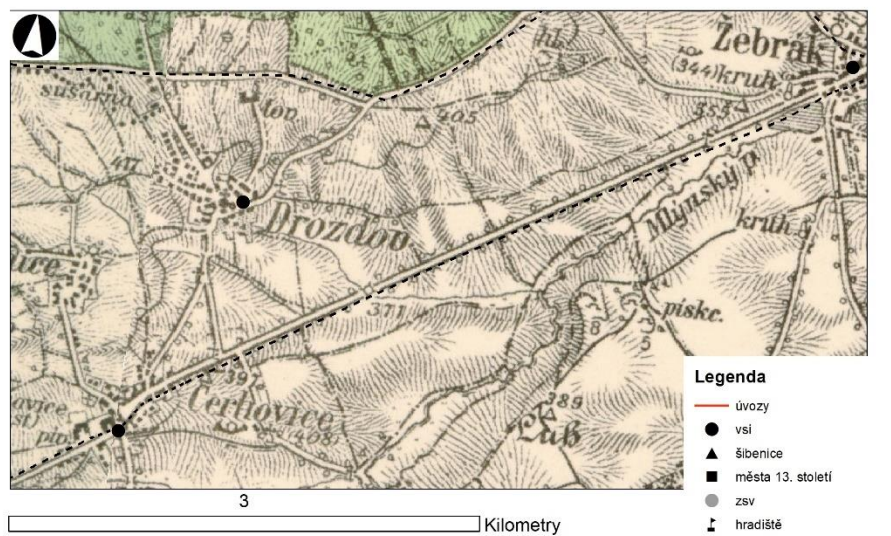
Příloha č. 72: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 15. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



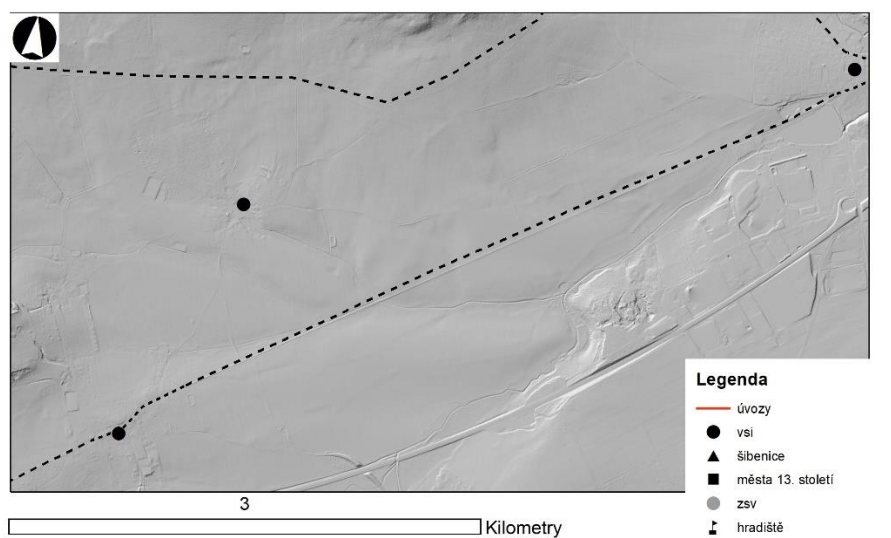
Příloha č. 73: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 15. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



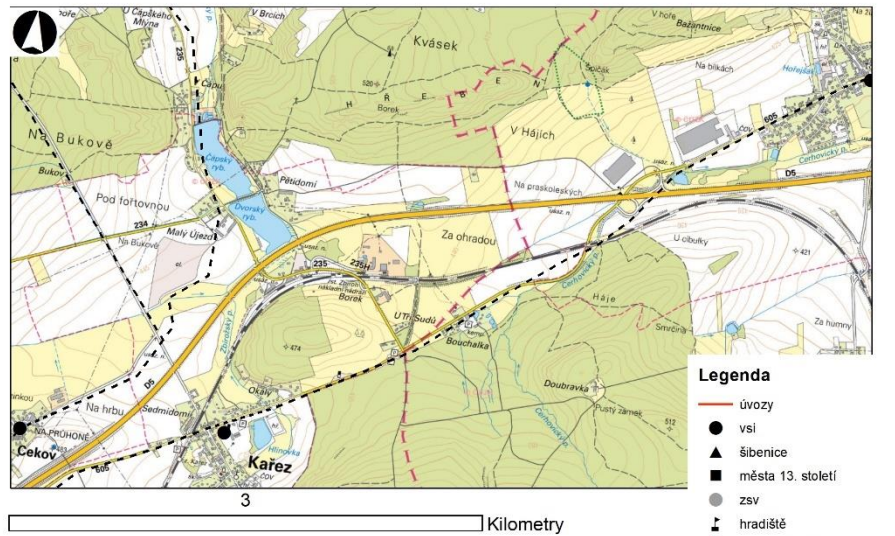
Příloha č. 74: Mapa zobrazuje průběh 15. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



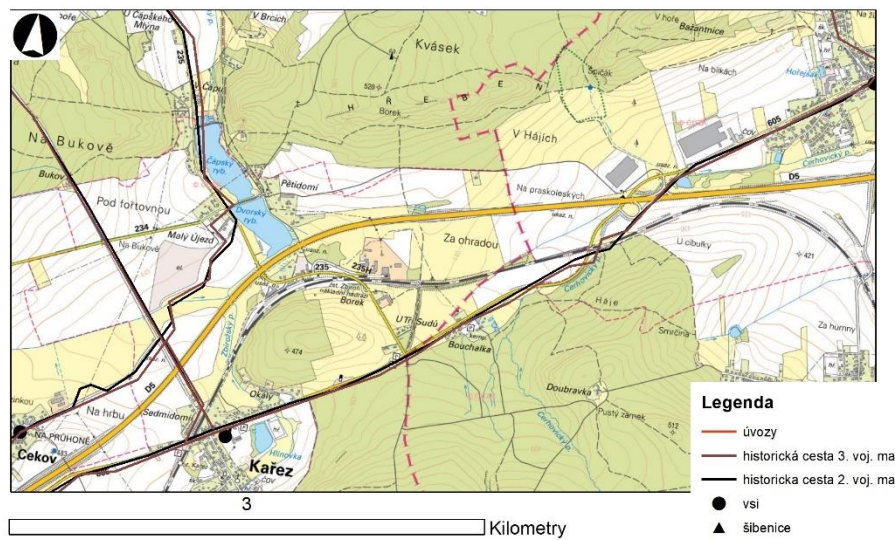
Příloha č. 75: Mapa zobrazuje průběh 15. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



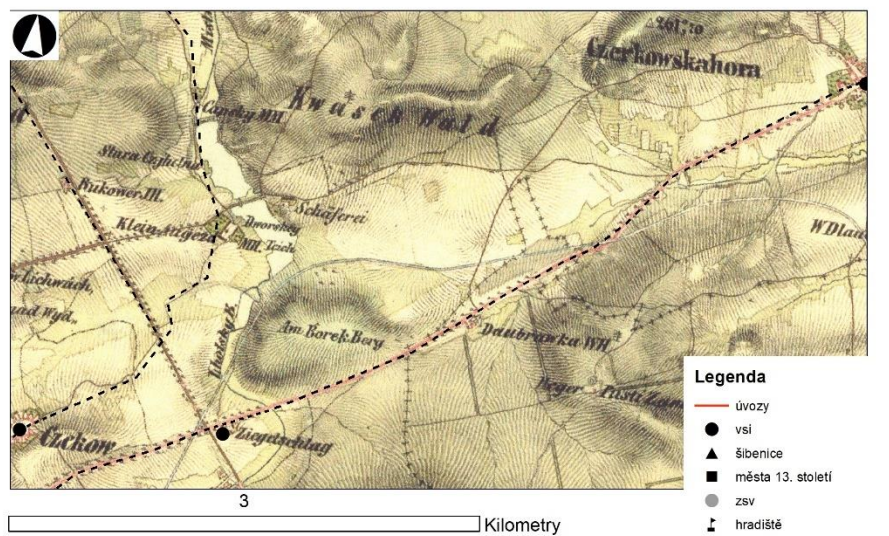
Příloha č. 76: Mapa zobrazuje průběh 15. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



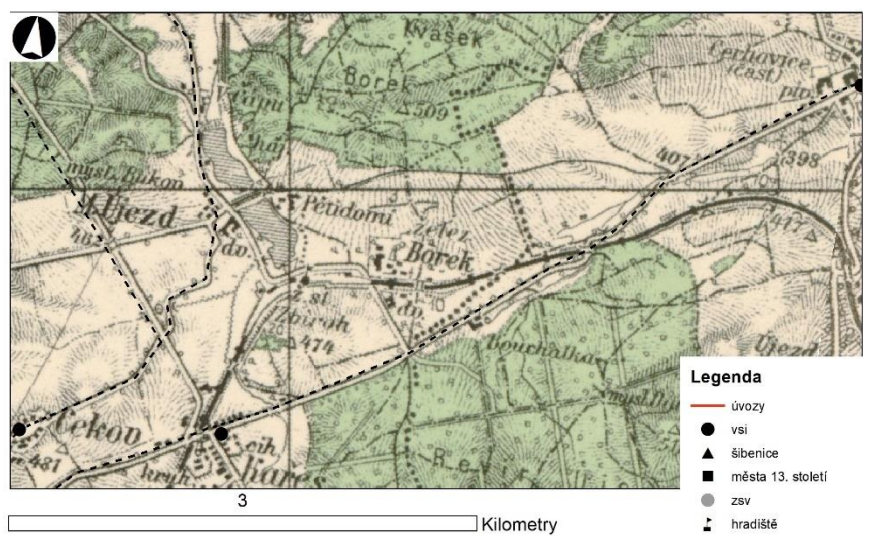
Příloha č. 77: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 16. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



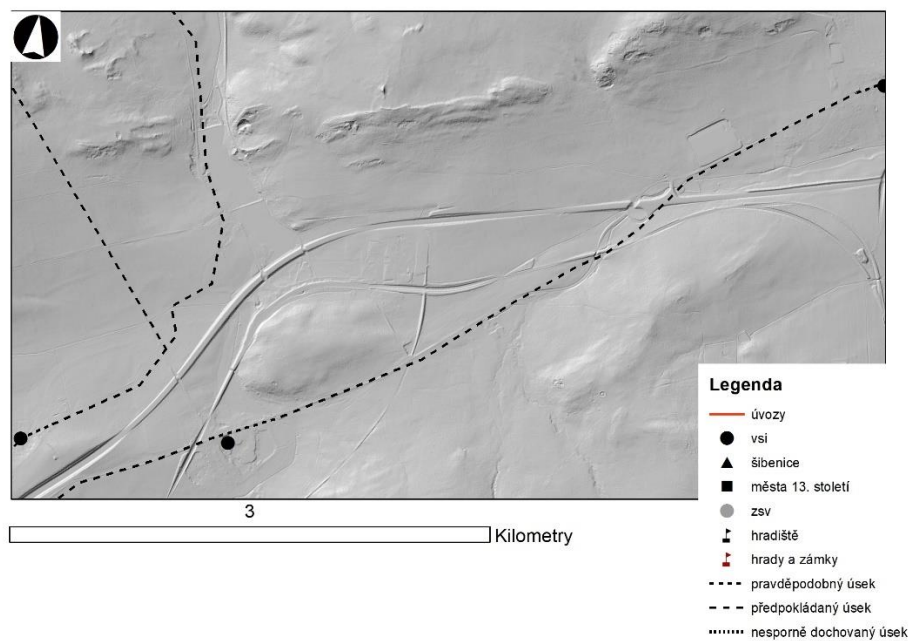
Příloha č. 78: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 16. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



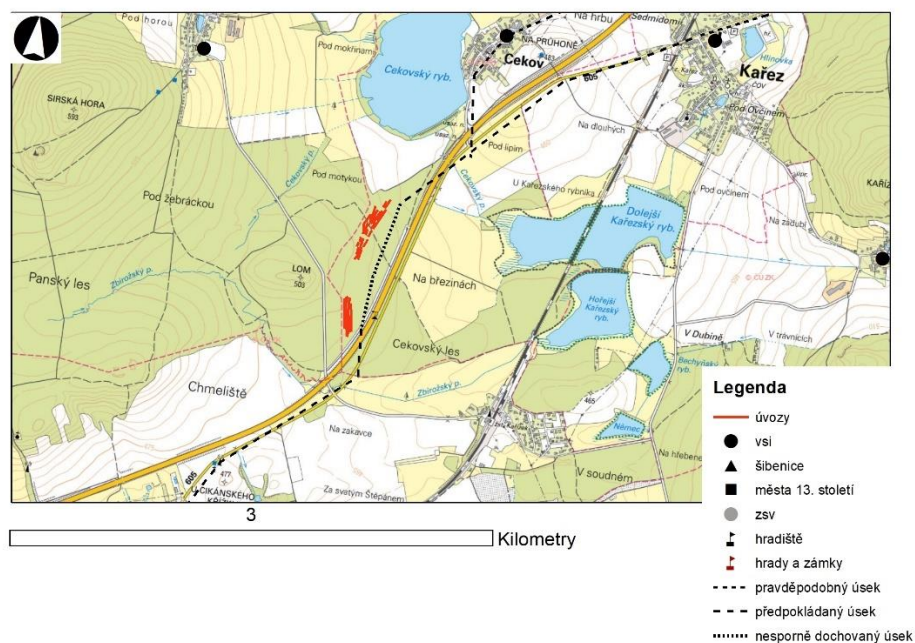
Příloha č. 79: Mapa zobrazuje průběh 16. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



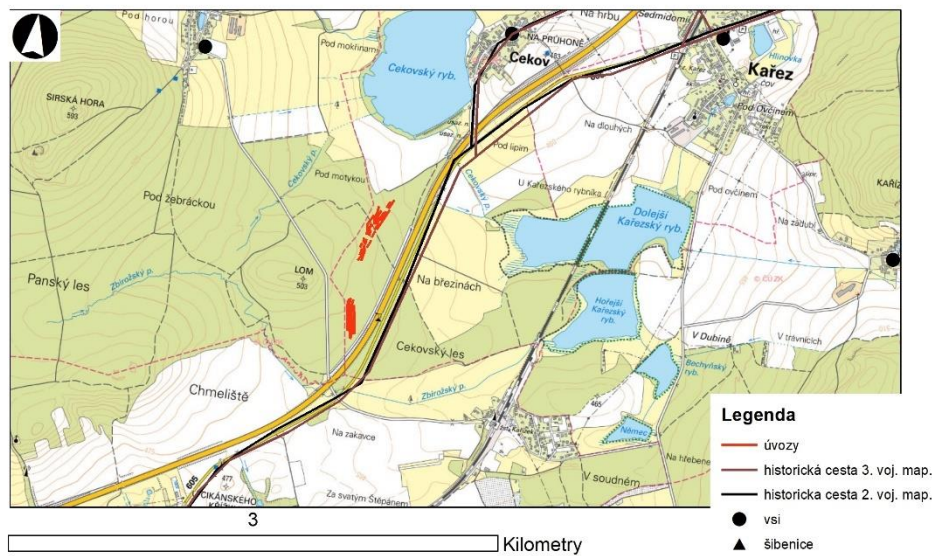
Příloha č. 80: Mapa zobrazuje průběh 16. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



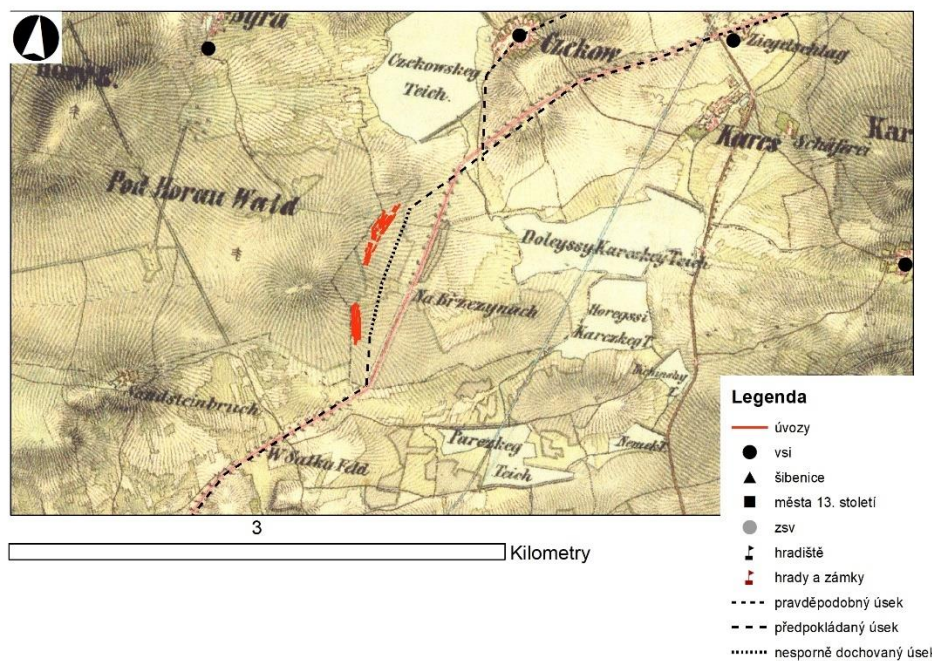
Příloha č. 81: Mapa zobrazuje průběh 16. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



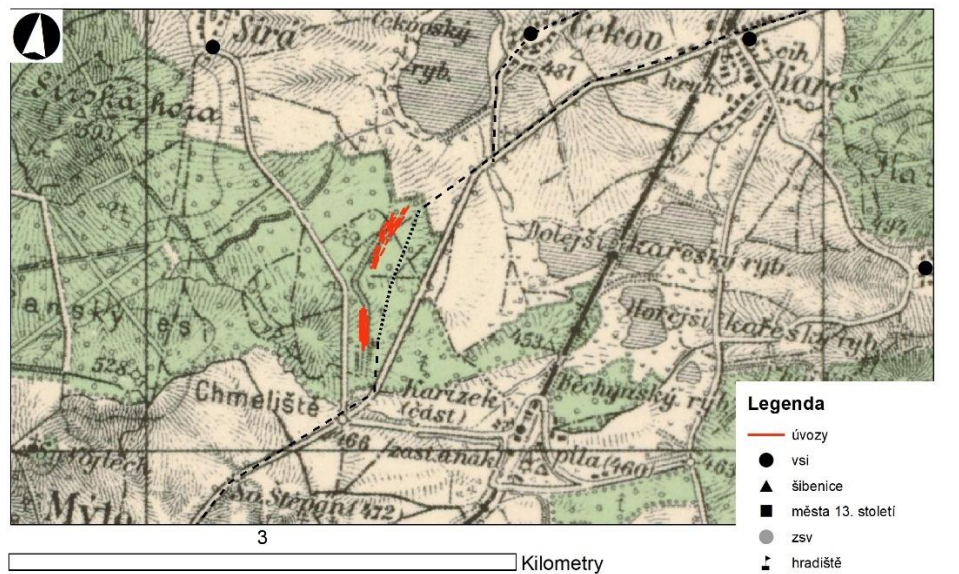
Příloha č. 82: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 17. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



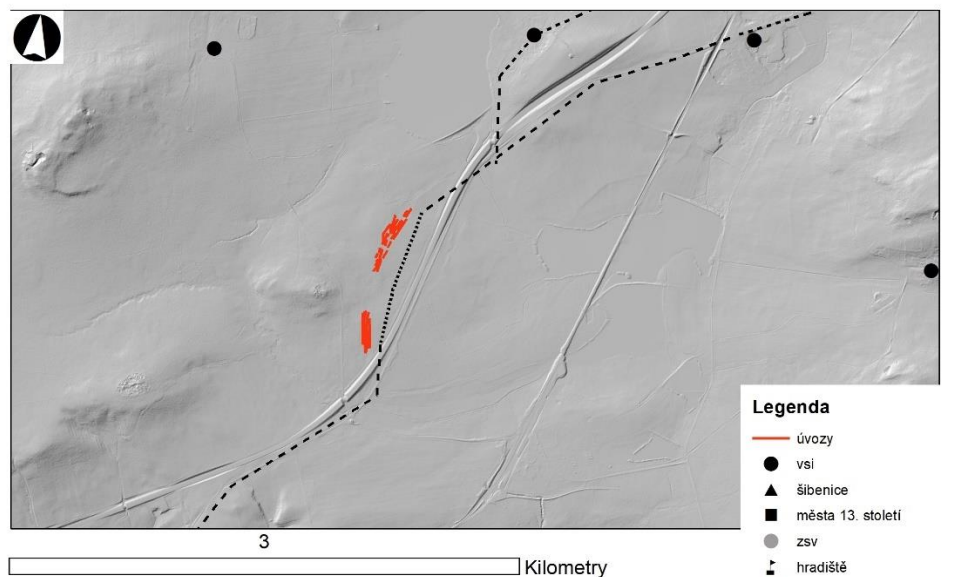
Příloha č. 83: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 17. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



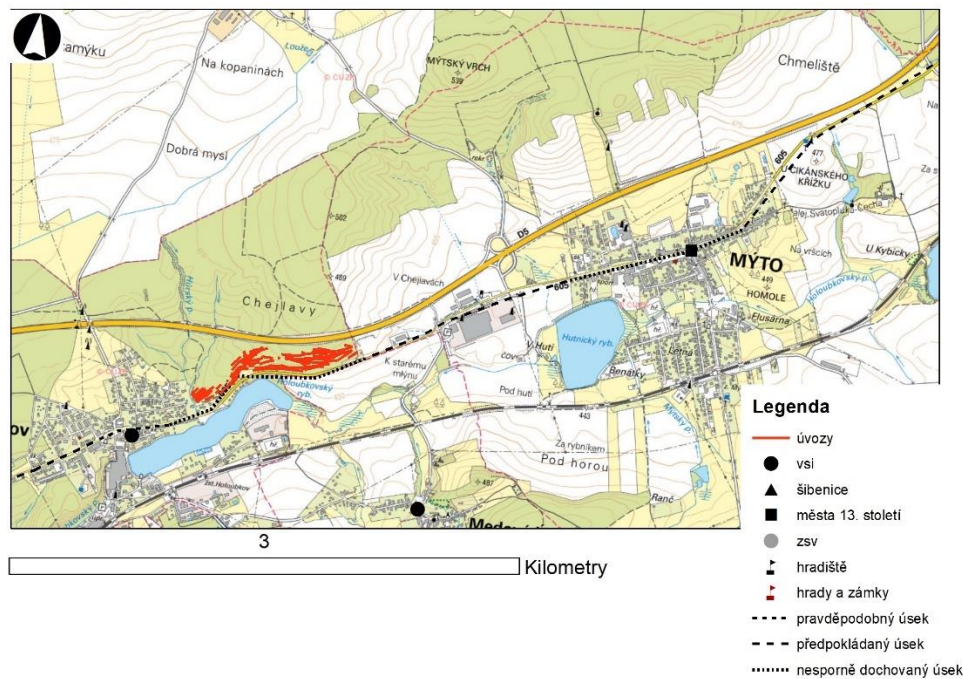
Příloha č. 84: Mapa zobrazuje průběh 17. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



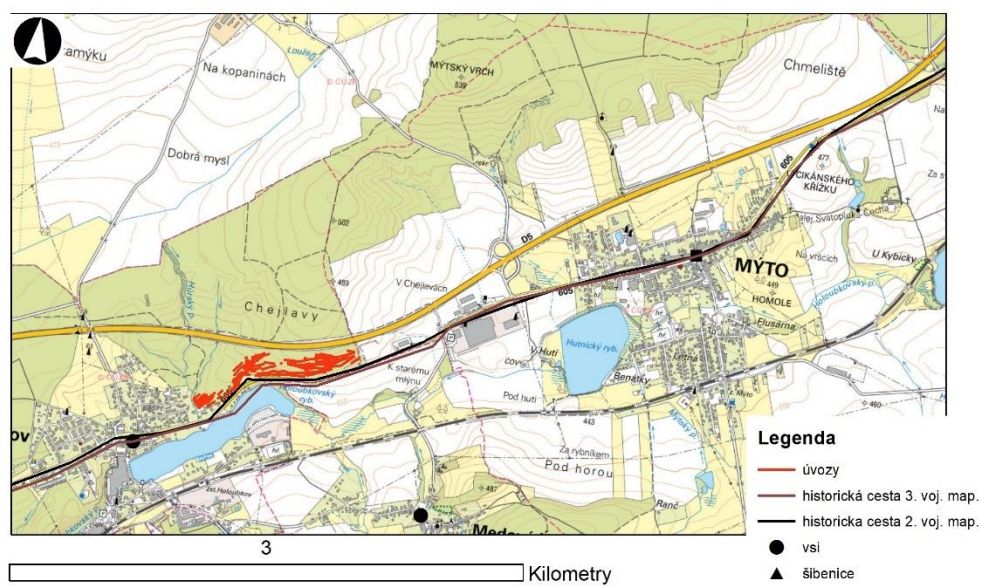
Příloha č. 85: Mapa zobrazuje průběh 17. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



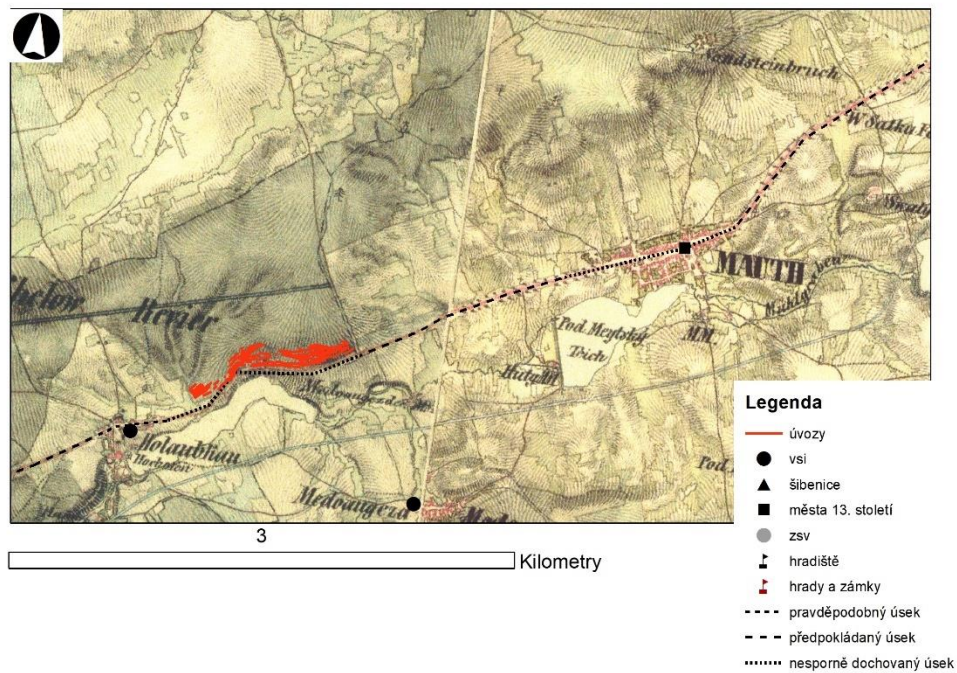
Příloha č. 86: Mapa zobrazuje průběh 17. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



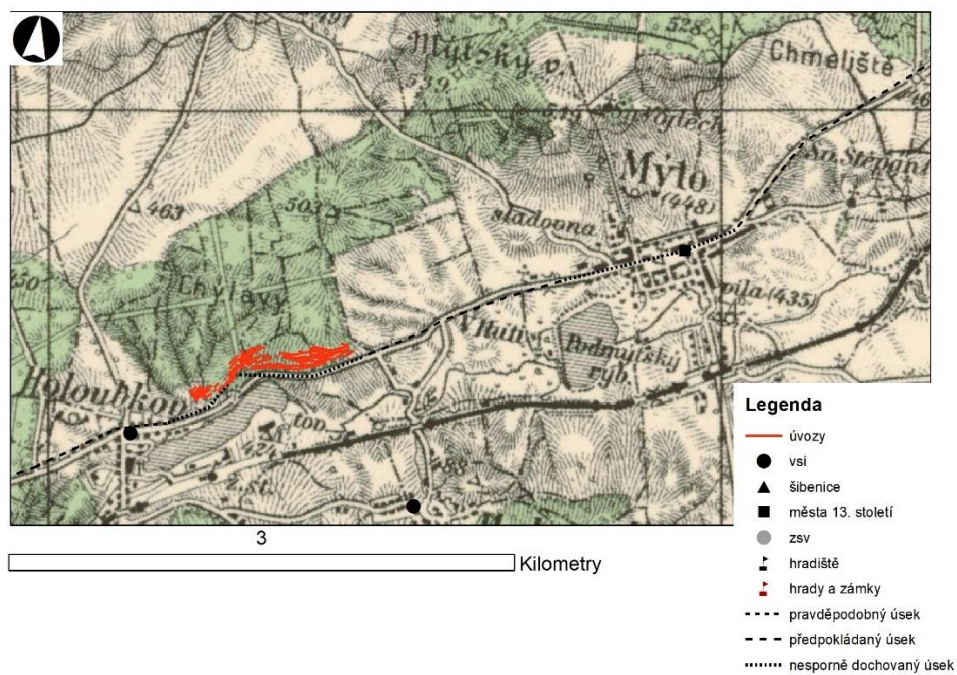
Příloha č. 87: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 18. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



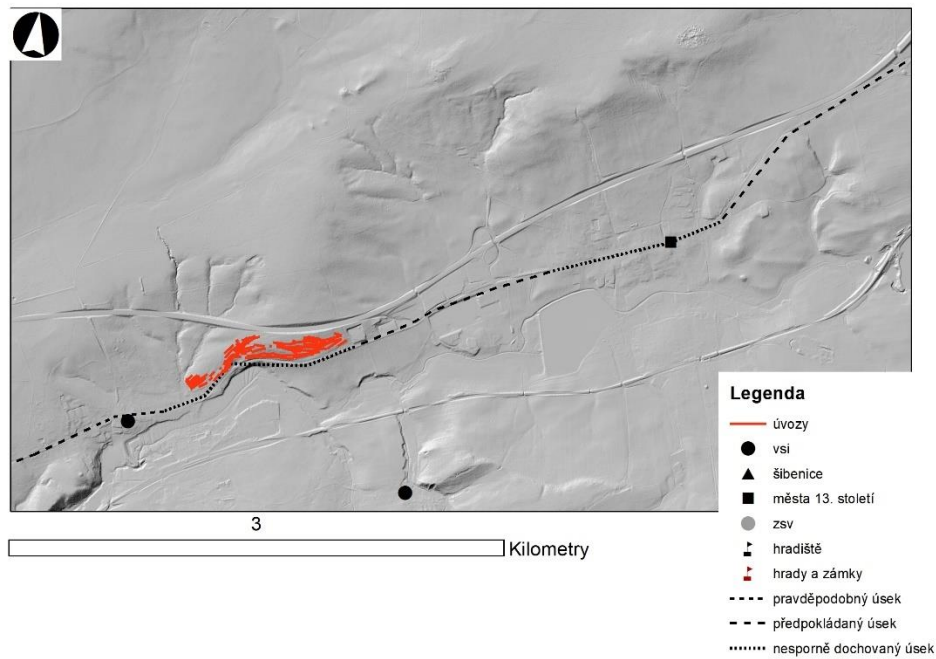
Příloha č. 88: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 18. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



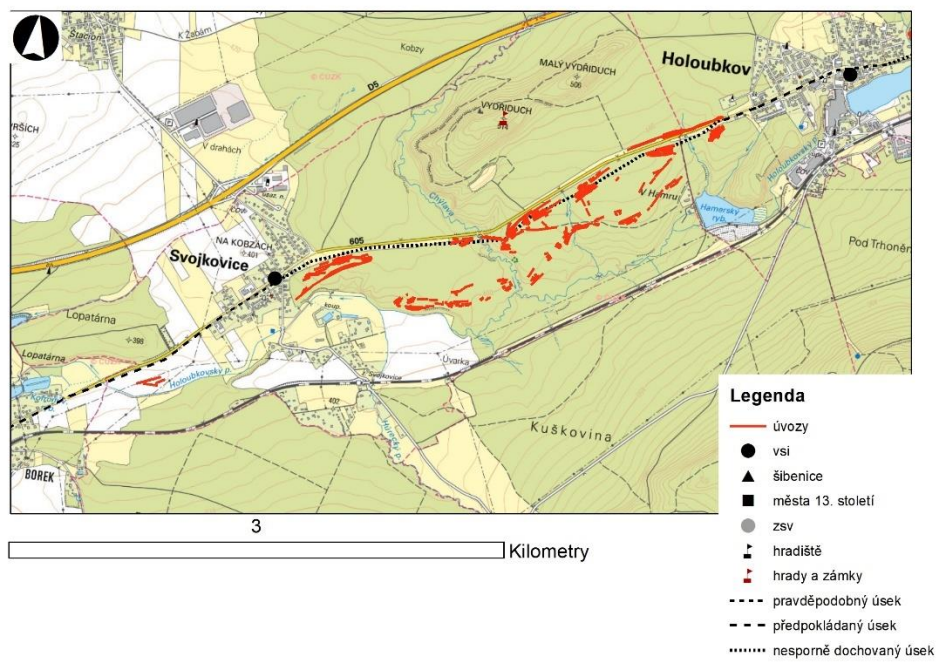
Příloha č. 89: Mapa zobrazuje průběh 18. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



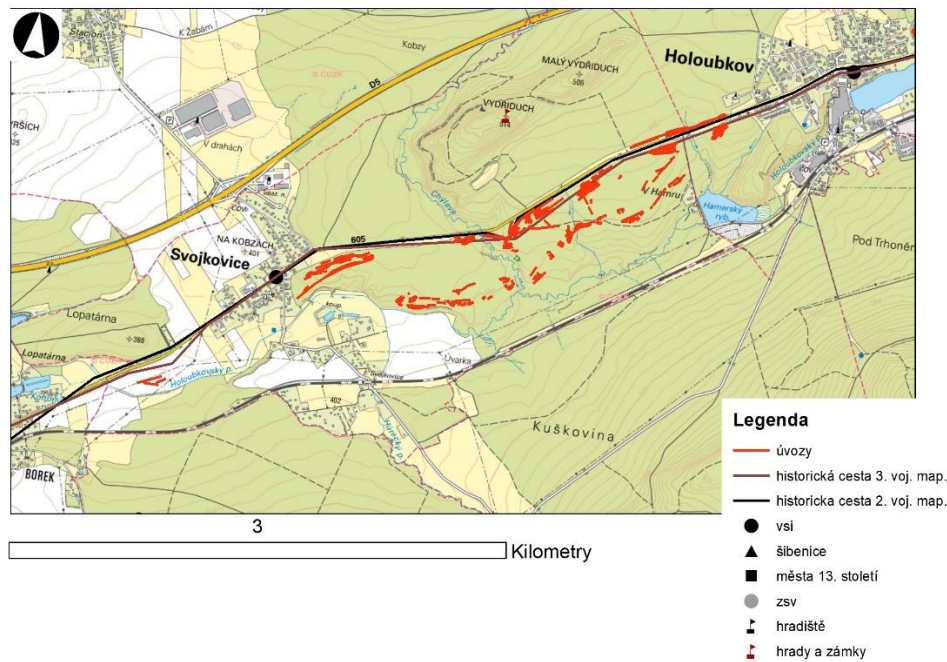
Příloha č. 90: Mapa zobrazuje průběh 18. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



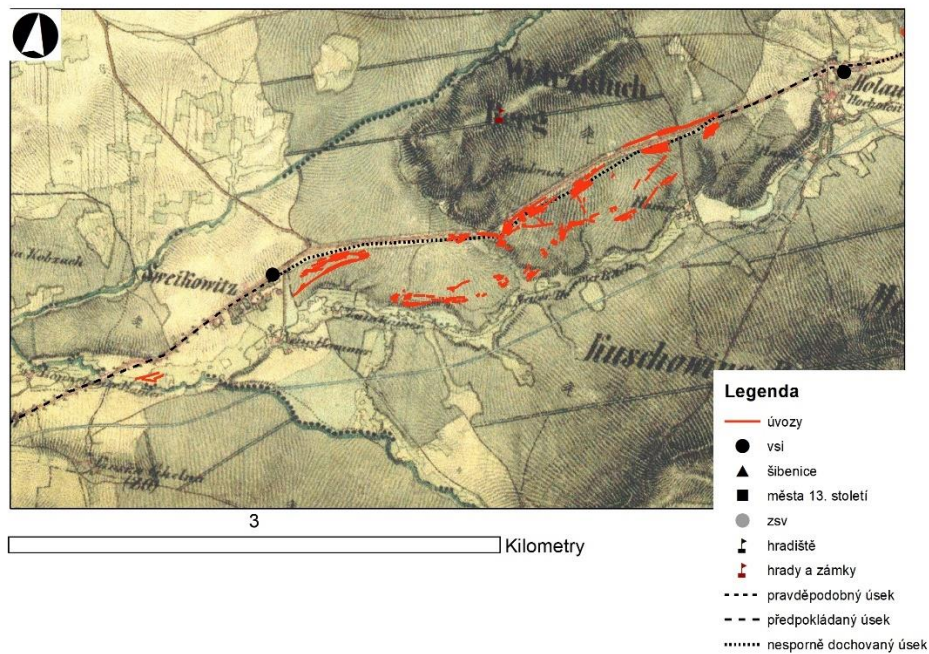
Příloha č. 91: Mapa zobrazuje průběh 18. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



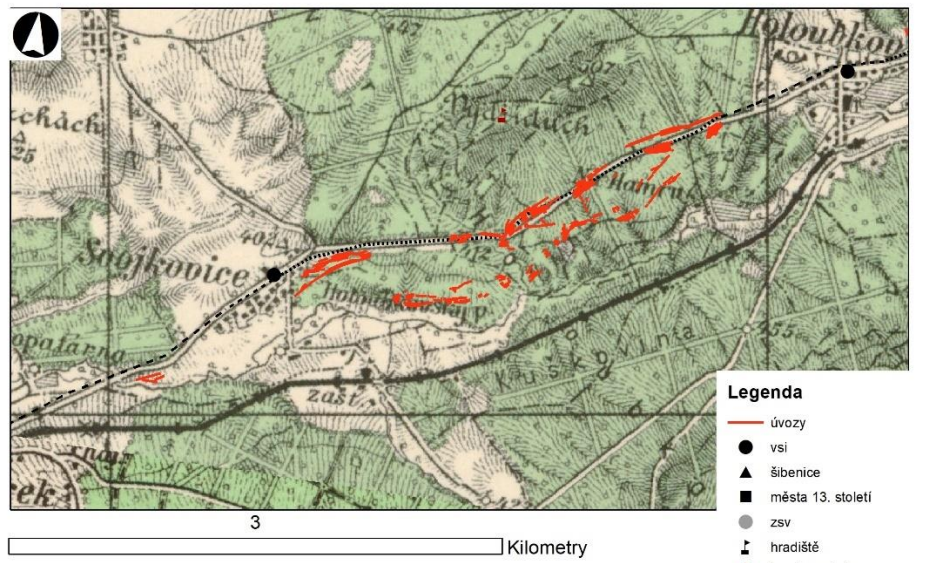
Příloha č. 92: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 19. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



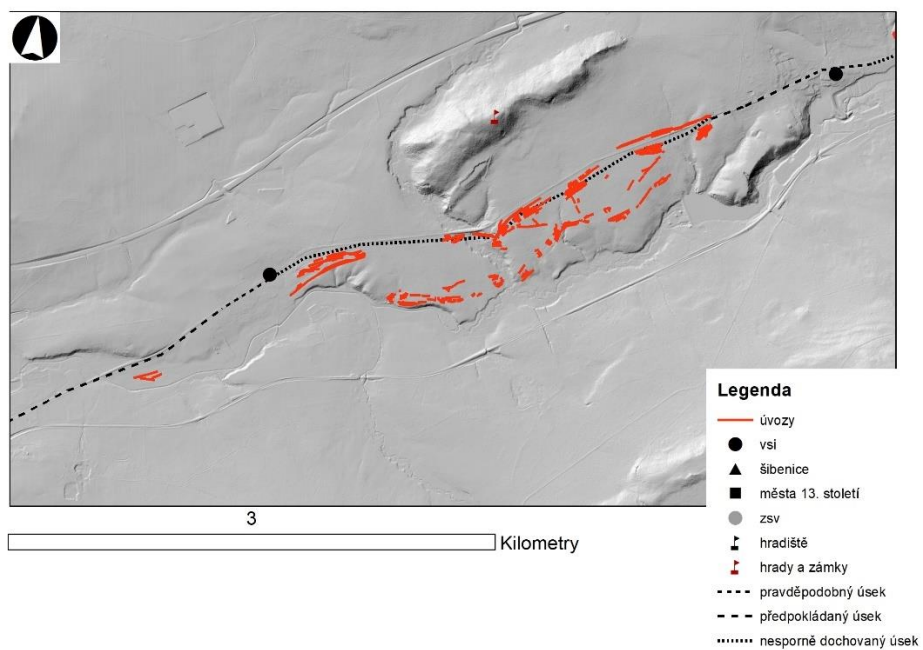
Příloha č. 93: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 19. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



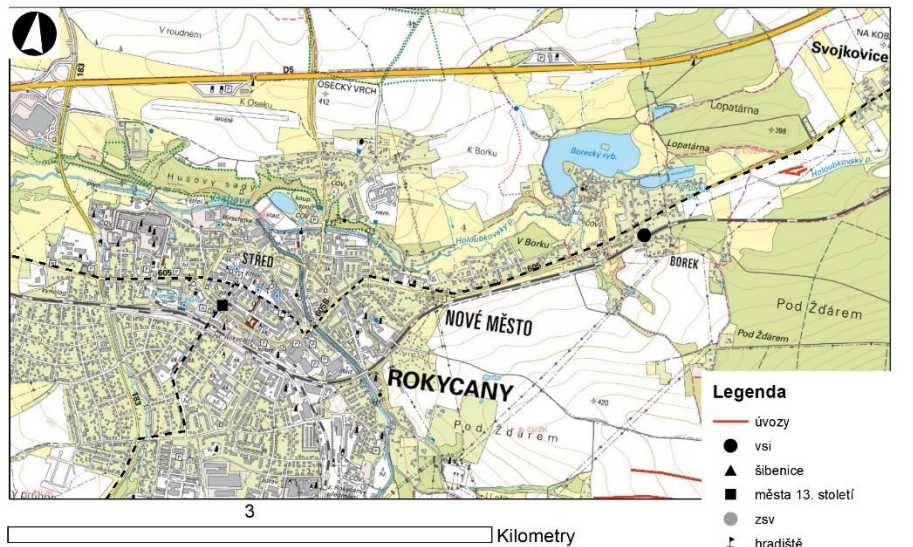
Příloha č. 94: Mapa zobrazuje průběh 19. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



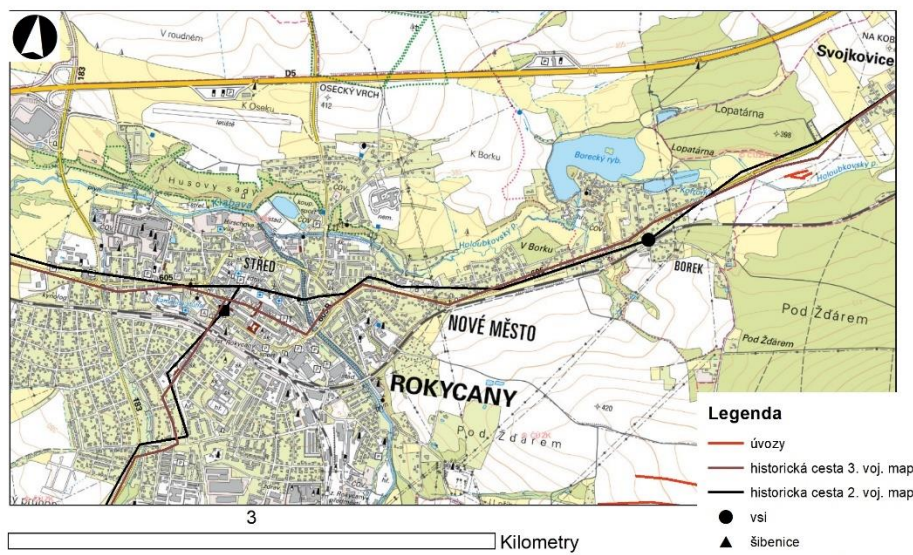
Příloha č. 95: Mapa zobrazuje průběh 19. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



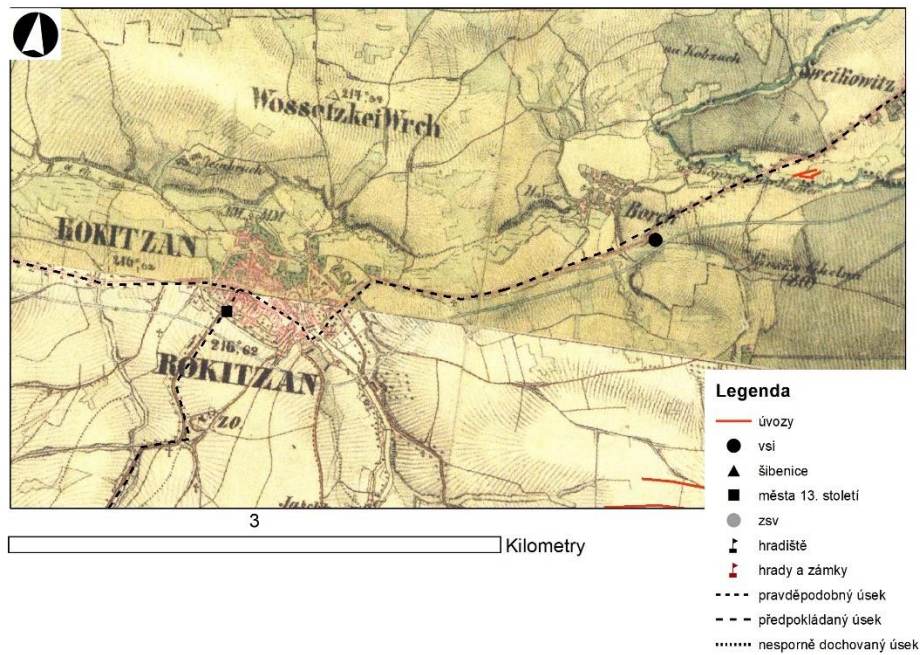
Příloha č. 96: Mapa zobrazuje průběh 19. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



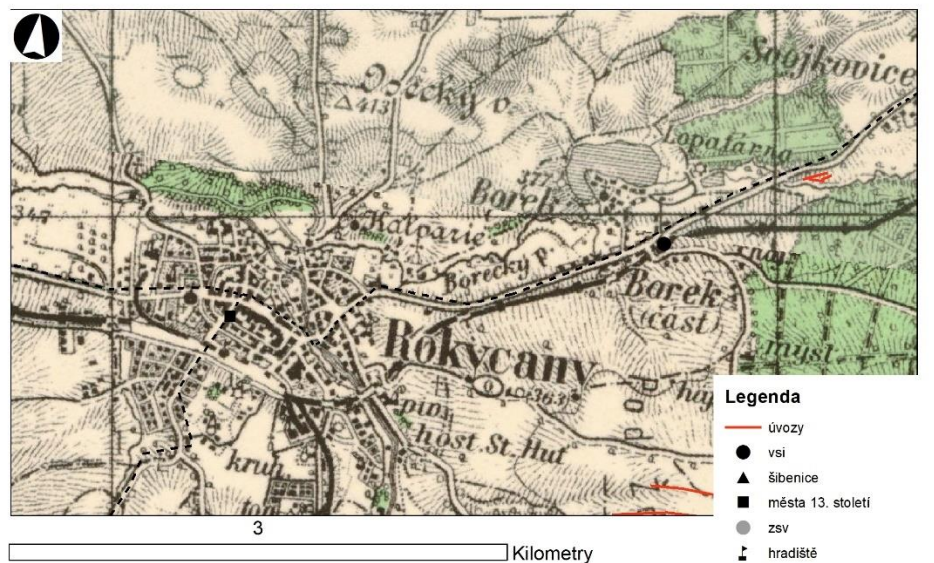
Příloha č. 97: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 20. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



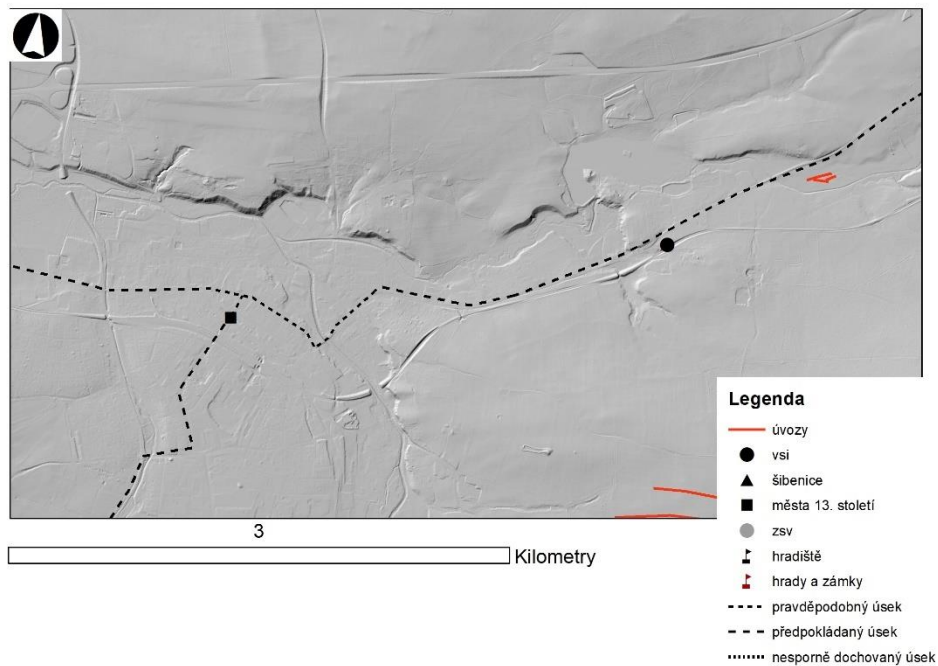
Příloha č. 98: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 20. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



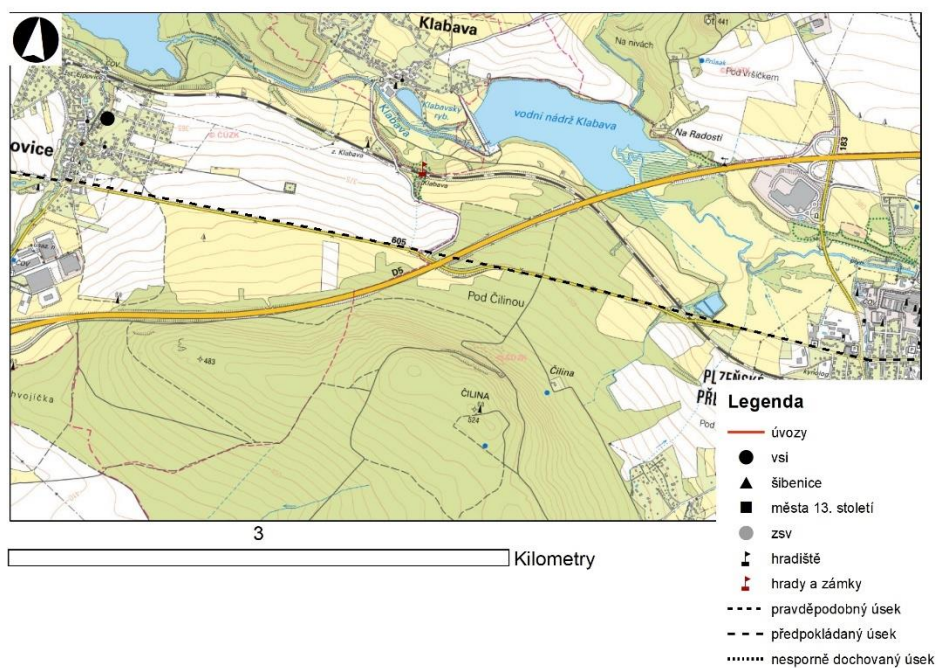
Příloha č. 99: Mapa zobrazuje průběh 20. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



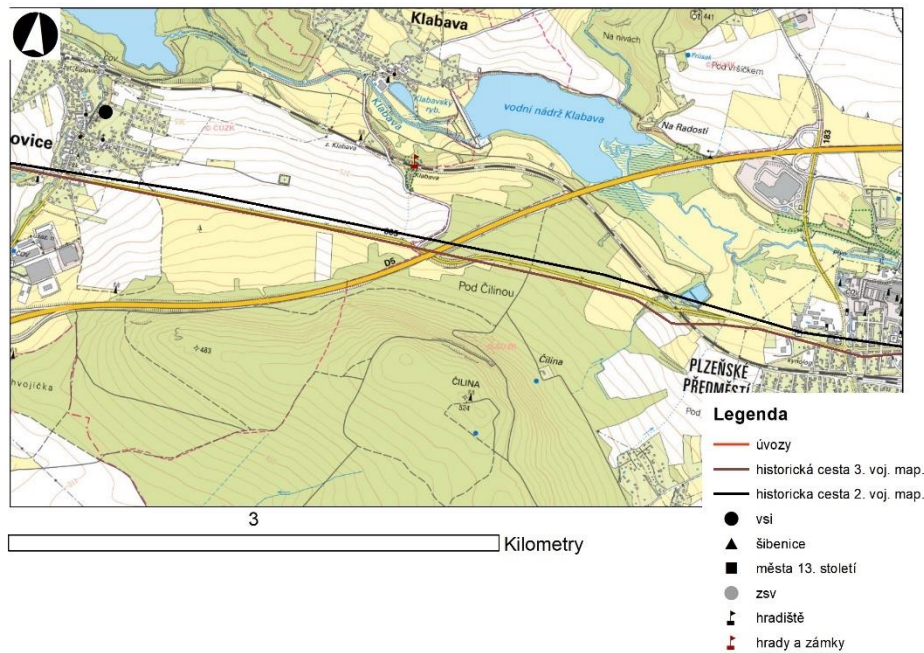
Příloha č. 100: Mapa zobrazuje průběh 20. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



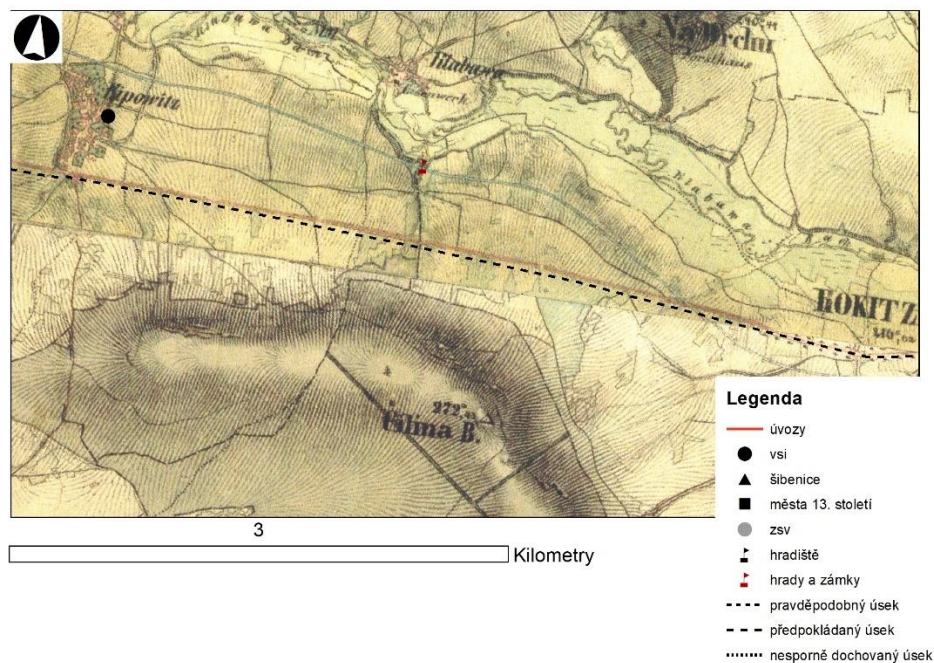
Příloha č. 101: Mapa zobrazuje průběh 20. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



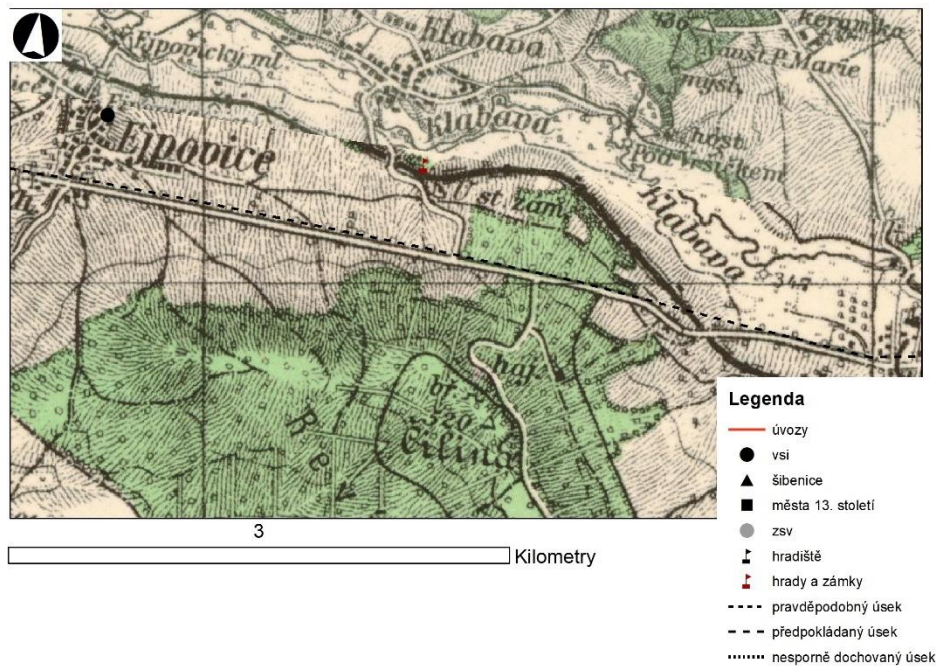
Příloha č. 102: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 21. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



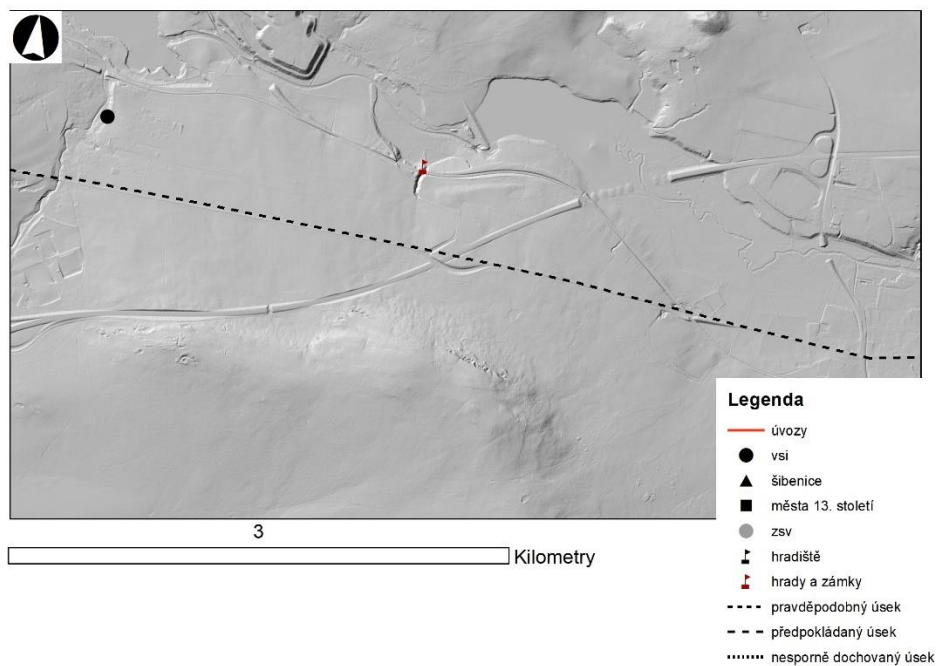
Příloha č. 103: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 21. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



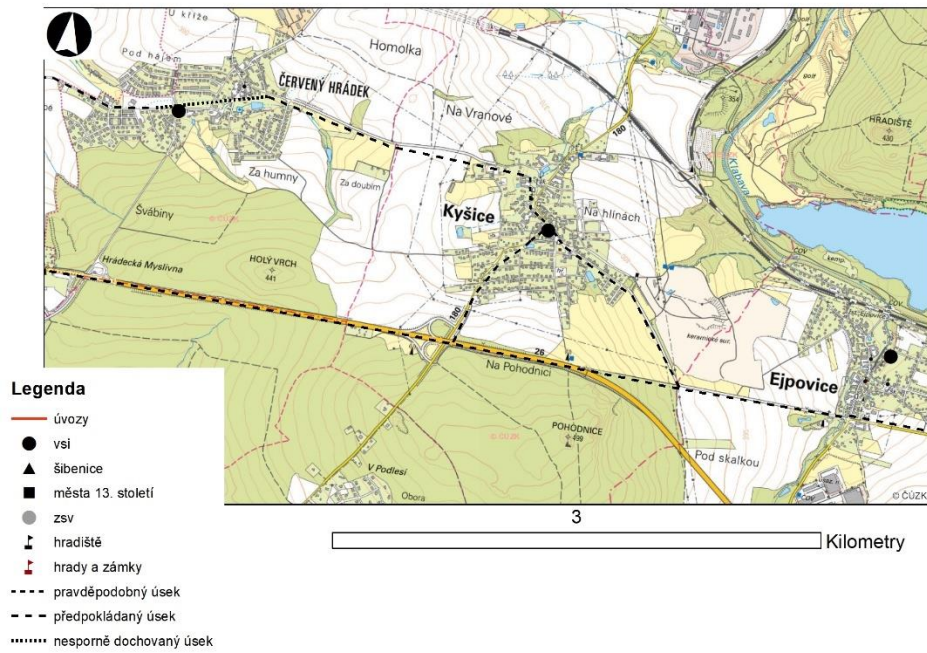
Příloha č. 104: Mapa zobrazuje průběh 21. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



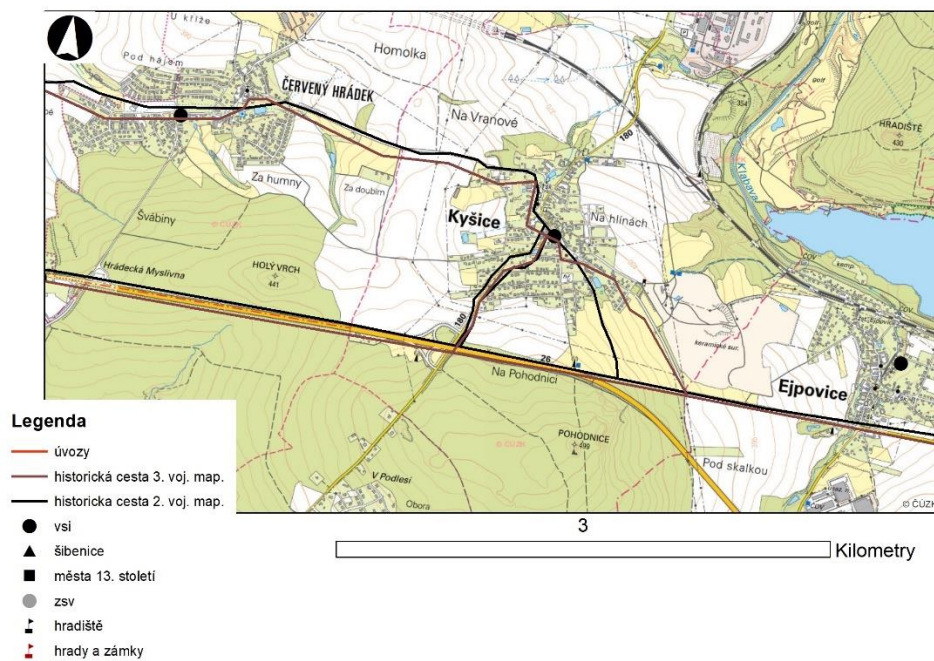
Příloha č. 105: Mapa zobrazuje průběh 21. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



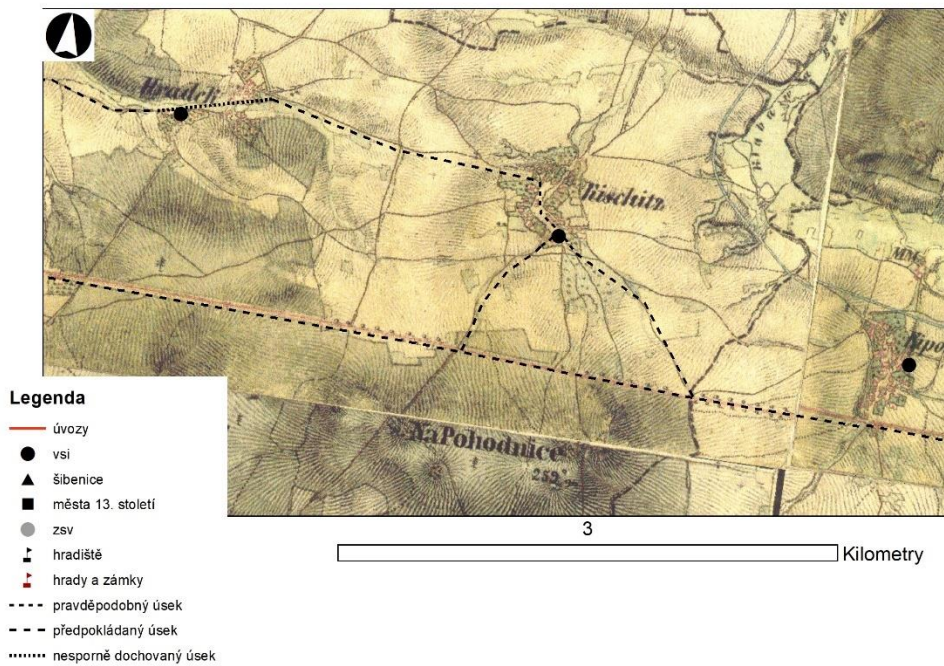
Příloha č. 106: Mapa zobrazuje průběh 21. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



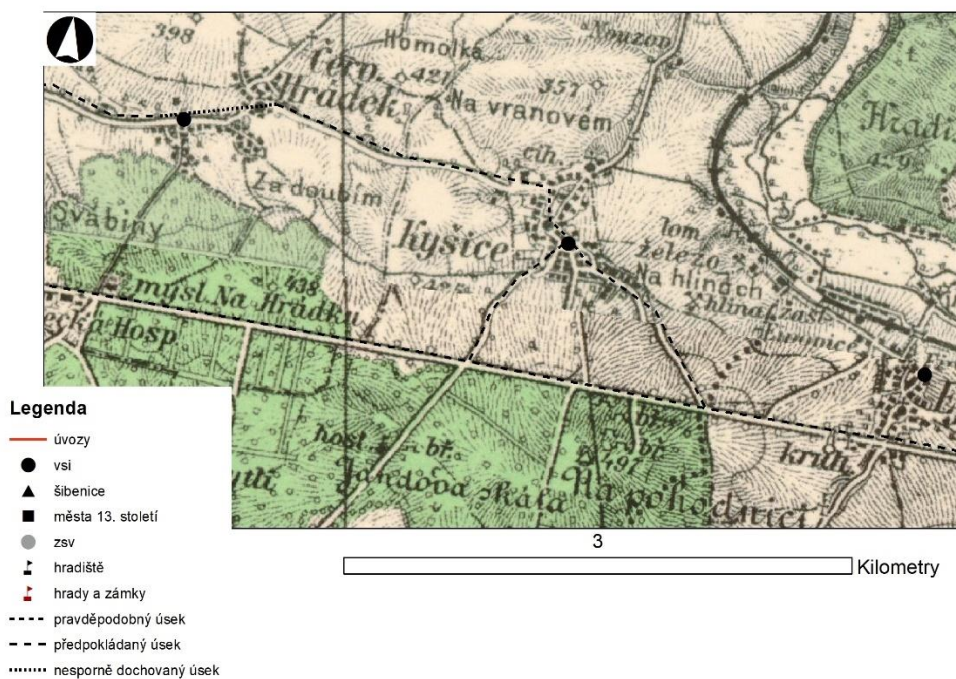
Příloha č. 107: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 22. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



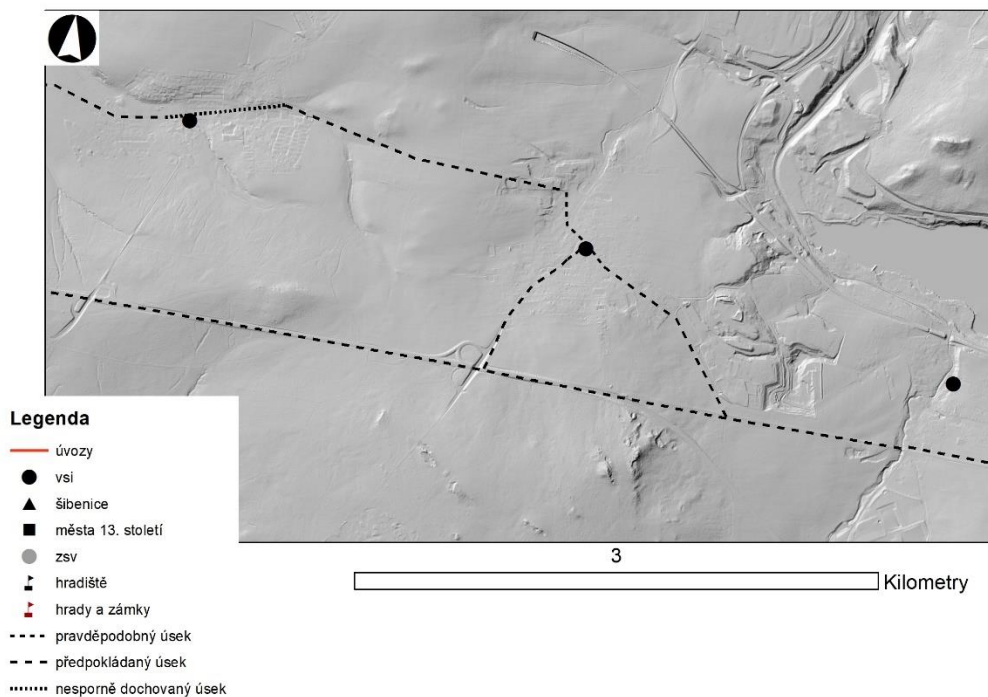
Příloha č. 108: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 22. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



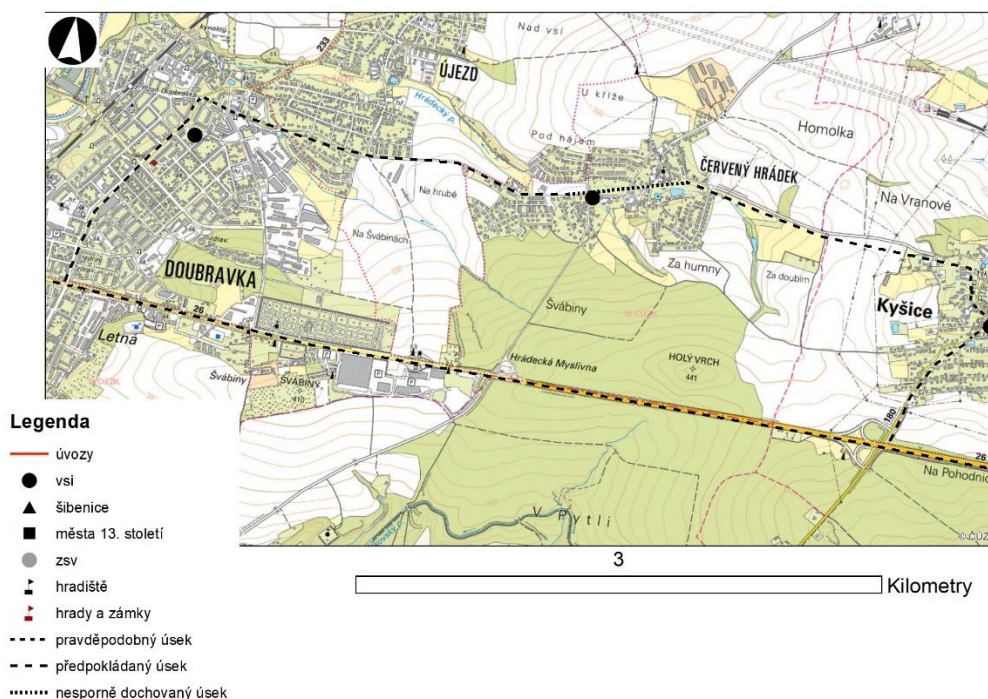
Příloha č. 109: Mapa zobrazuje průběh 22. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



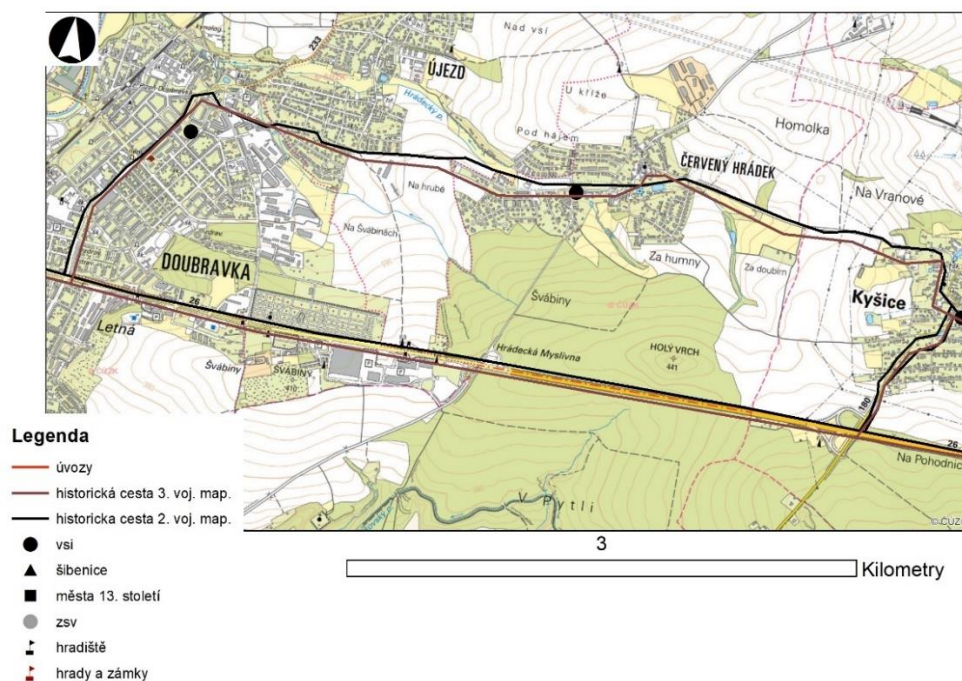
Příloha č. 110: Mapa zobrazuje průběh 22. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



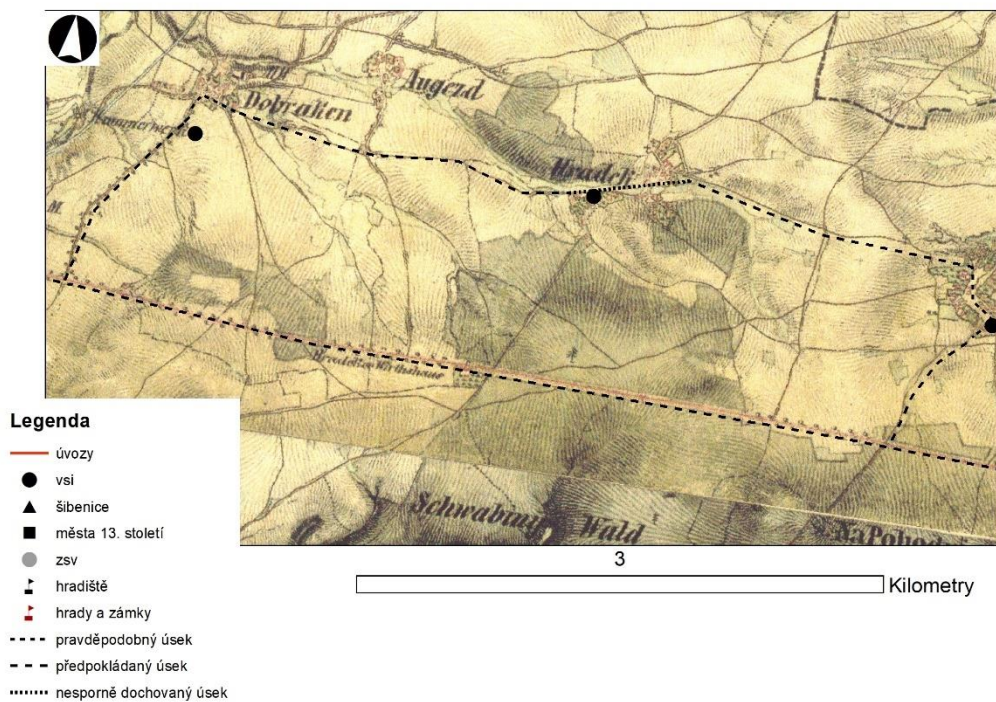
Příloha č. 111: Mapa zobrazuje průběh 22. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



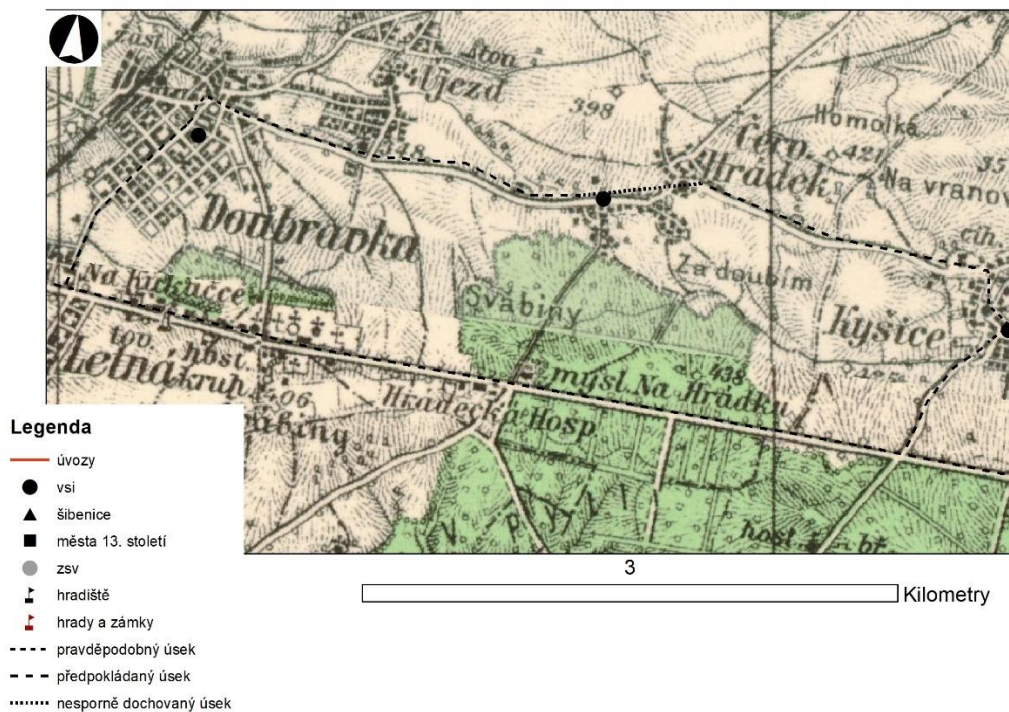
Příloha č. 112: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 23. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



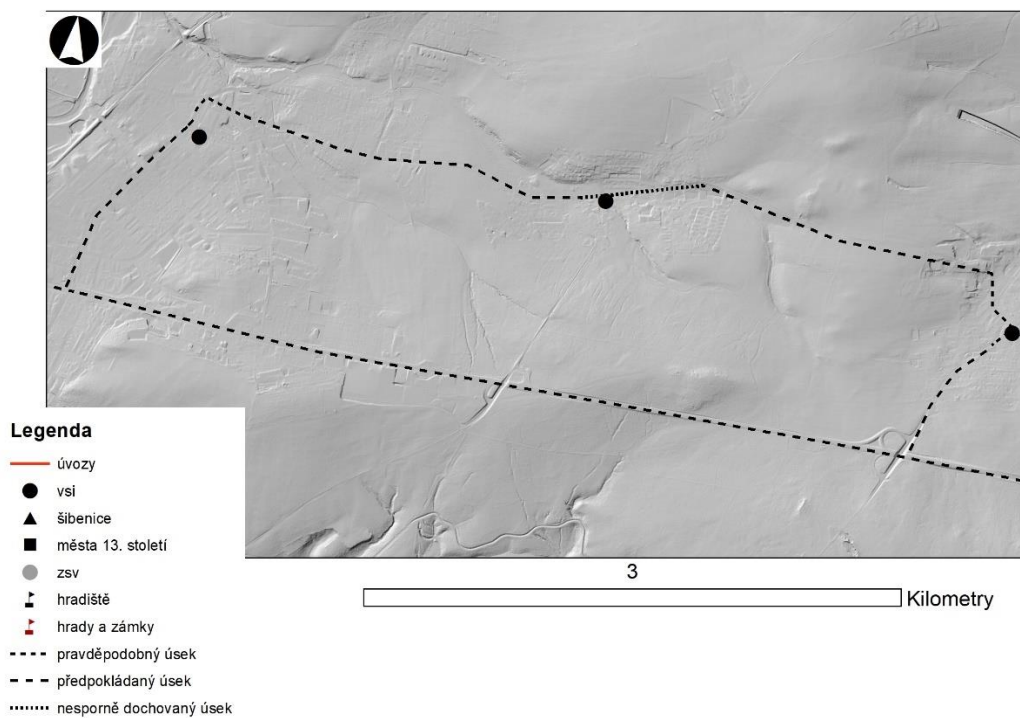
Příloha č. 113: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 23. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



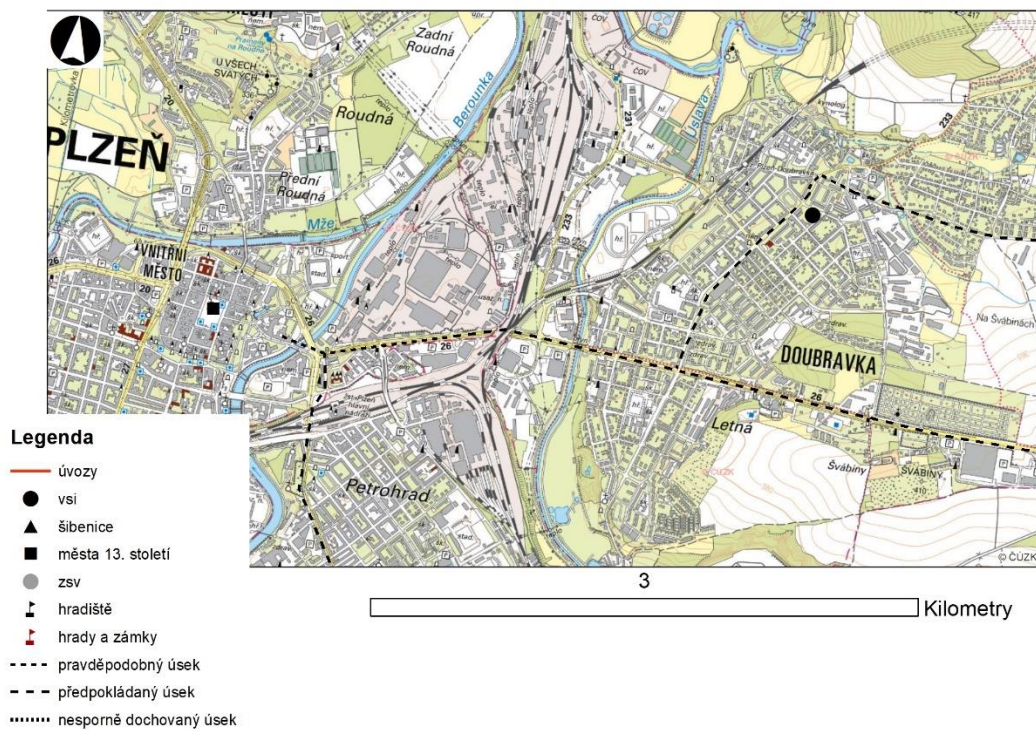
Příloha č. 114: Mapa zobrazuje průběh 23. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



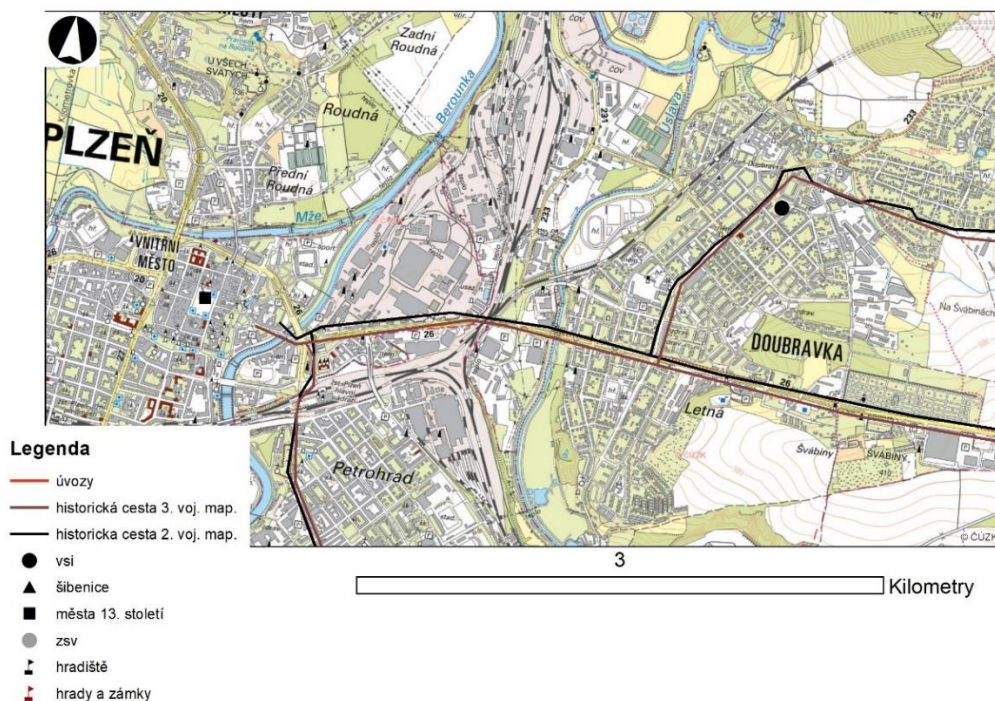
Příloha č. 115: Mapa zobrazuje průběh 23. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



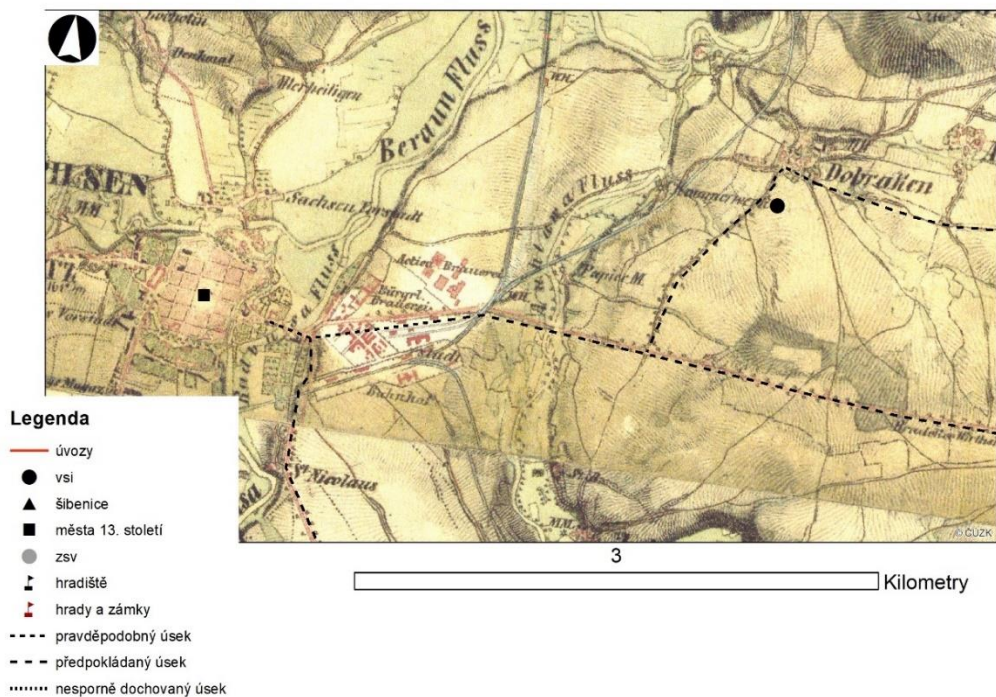
Příloha č. 116: Mapa zobrazuje průběh 23. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 117: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 24. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



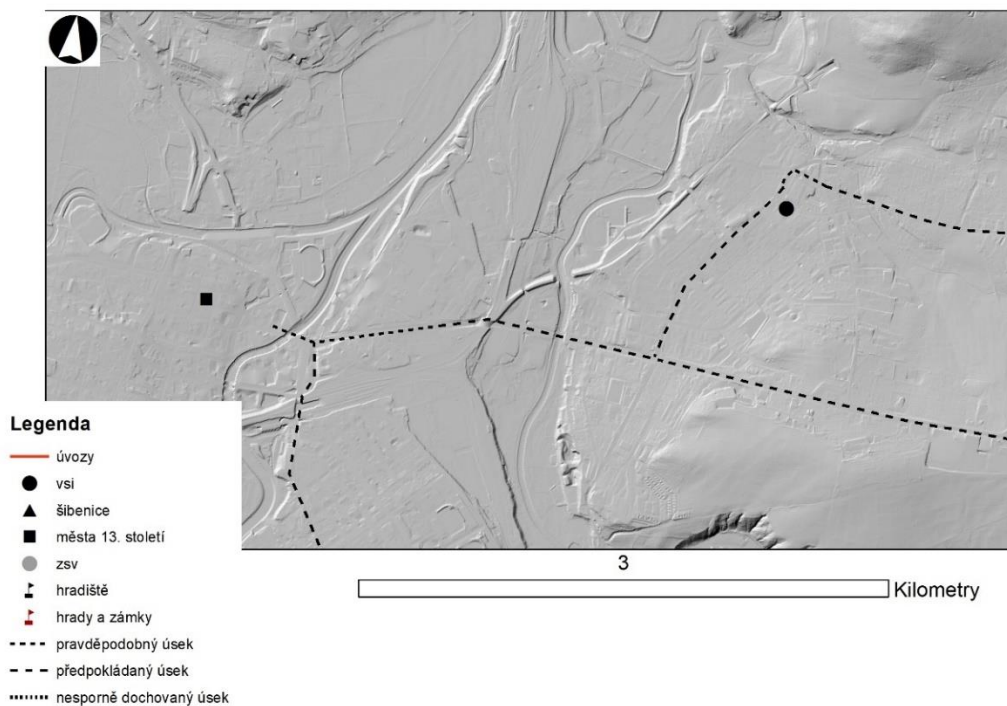
Příloha č. 118: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 24. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



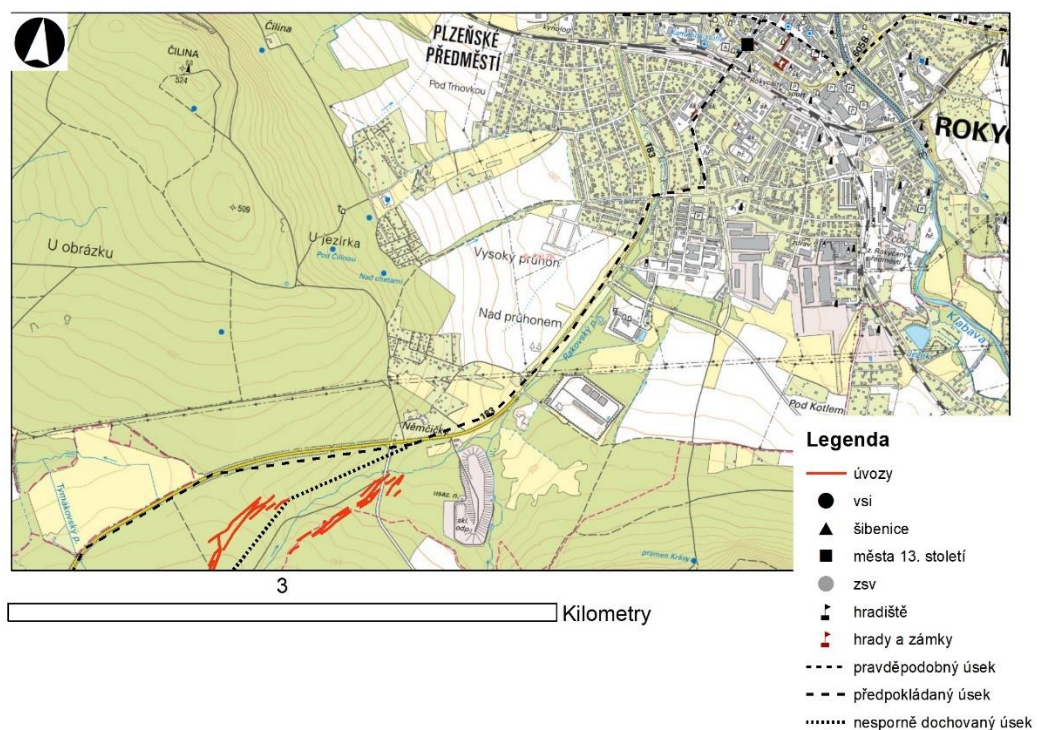
Příloha č. 119: Mapa zobrazuje průběh 24. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



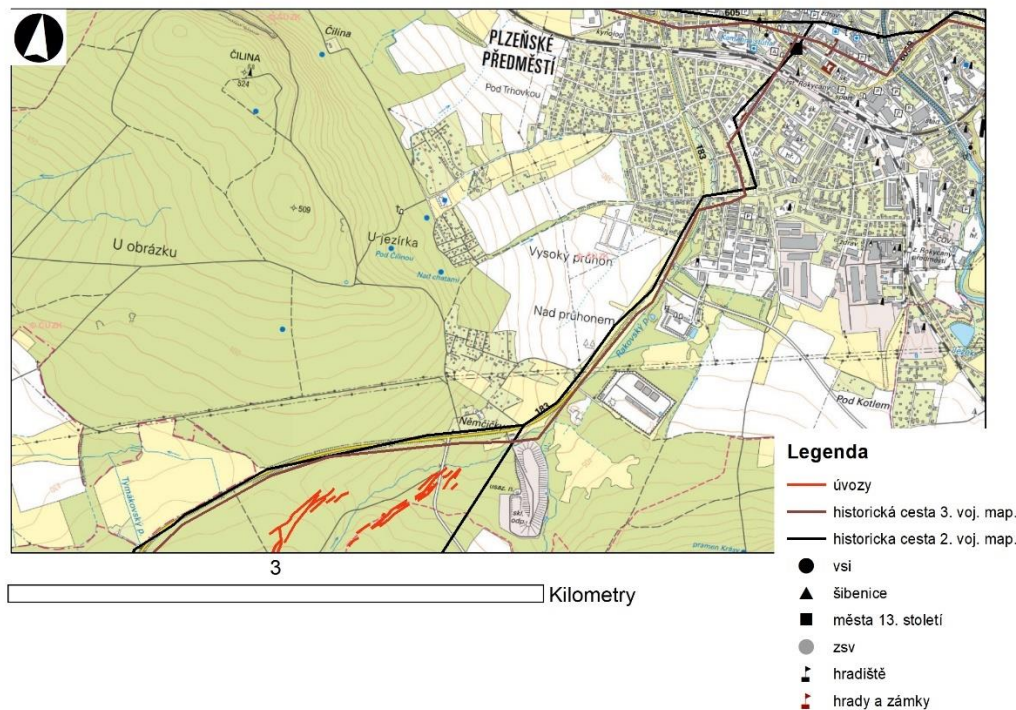
Příloha č. 120: Mapa zobrazuje průběh 24. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



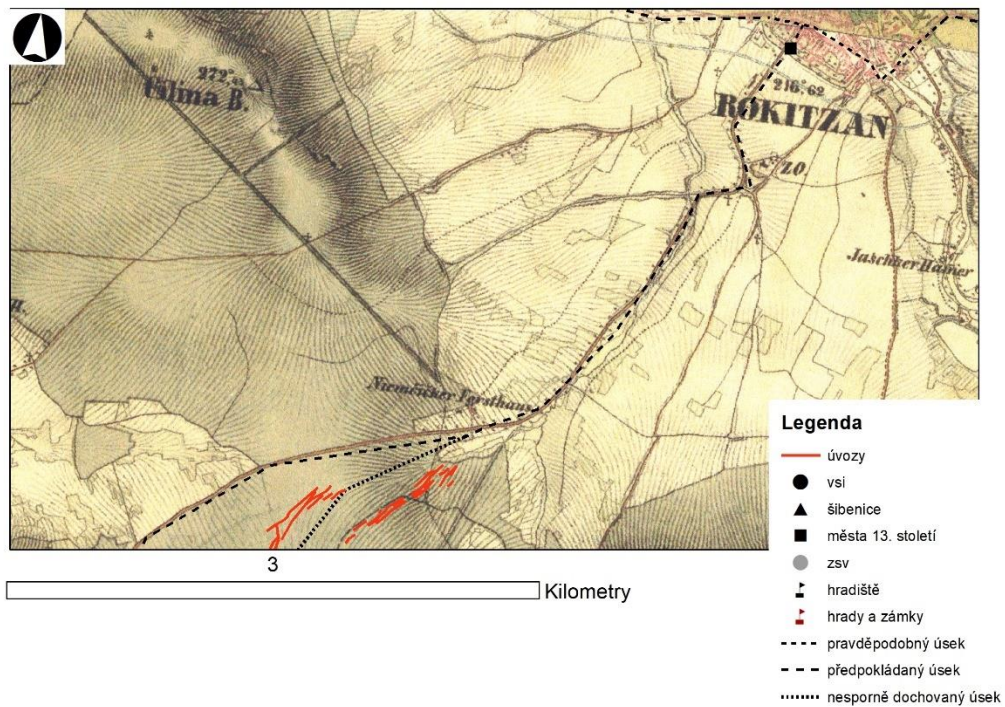
Příloha č. 121: Mapa zobrazuje průběh 24. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



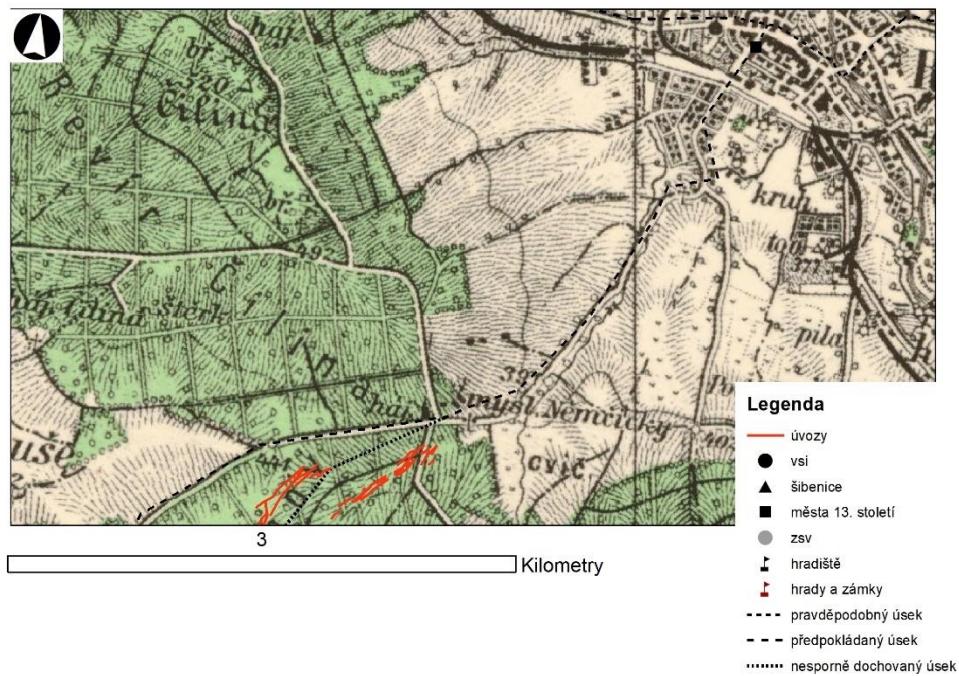
Příloha č. 122: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 25. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



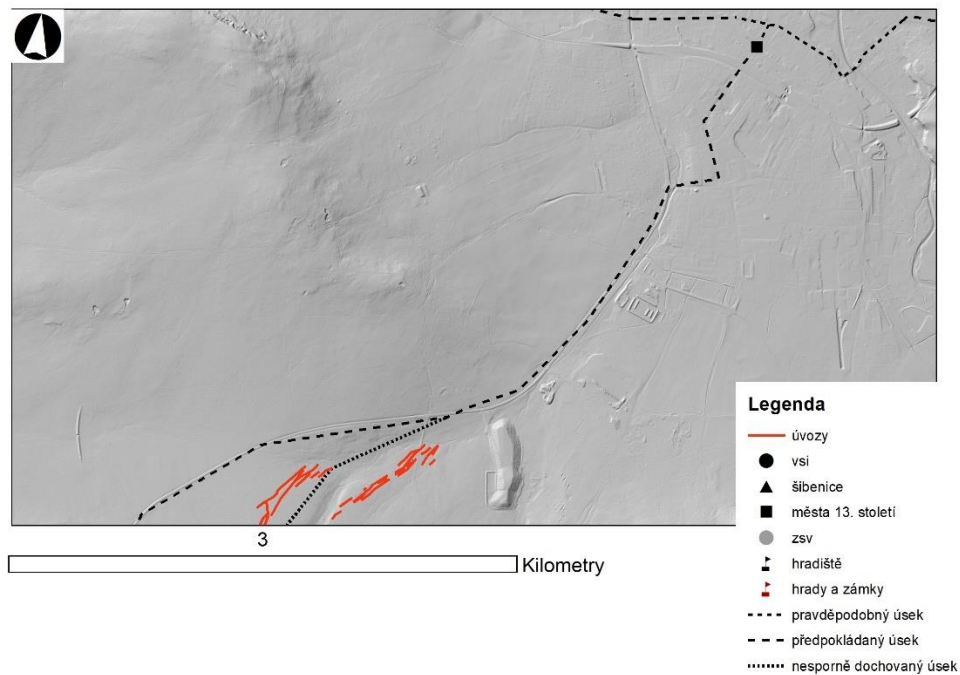
Příloha č. 123: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 25. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



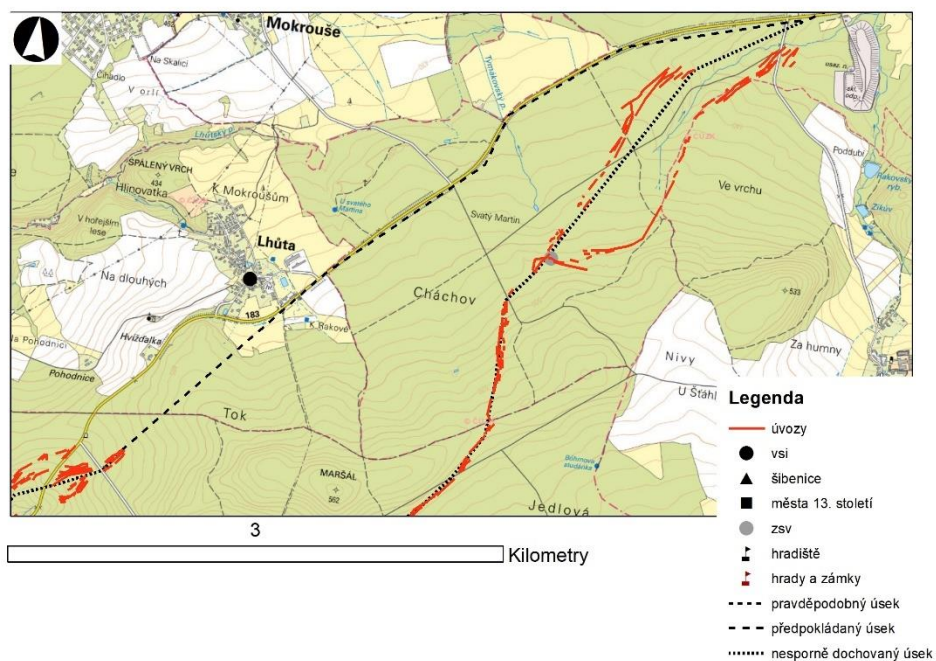
Příloha č. 124: Mapa zobrazuje průběh 25. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



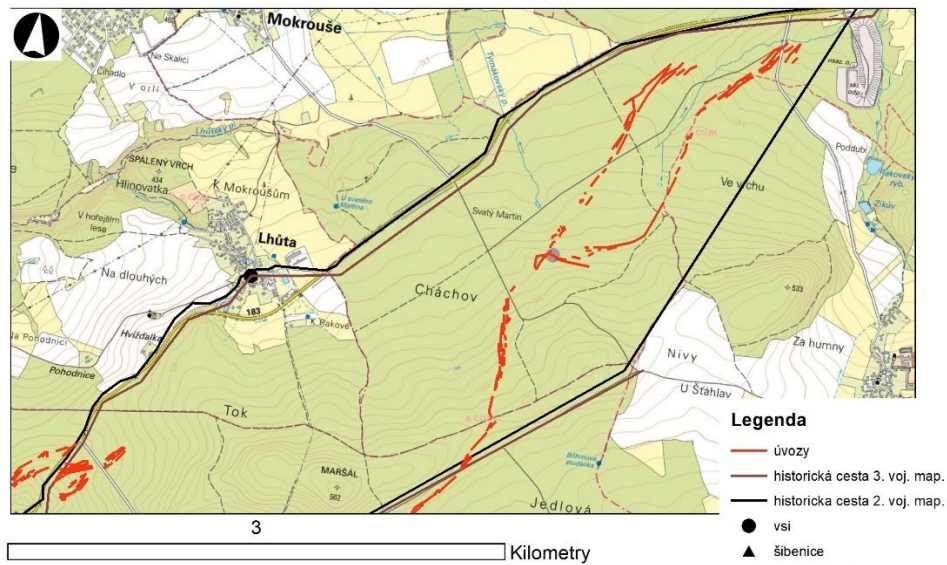
Příloha č. 125: Mapa zobrazuje průběh 25. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



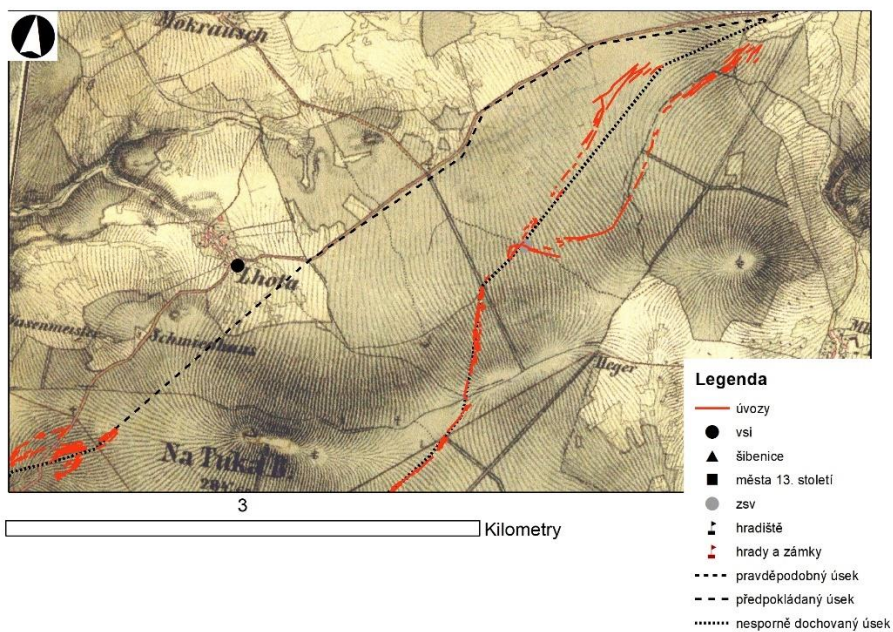
Příloha č. 126: Mapa zobrazuje průběh 25. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



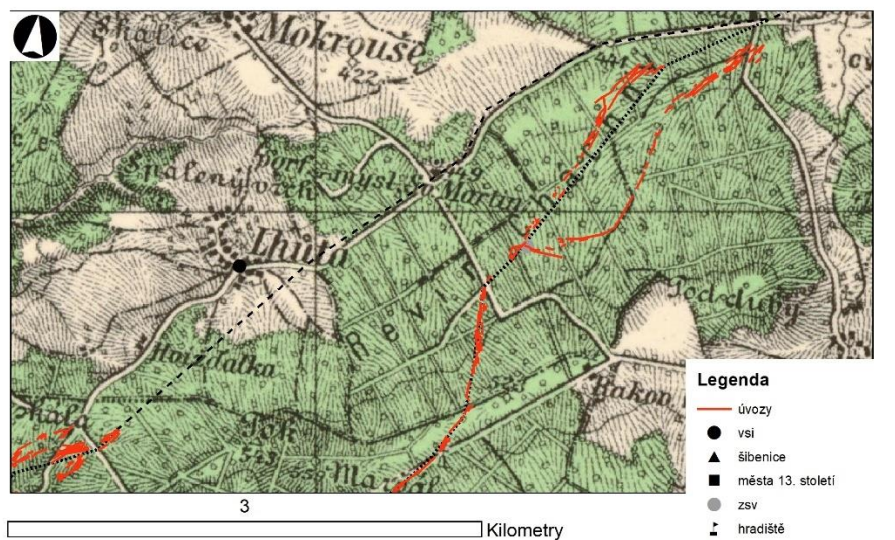
Příloha č. 127: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 26. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



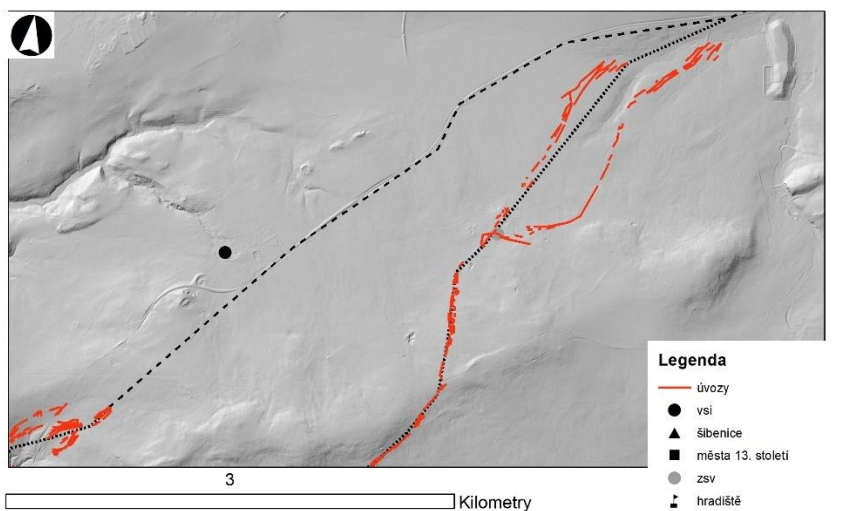
Příloha č. 128: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 26. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



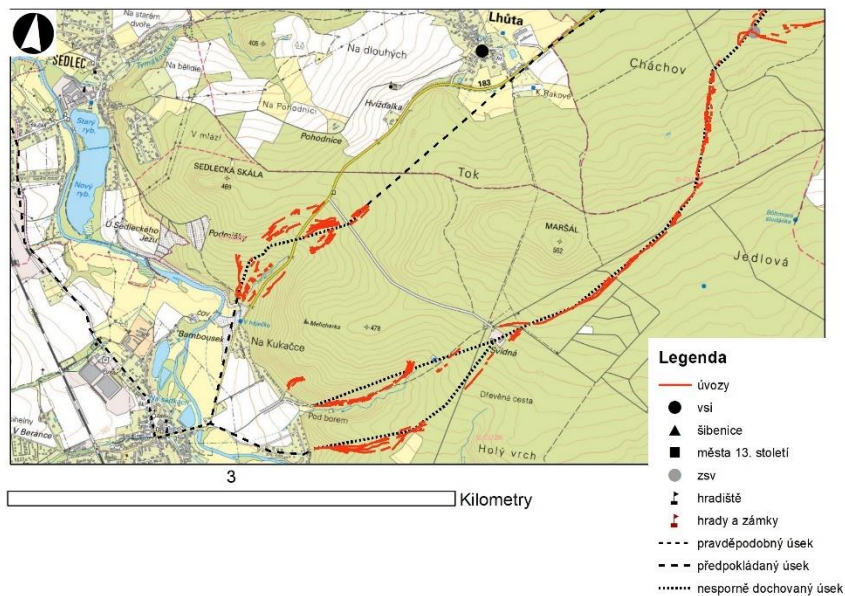
Příloha č. 129: Mapa zobrazuje průběh 26. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



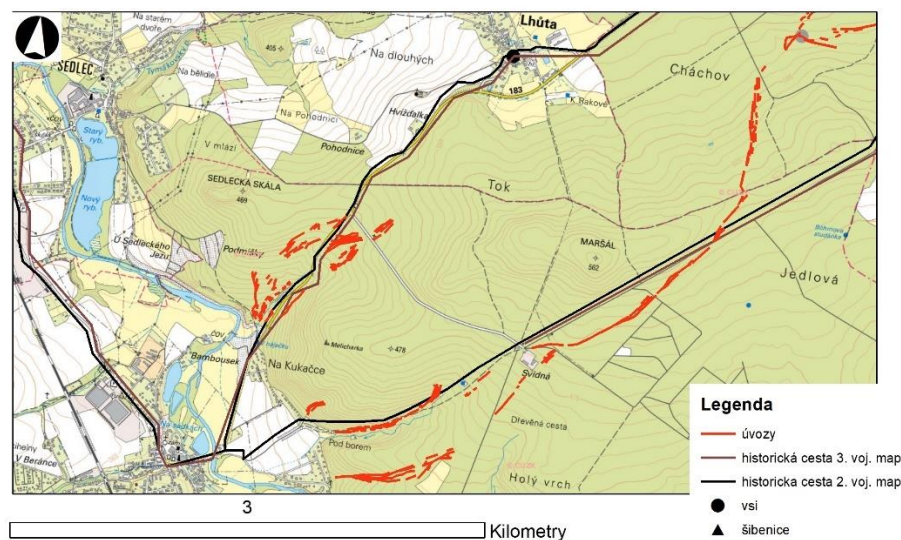
Příloha č. 130: Mapa zobrazuje průběh 26. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



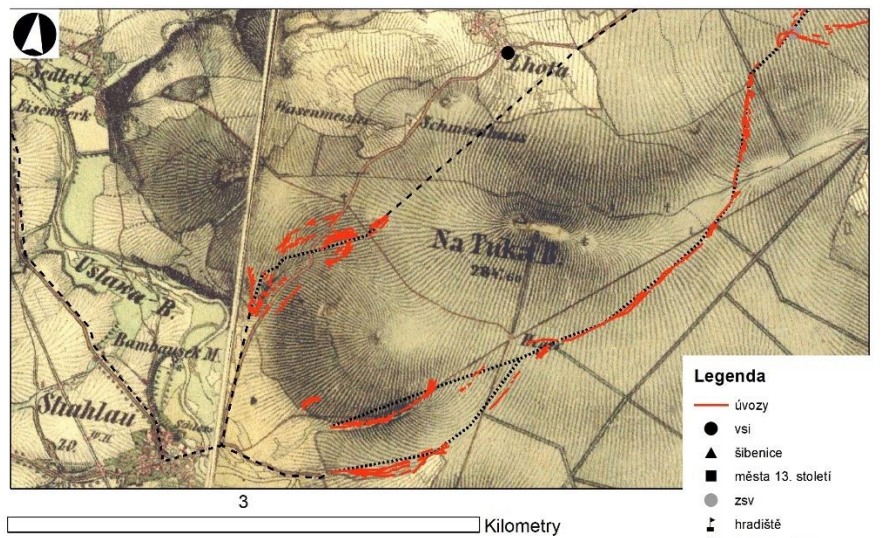
Příloha č. 131: Mapa zobrazuje průběh 26. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



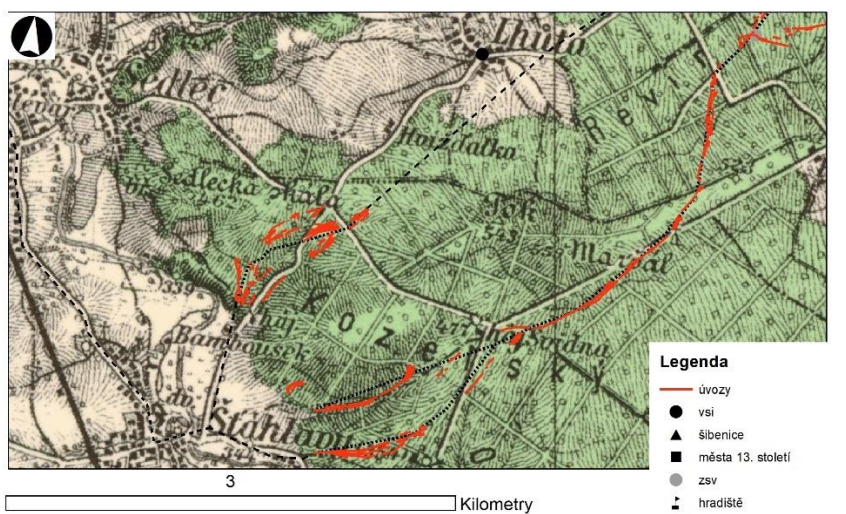
Příloha č. 132: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 27. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



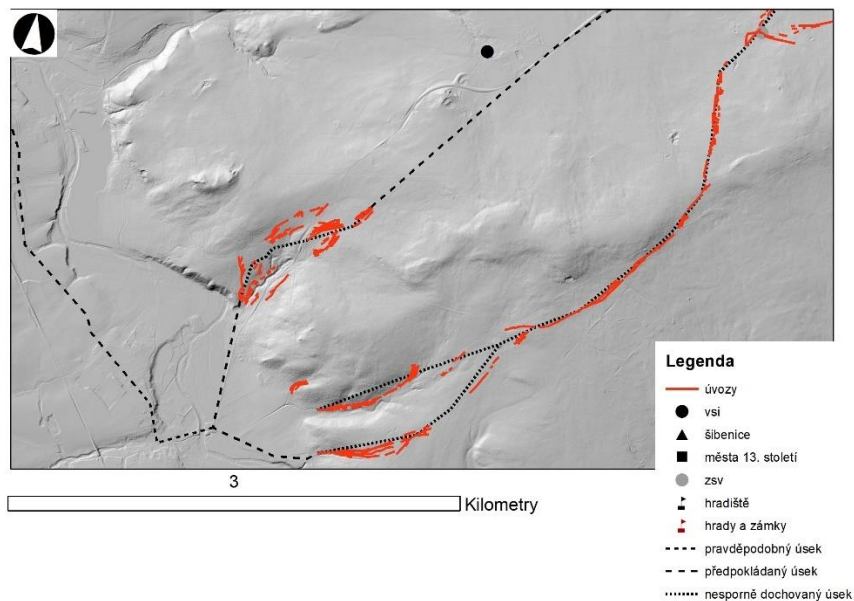
Příloha č. 133: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 27. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



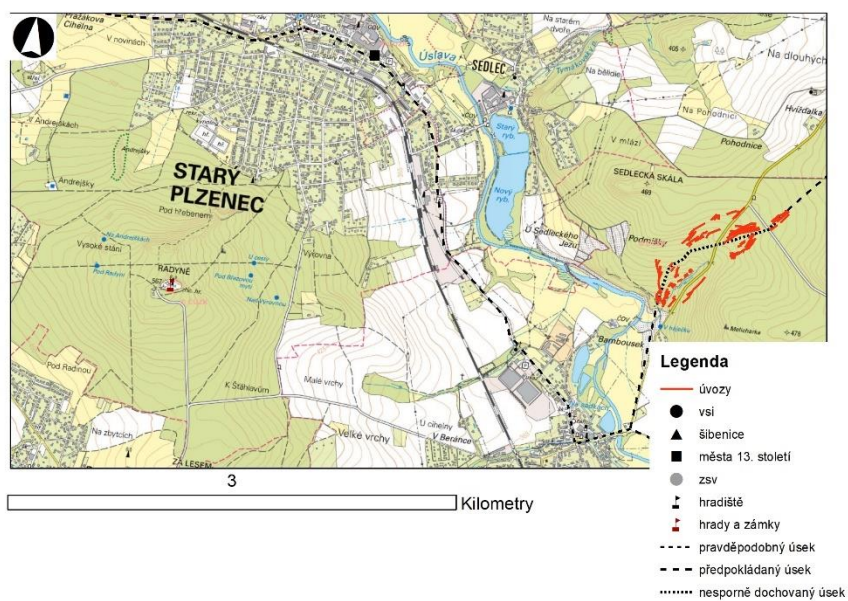
Příloha č. 134: Mapa zobrazuje průběh 27. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



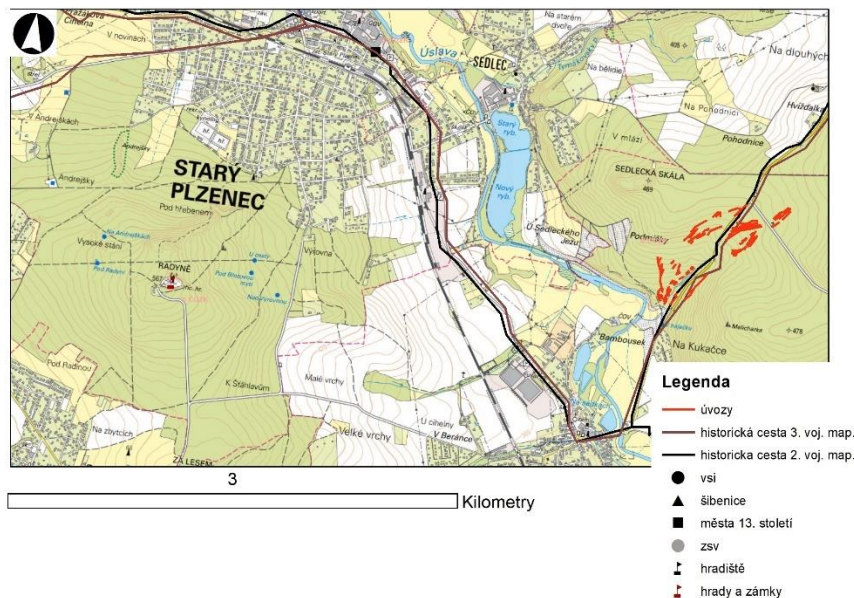
Příloha č. 135: Mapa zobrazuje průběh 27. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



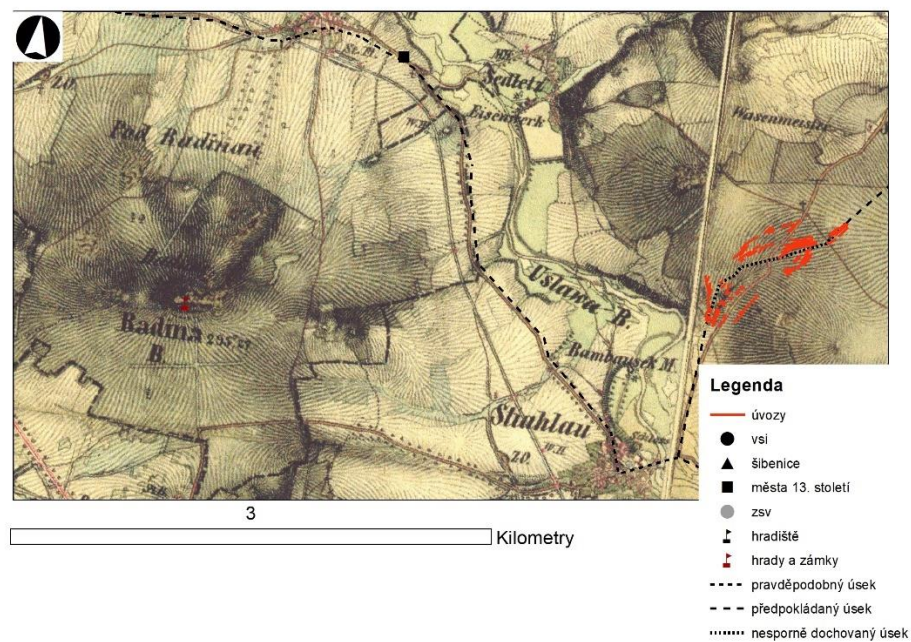
Příloha č. 136: Mapa zobrazuje průběh 27. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 137: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 28. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



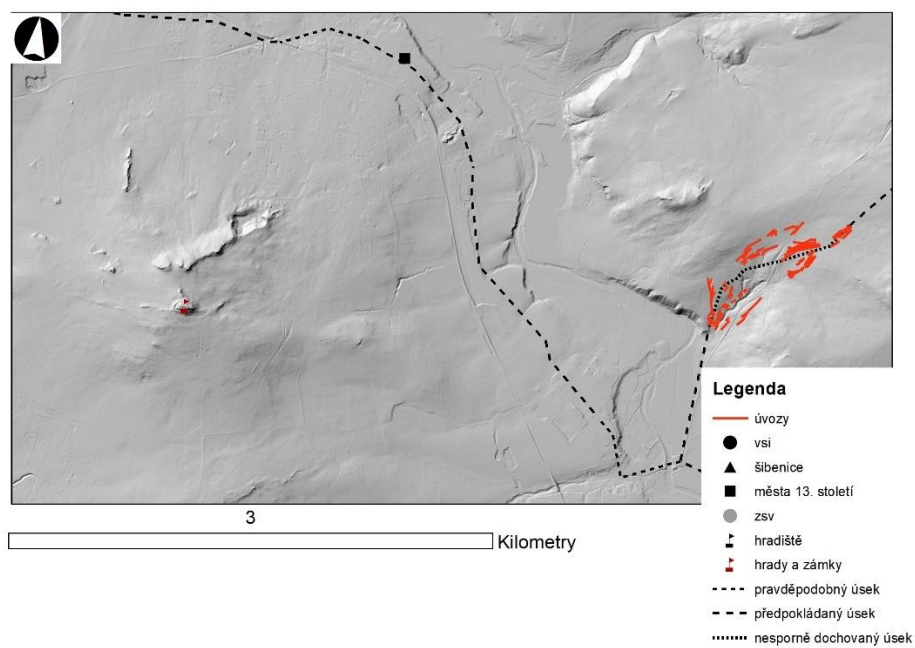
Příloha č. 138: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 28. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



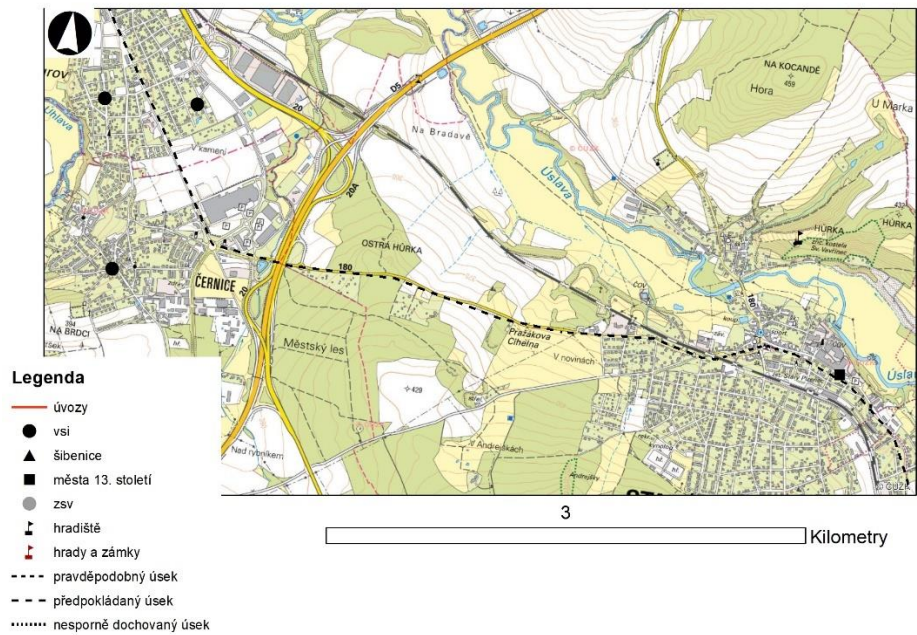
Příloha č. 139: Mapa zobrazuje průběh 28. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



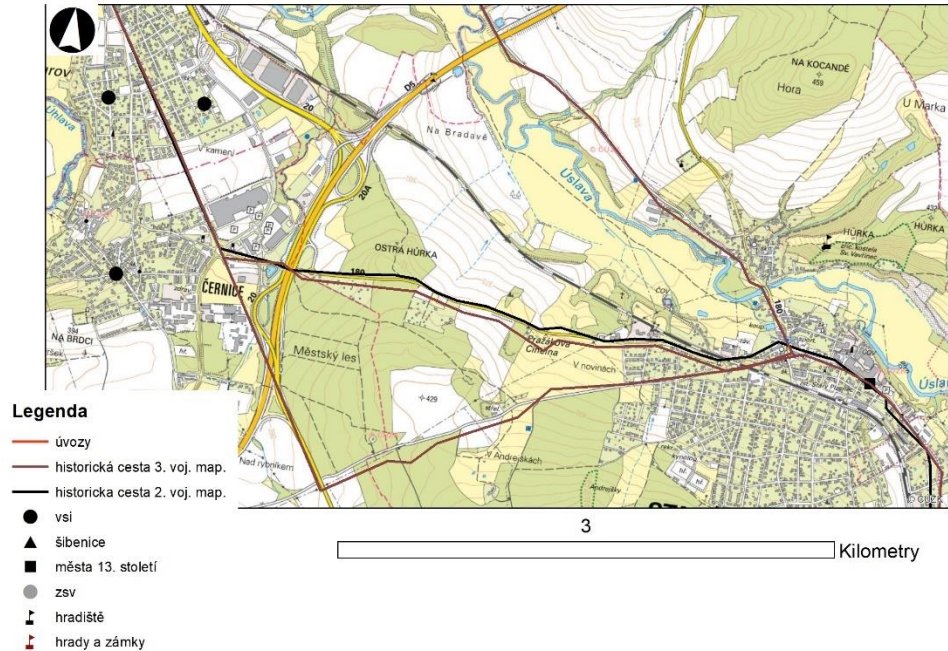
Příloha č. 140: Mapa zobrazuje průběh 28. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytnutého portálem ČÚZK.



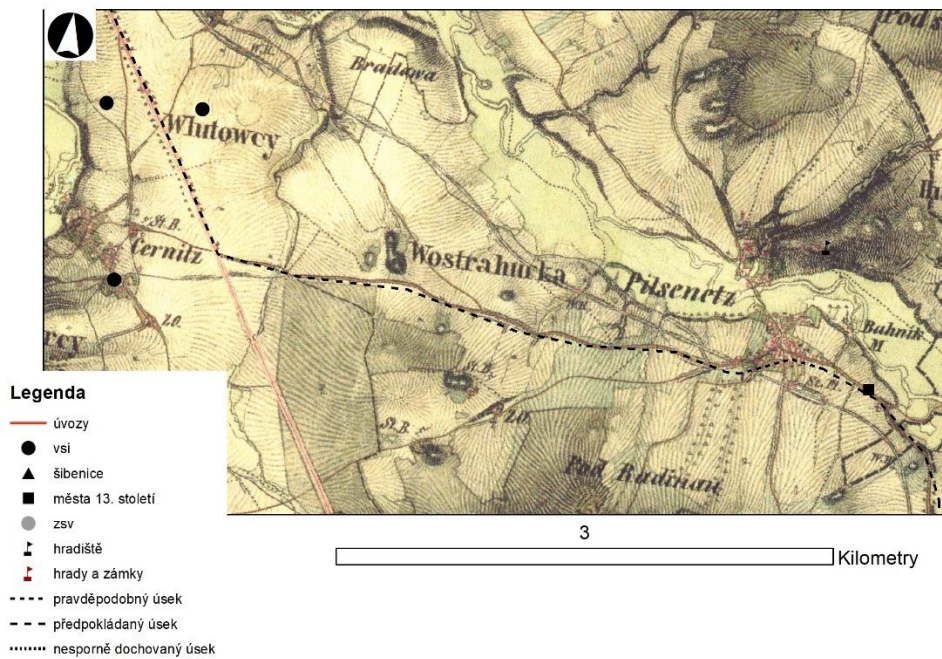
Příloha č. 141: Mapa zobrazuje průběh 28. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytnutého zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 142: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 29. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



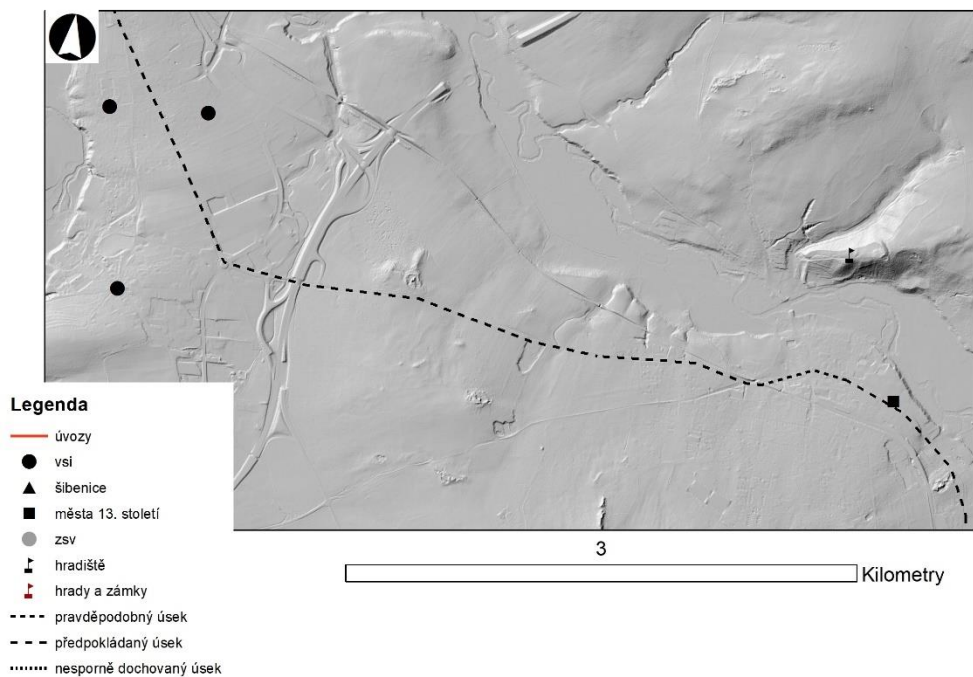
Příloha č. 143: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 29. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



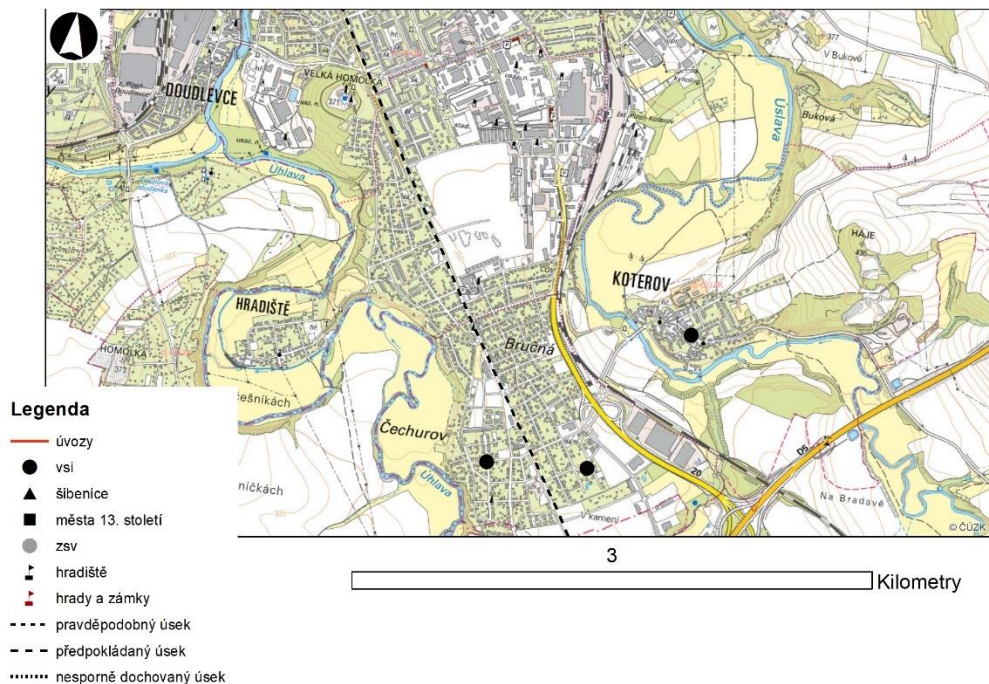
Příloha č. 144: Mapa zobrazuje průběh 29. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



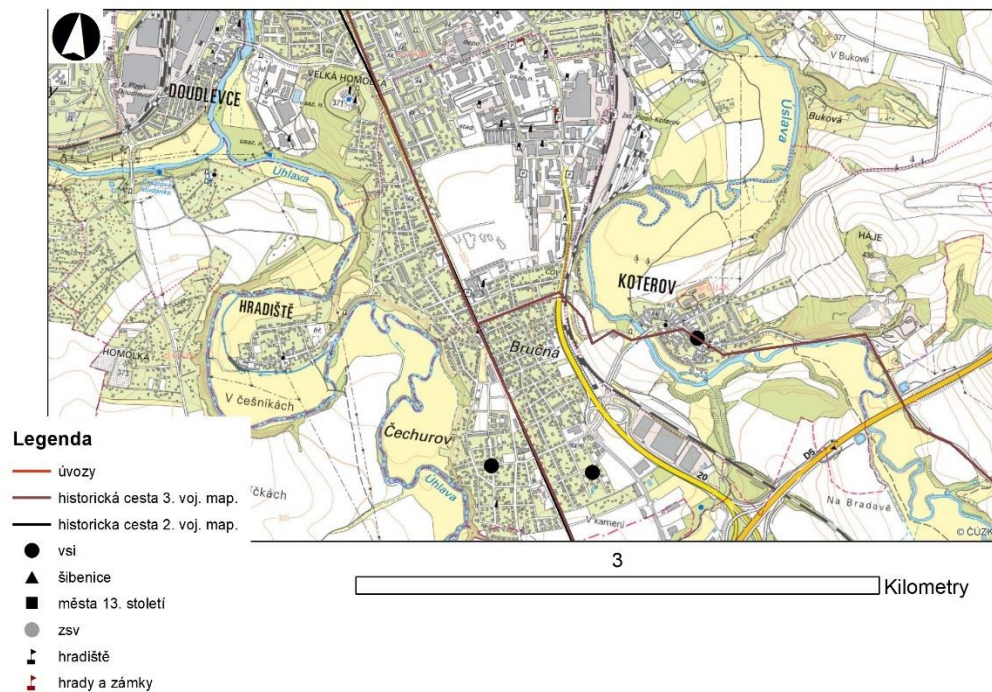
Příloha č. 145: Mapa zobrazuje průběh 29. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



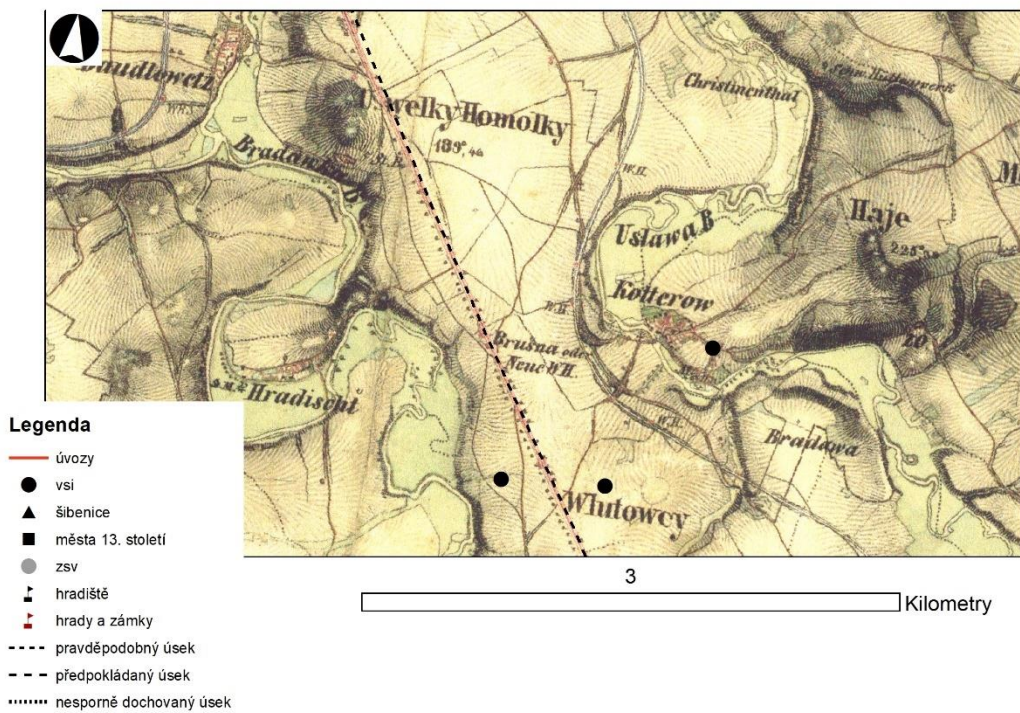
Příloha č. 146: Mapa zobrazuje průběh 29. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 147: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 30. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



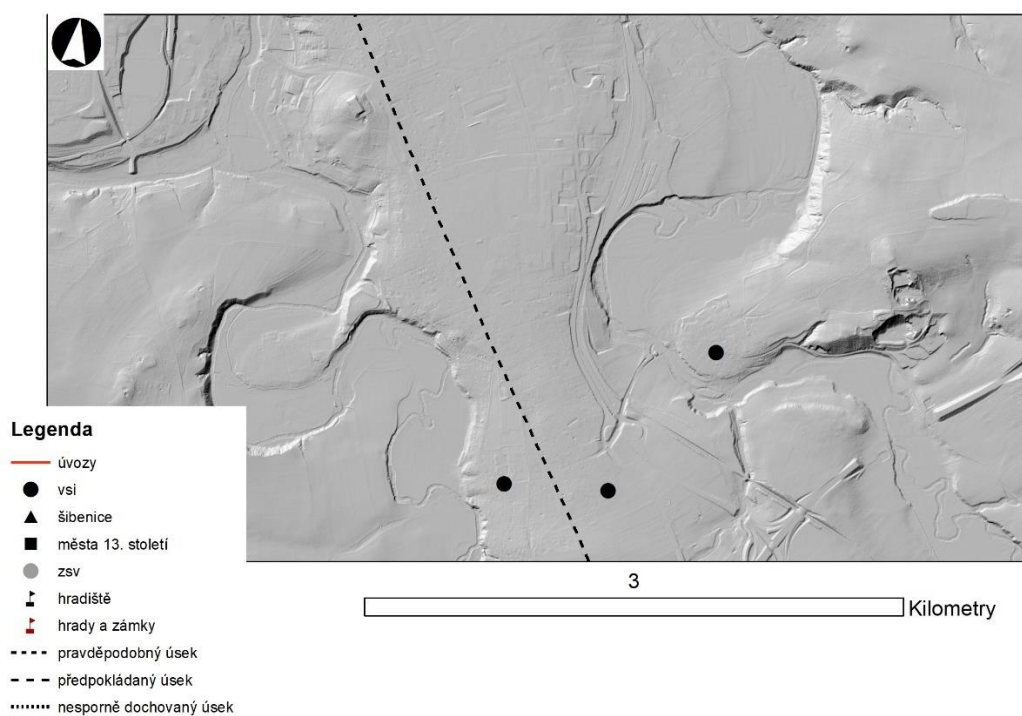
Příloha č. 148: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 30. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



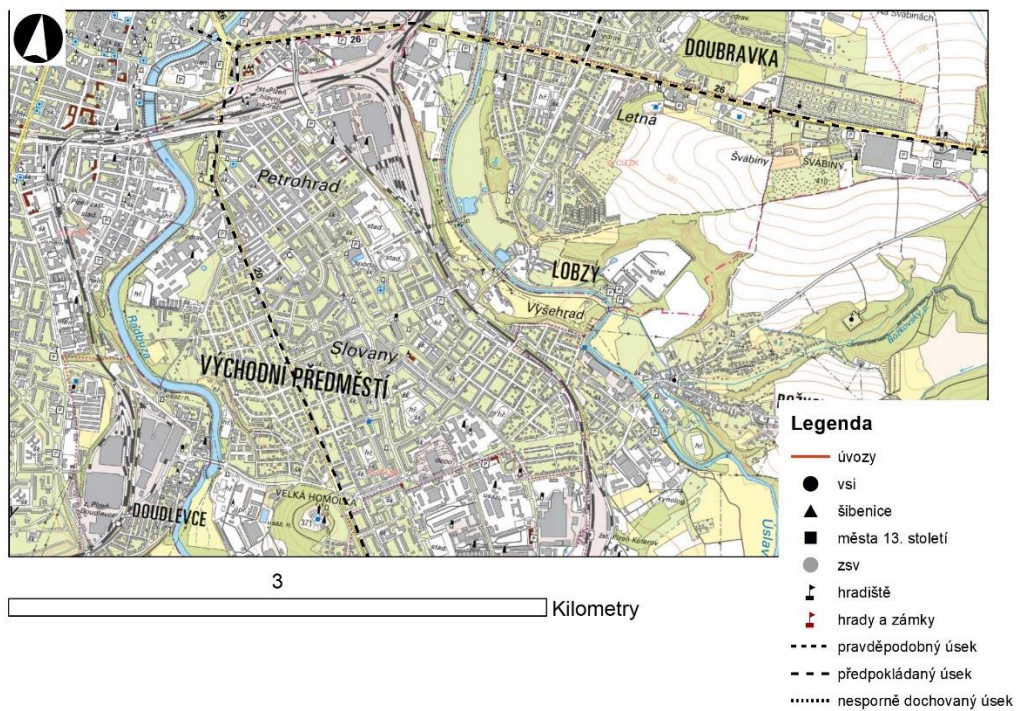
Příloha č. 149: Mapa zobrazuje průběh 30. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



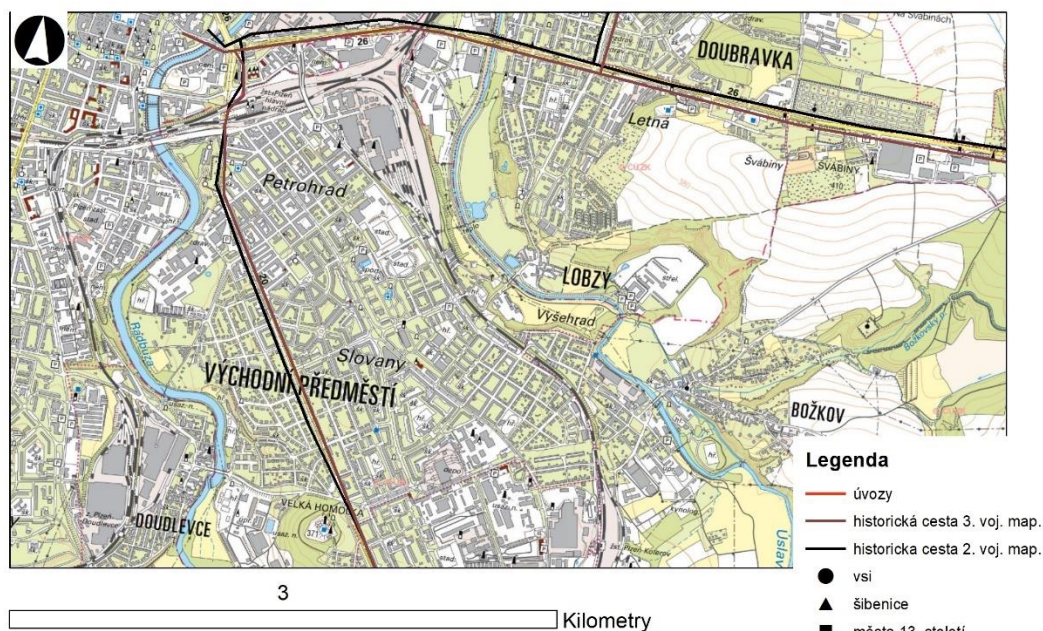
Příloha č. 150: Mapa zobrazuje průběh 30. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



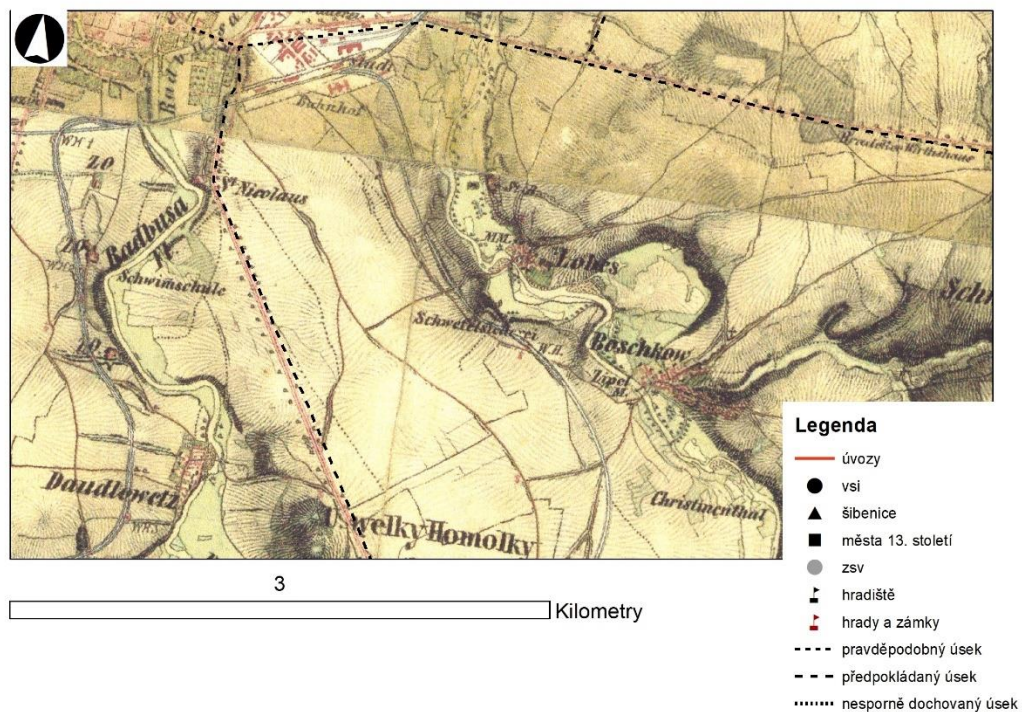
Příloha č. 151: Mapa zobrazuje průběh 30. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 152: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 31. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



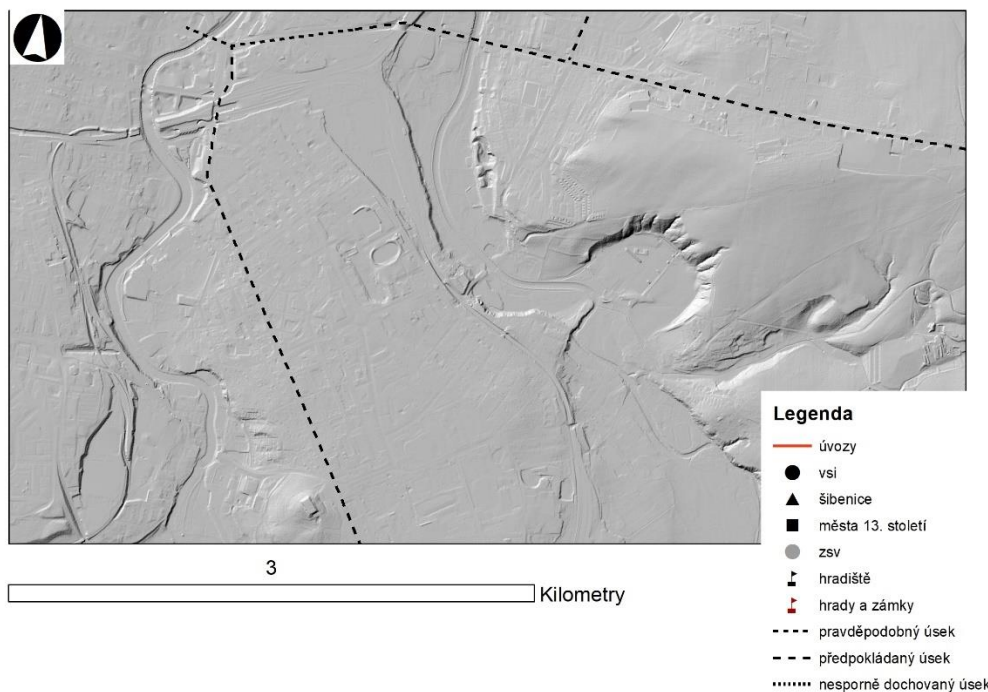
Příloha č. 153: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu z 2. a 3. vojenského mapování a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje 31. úsek cesty v měřítku 1: 20 000.



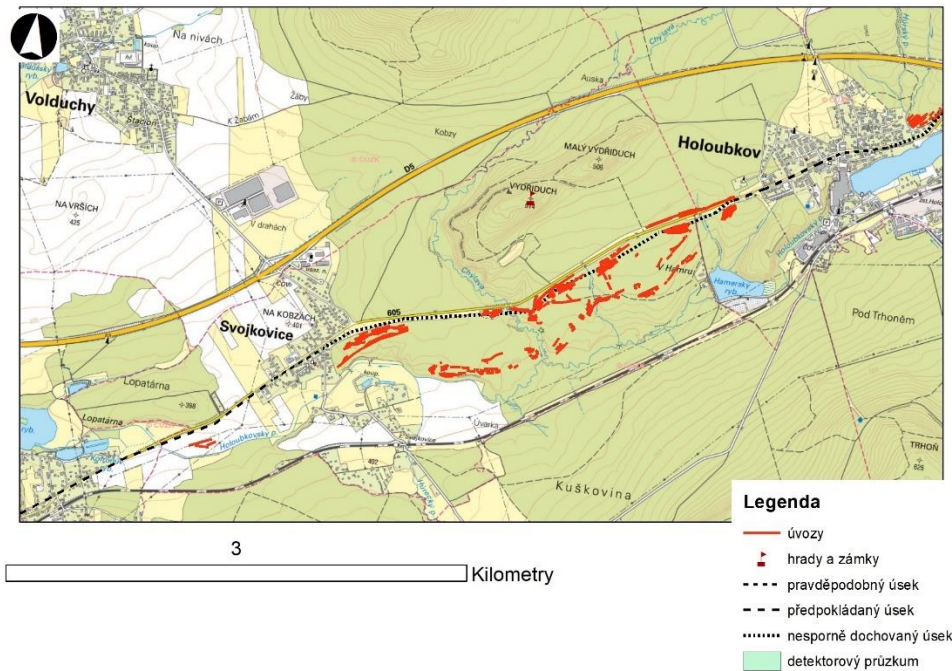
Příloha č. 154: Mapa zobrazuje průběh 31. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 2. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



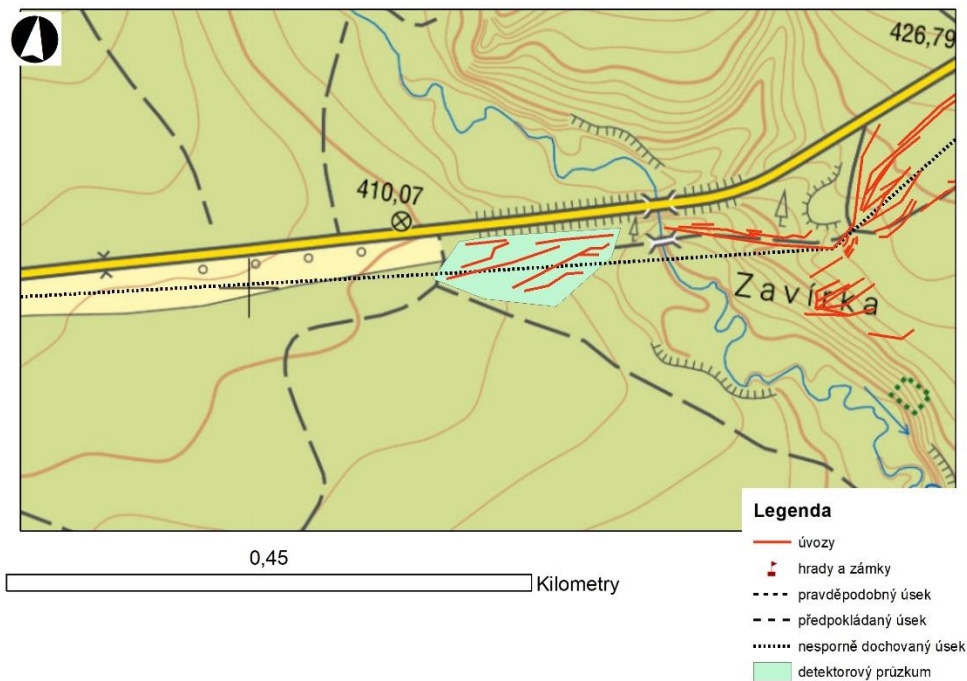
Příloha č. 155: Mapa zobrazuje průběh 31. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě 3. vojenského mapování poskytovaného portálem ČÚZK.



Příloha č. 156: Mapa zobrazuje průběh 31. úseku cesty v měřítku 1: 20 000 na podkladové mapě digitálního modelu reliéfu poskytovaného zdarma portálem ČÚZK.



Příloha č. 157: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje cestu a pozorované objekty na základní mapě z portálu ČÚZK. Mapa zachycuje úsek mezi Holoubkovem a Svojkovicemi, kde proběhla příkladová studie cesty. Mapa je v měřítku 1: 20 000.



Příloha č. 158: Mapa je vyobrazena pomocí programu Arc Gis map a zobrazuje plochu příkladové studie na základní mapě z portálu ČÚZK v měřítku 1: 2 000.

Přílohy měst a vesnic



Příloha č. 159: Císařské otisky stabilního katastru Praha Hradčany z roku 1842 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_6068-1_1).

Příloha č. 160: Císařské otisky stabilního katastru Břevnov z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_558-1_3).

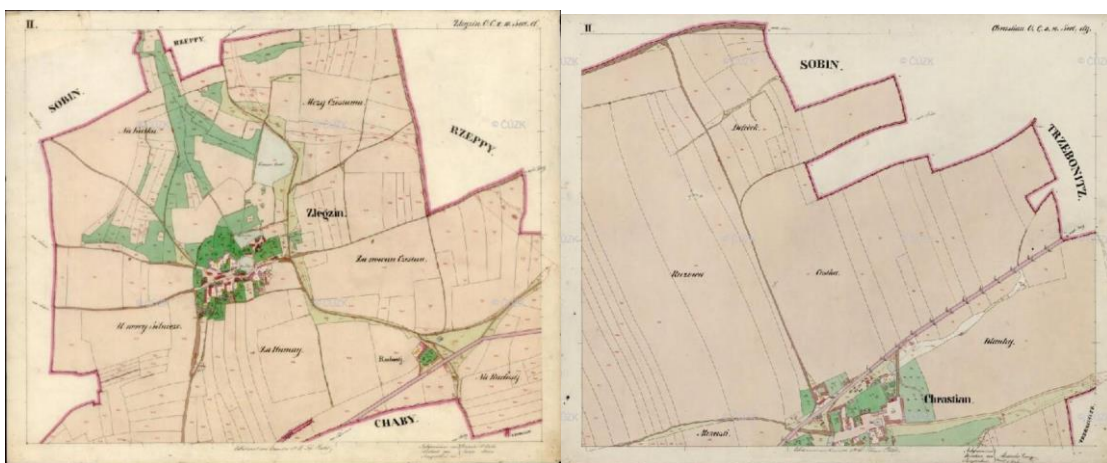


Příloha č. 161: Císařské otisky stabilního katastru Smíchov z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7068-1_4).

Příloha č. 162: Mapa stabilního katastru Bílá hora vytvořená mezi roky 1888-1937 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=kmevidc&idrastru=B2_a_14C_6701-1A_02).



Příloha č. 163: Mapa stabilního katastru Řepy vytvořená mezi roky 1888-1937 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=kmevidc&idrastru=B2_a_14C_6701-1A_01).



Příloha č. 164: Mapy stabilního katastru Zličín z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_9127_2).

Příloha č. 165: Mapa stabilního katastru Chrást'any z roku 1876 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_972_2).



Příloha č. 166: Mapa stabilního katastru Chrást'any z roku 1876 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_972_3).



Příloha č. 167: Mapa stabilního katastru Dušníky z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_1551_4).

Příloha č. 168: Mapa stabilního katastru Hořelice z roku 1873 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_2158_2).

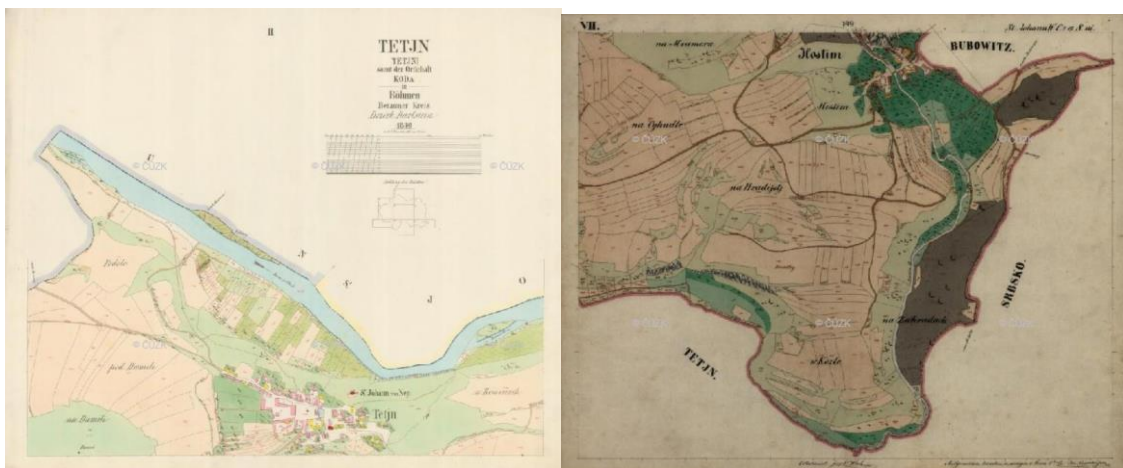


Příloha č. 169: Mapa stabilního katastru Loděnice z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_3876_2).

Příloha č. 170: Mapa stabilního katastru Vráž z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_8455_5).



Příloha č. 171: Mapa stabilního katastru Svatý Jan pod Skalou z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_7450_4).



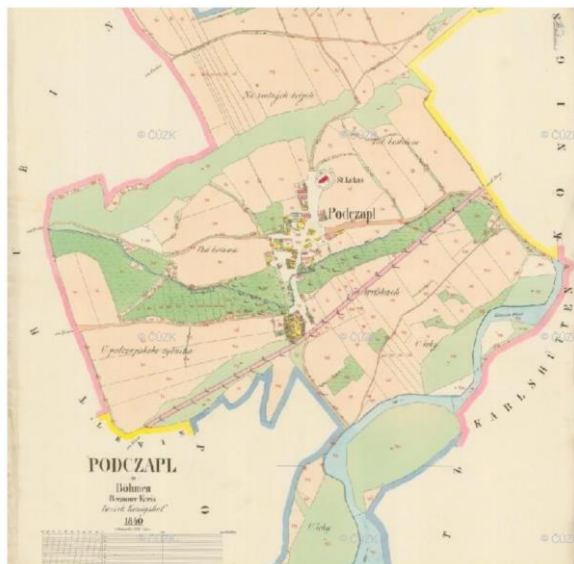
Příloha č. 172: Císařské povinné otisky stabilního katastru Tetín z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7871-1_2).

Příloha č. 173: Mapa stabilního katastru Hostim z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7599-1_5).

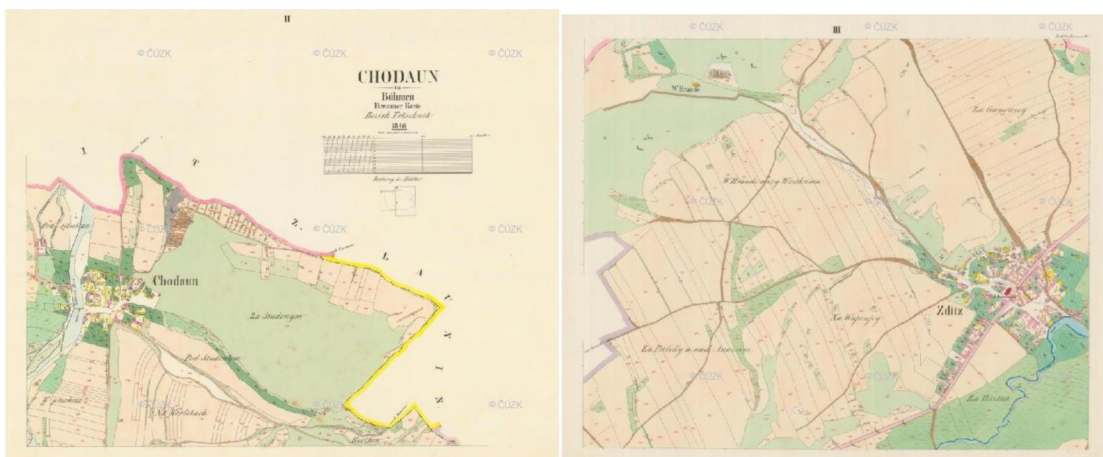


Příloha č. 174: Císařské otisky stabilního katastru Beroun z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_131-1_8).

Příloha č. 175: Císařské otisky stabilního katastru Králův Dvůr z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_3503-1_2).



Příloha č. 176: Císařské otisky stabilního katastru Počáplý z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_5862-1_2).



Příloha č. 177: Císařské otisky stabilního katastru Chodouň z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_3899-1_2).

Příloha č. 178: Císařské otisky stabilního katastru Zdice z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_2553-1_2).



Příloha č. 179: Císařské otisky stabilního katastru Bavoryně z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_80-1_2).

Příloha č. 180: Císařské otisky stabilního katastru Žebrák z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_9376-1_3).



Příloha č. 181: Císařské otisky stabilního katastru Točník z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_7655_4).

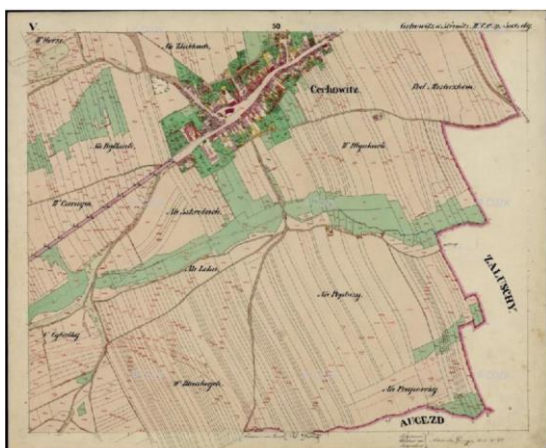


Příloha č. 182: Císařské otisky stabilního katastru Zbiroh z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_9178-1_5),

Příloha č. 183: Císařské otisky stabilního katastru Zbiroh z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_9178-1_6).



Příloha č. 184 Císařské otisky stabilního katastru Cezkov z roku 1839 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_738-1_2).



Příloha č. 185: Císařské otisky stabilního katastru Cerhovice z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_771_5).



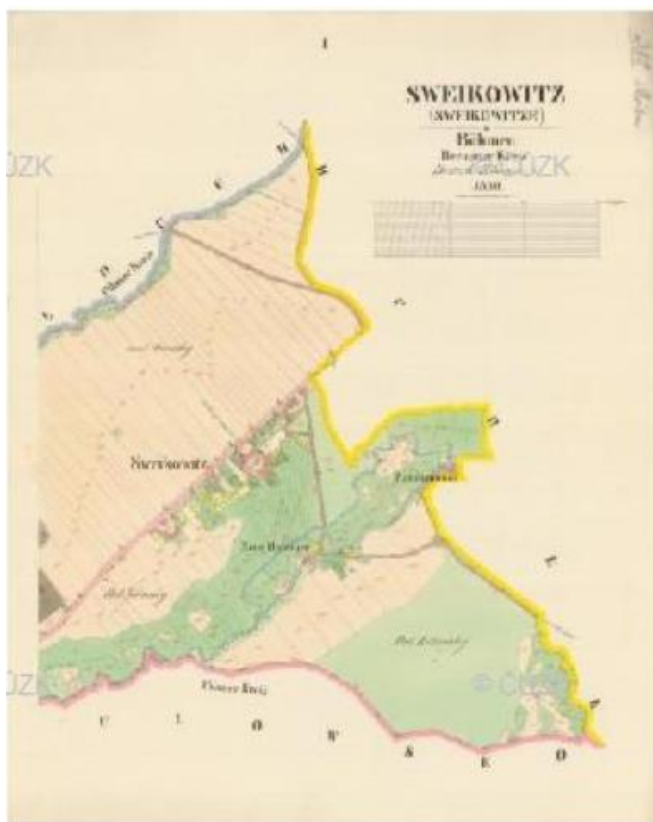
Příloha č. 186: Císařské otisky stabilního katastru Kařez z roku 1840 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_3060-1_4).



Příloha č. 187: Císařské otisky stabilního katastru Mýto z roku 1839 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_4930-1_3).



Příloha č. 188: Císařské otisky stabilního katastru Holoubkov z roku 1839 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_1972-1_3).



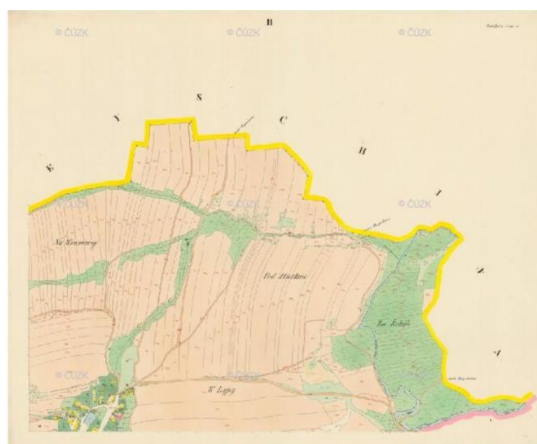
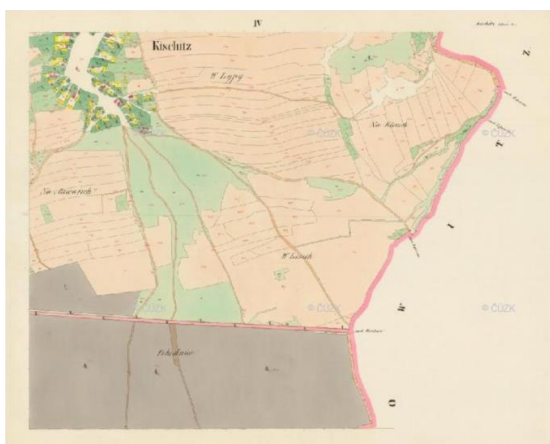
Příloha č. 189: Císařské otisky stabilního katastru Svojkovice z roku 1839 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7660-1_1).



Příloha č. 190: Císařské otisky stabilního katastru Rokycany jih z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_6524-1_8), Příloha č. 191 Císařské otisky stabilního katastru Rokycany sever z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_6524-1_4).

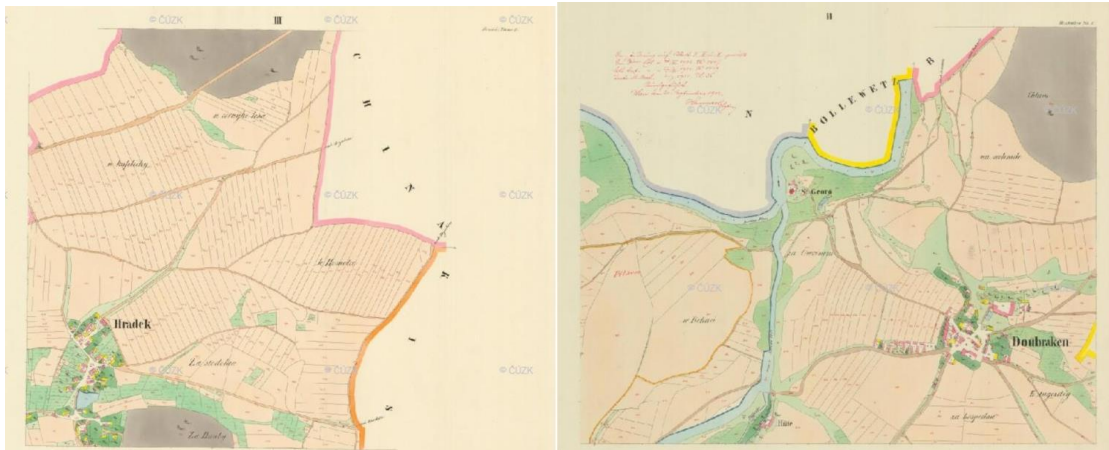


Příloha č. 192: Císařské otisky stabilního katastru Ejpovice z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_1648-1_2).



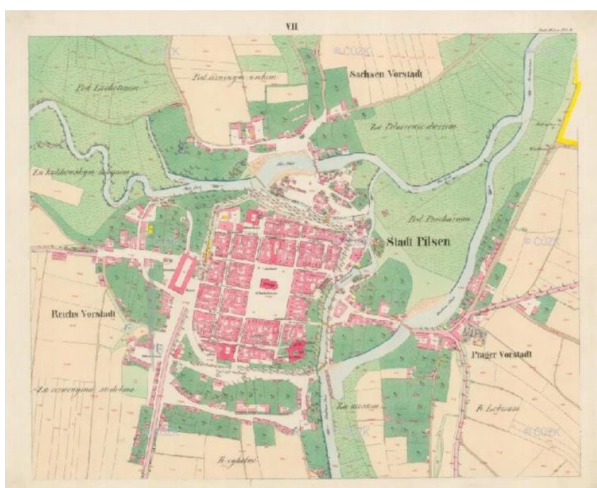
Příloha č. 193: Císařské otisky stabilního katastru Kyšice jih z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_3775-1_3),

Příloha č. 194: Císařské otisky stabilního katastru Kyšice sever z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_3775-1_2).

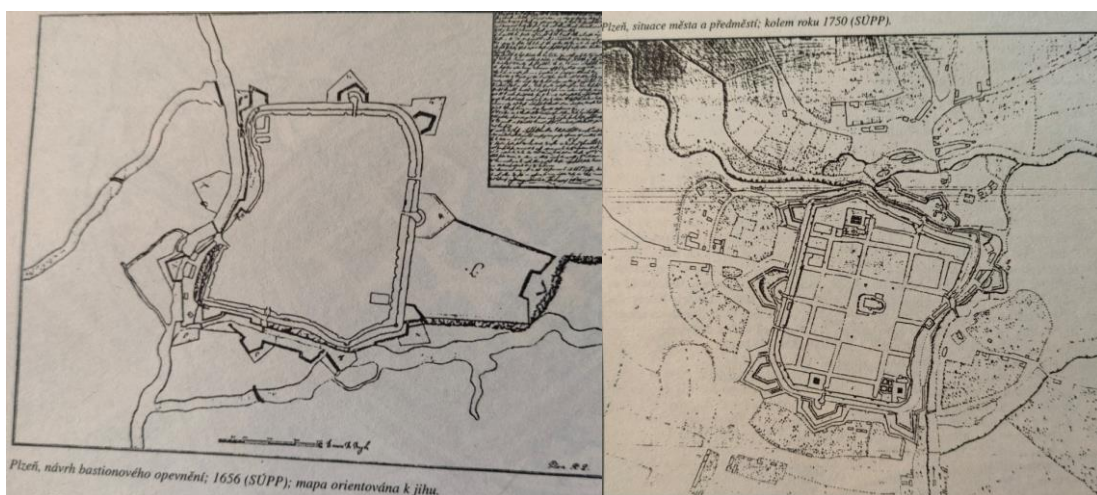


Příloha č. 195: Císařské otisky stabilního katastru Červený Hrádek z roku 1839 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_932-1_3).

Příloha č. 196: Císařské otisky stabilního katastru Doubravka z roku 1839 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_1476-1_2).



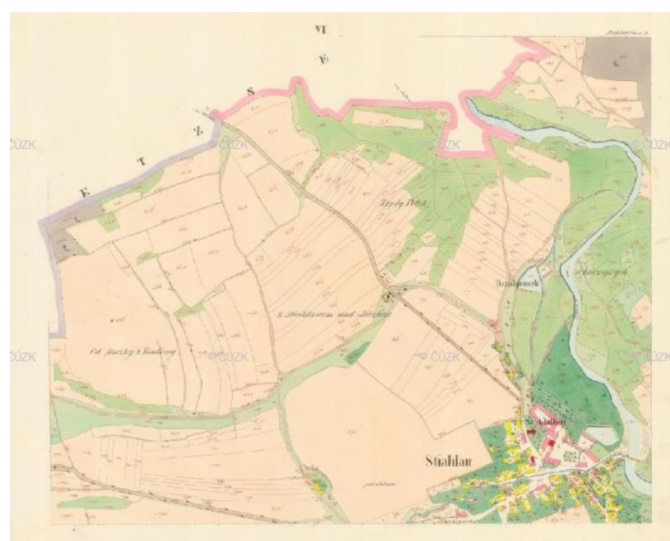
Příloha č. 197: Císařské otisky stabilního katastru Plzeň z roku 1839 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_5849-1_6).



Příloha č. 198: Plzeň návrh bastionového opevnění, 1656 (SÚPP); mapa orientována k jihu (Kuča 2002, 192).
 Příloha č. 199: Plzeň město a předměstí kolem roku 1750 (Kuča 2002, 192).



Příloha č. 200: Veduta a Příloha Plzně F. B. Werner kolem poloviny 18. století (Kuča 2002, 193).



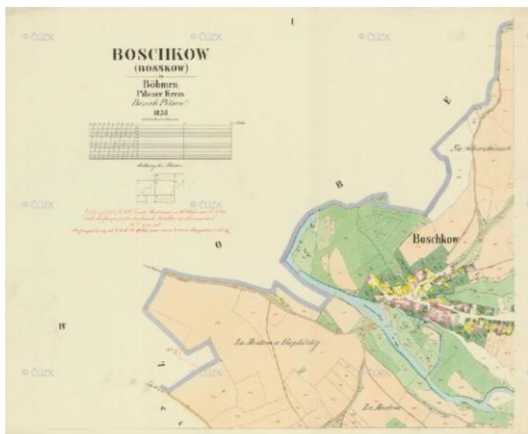
Příloha č. 201: Císařské otisky stabilního katastru Štáhlavy z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_7808-1_4).



Příloha č. 202: Císařské otisky stabilního katastru Starý Plzenec z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_7163_7).



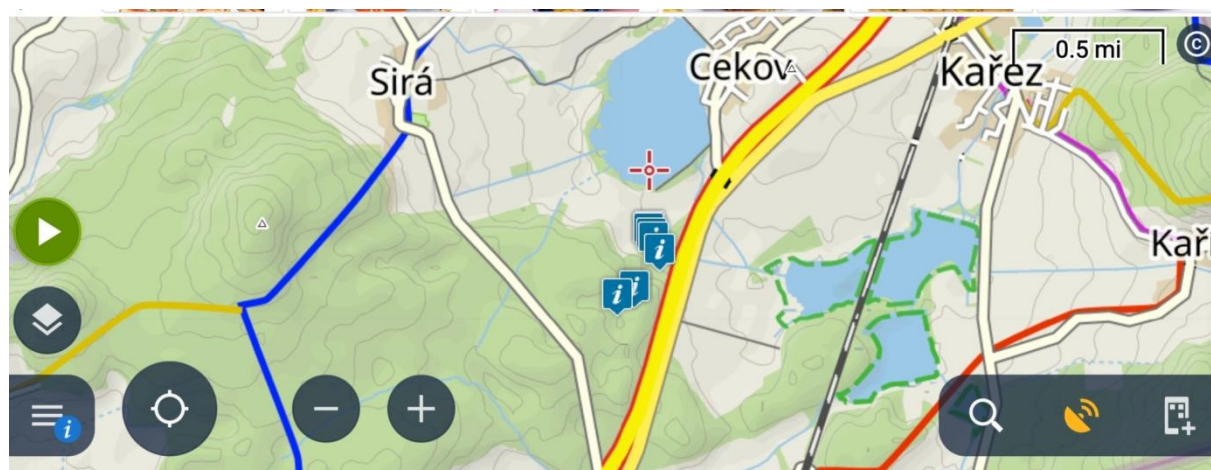
Příloha č. 203: Císařské otisky stabilního katastru Koterov z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_3415-1_2).



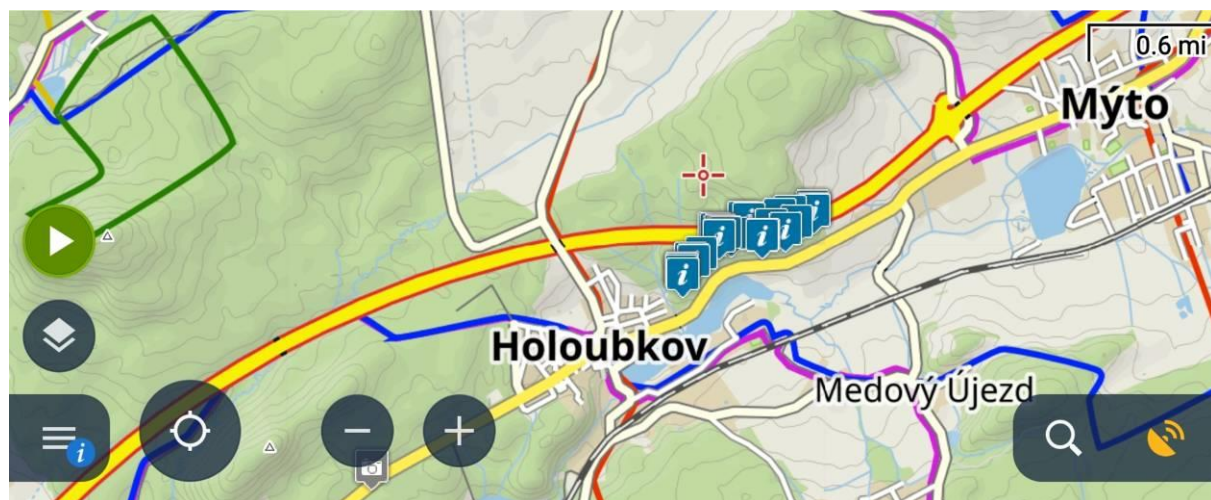
Příloha č. 204: Císařské otisky stabilního katastru Božkov z roku 1838 (https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=cioc&idrastru=B2_a_6C_445-1_1).



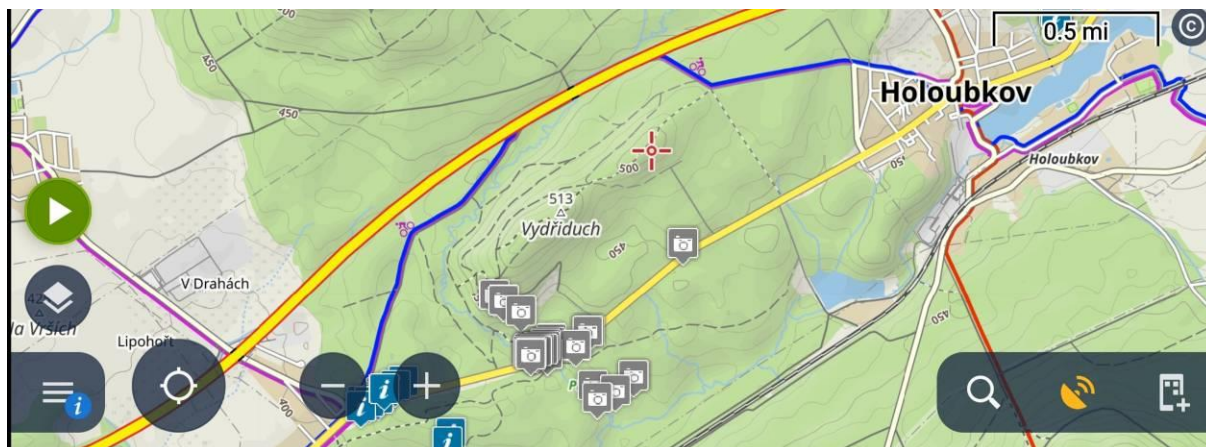
Příloha č. 205: Vizualní prospekce - nafocené úvozy mezi Zbirohem a zaniklou středověkou vsí Bukov a zobrazené v aplikaci Locus Map.



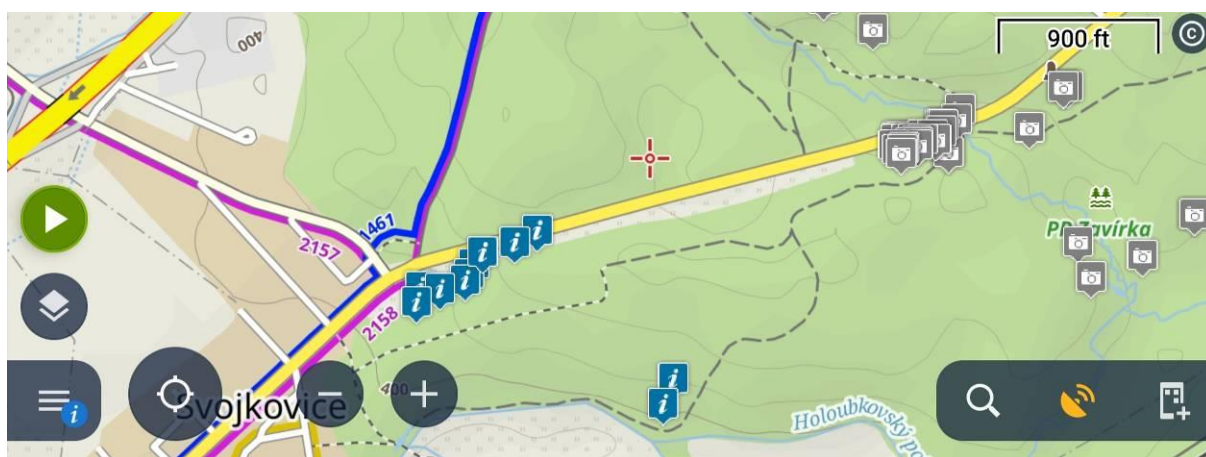
Příloha č. 206: Vizualní prospekce - nafocené úvozy mezi Cekovem a Mýtem a zobrazené v aplikaci Locus Map.



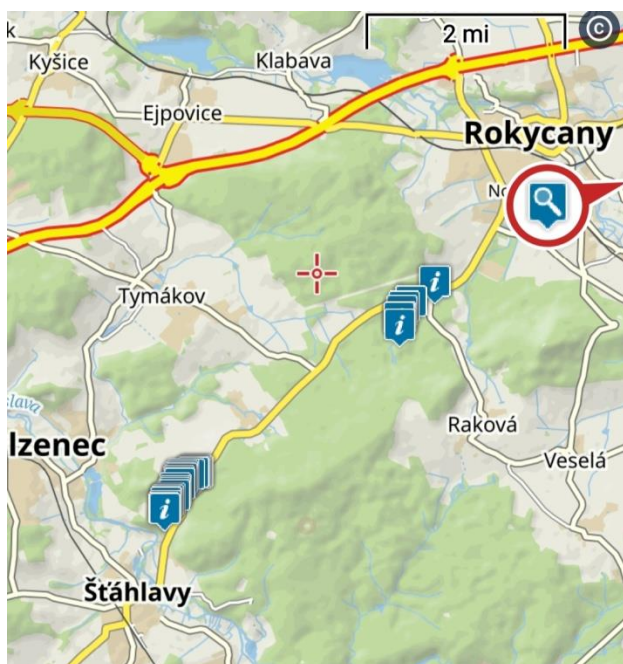
Příloha č. 207: Vizuální prospekce - nafocené úvozy mezi Mýtem a Holoubkovem a zobrazené v aplikaci Locus Map.



Příloha č. 208: Vizuální prospekce - nafocené úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi a zobrazené v aplikaci Locus Map.



Příloha č. 209: Vizuální prospekce - nafocené úvozy východně od Svojkovic a zobrazené v aplikaci Locus Map.



Příloha č. 210: Vizuální prospekce – nafocené úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy a zobrazené v aplikaci Locus Map.

Vizuální prospekce – Fotografie

Úsek mezi Zbirohem a Bukovem.



Fotografie č. 1: Úvozy mezi Zbirohem a Bukovem na souřadnicích GPS: N 49° 50.502', E 013° 45.439'.



Fotografie č. 2: Úvozy mezi Zbirohem a Bukovem na souřadnicích GPS: N 49° 50.739', E 013° 45.440'. Fotografie č. 3: Úvozy mezi Zbirohem a Bukovem na souřadnicích GPS: N 49° 50.647', E 013° 45.433'



Fotografie č. 4: Úvozy mezi Zbirohem a Bukovem na souřadnicích GPS: N 49° 50.604', E 013° 45.462'. Fotografie č. 5: Úvozy mezi Zbirohem a Bukovem na souřadnicích GPS: N 49° 50.502', E 013° 45.439'.

Úsek mezi Cekovem a Mýtem



Fotografie č. 6: Úvozy mezi Cekovem a Mýtem na souřadnicích GPS: N 49° 48.602', E 013° 45.349'. Fotografie č. 7: Úvozy mezi Cekovem a Mýtem na souřadnicích GPS: N 49° 48.578', E 013° 45.272'.



Fotografie č. 8: Úvozy mezi Cekovem a Mýtem na souřadnicích GPS: N 49° 48.592', E 013° 45.290'. Fotografie č. 9: Úvozy mezi Cekovem a Mýtem na souřadnicích GPS: N 49° 48.601', E 013° 45.349'.



Fotografie č. 10: Úvozy mezi Cekovem a Mýtem na souřadnicích GPS: N 49° 48.601', E 013° 45.349'.

Úsek mezi Mýtem a Holoubkovem



Fotografie č. 11: Úvozy mezi Mýtem a Holoubkovem na souřadnicích GPS: N 49° 46.715', E 013° 41.957'. Fotografie č. 12: Úvozy mezi Mýtem a Holoubkovem na souřadnicích GPS: N 49° 46.766', E 013° 42.051'.



Fotografie č. 13: Úvozy mezi Mýtem a Holoubkovem na souřadnicích GPS: N 49° 46.749', E 013° 41.999'.



Fotografie č. 14: Úvozy mezi Mýtem a Holoubkovem na souřadnicích GPS: N 49° 46.878', E 013° 42.259'. Fotografie č. 15: Úvozy mezi Mýtem a Holoubkovem na souřadnicích GPS: N 49° 46.831', E 013° 42.169'.

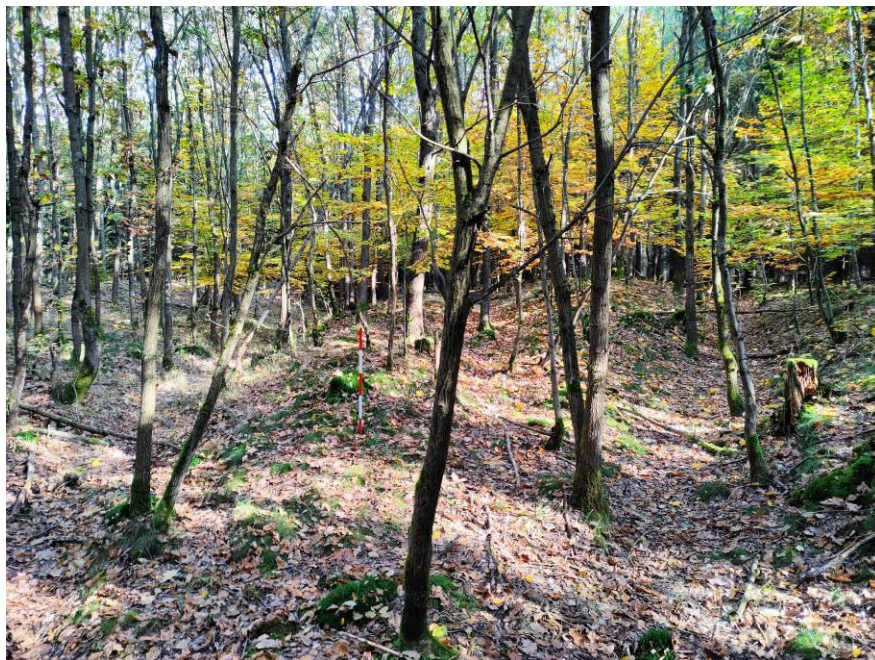
Úsek mezi Holoubkovem a Svojkovicemi.



Fotografie č. 16: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 46.307', E 013° 41.024'. Fotografie č. 17: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 46.266', E 013° 40.988'.



Fotografie č. 18: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 46.307', E 013° 41.024'.



Fotografie č. 19: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.861', E 013° 40.043'.



Fotografie č. 20: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.862', E 013° 40.050'.



Fotografie č. 21: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.824', E 013° 39.995'.



Fotografie č. 22: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.801', E 013° 39.879'.



Fotografie č. 23: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.705', E 013° 40.157'. Fotografie č. 24: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.743', E 013° 40.231'.



Fotografie č. 25: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.674', E 013° 39.150'. Fotografie č 26: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.688', E 013° 39.191'.



Fotografie č. 27: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.708', E 013° 39.211'. Fotografie č. 28: Úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi na souřadnicích GPS: N 49° 45.591', E 013° 39.484'.

Úsek mezi Rokycany a Štáhlavy



Fotografie č. 29: Úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy na souřadnicích GPS: N 49° 42.734', E 013° 33.807'. Fotografie č. 30: Úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy na souřadnicích GPS: N 49° 42.669, E 013° 33.794'.



Fotografie č. 31: Úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy na souřadnicích GPS: N 49° 42.669', E 013° 33.794'. Fotografie č. 32: Úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy na souřadnicích GPS: N 49° 41.145', E 013° 30.684'.



Fotografie č. 33: Úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy na souřadnicích GPS: N 49° 41.113', E 013° 30.635'.

Detektorový průzkum – Fotografie



Fotografie č. 34: Úsek 21, úvoz 2, nález 1. Hřebík s obdélnou plochou hlavíci.



Fotografie č. 35: Úsek 21, úvoz 3, nález 2. Tesařská skoba.



Fotografie č. 36: Úsek 21, úvoz 4, nález 6. Kování opasku.



Fotografie č. 37: Úsek 21, úvoz 4, nález 7. Podkova s rozšiřujícími se rameny a asymetrickým ozubem.

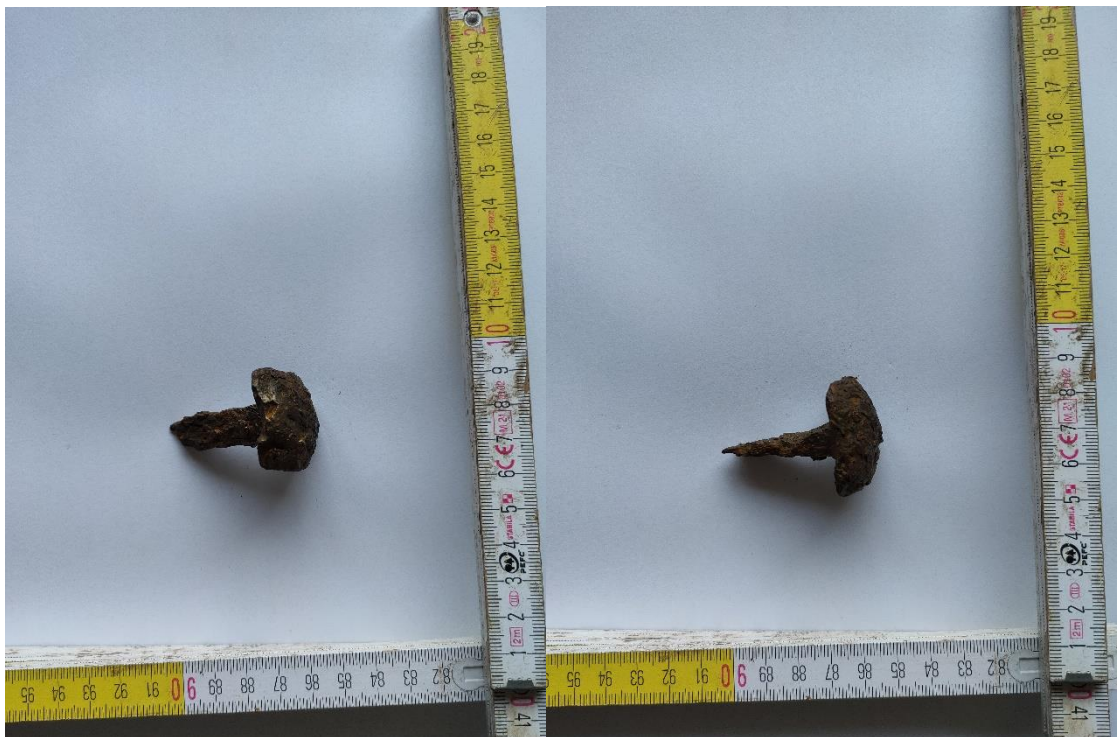


Fotografie č. 38: Úsek 21, úvoz 4, nález 8. Odštěpek při dolévání kulek.

1XK XSCU
P:50VU
e:100104



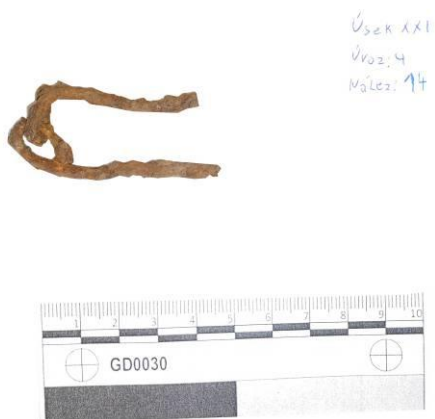
Fotografie č. 39: Úsek 21, úvoz 4, nález 9. Neurčená měděná mince.



Fotografie č. 40: Úsek 21, úvoz 4, nález 11. Hřebík s obdélnou vypouklou hlavíci.



Fotografie č. 41: Úsek 21, úvoz 4, nález 12. Hřebík s „T“ hlavou.



Fotografie č. 42: Úsek 21, úvoz 4, nález 14. Část udidla.



Fotografie č. 43: Úsek 21, úvoz 4, nález 16. Tesařské skoby.

Fotografie artefaktů a jejich nálezových okolností



Nálezové okolnosti č. 1: Úvoz 2 nález 1. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 2: Úvoz 2 nalez 2. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



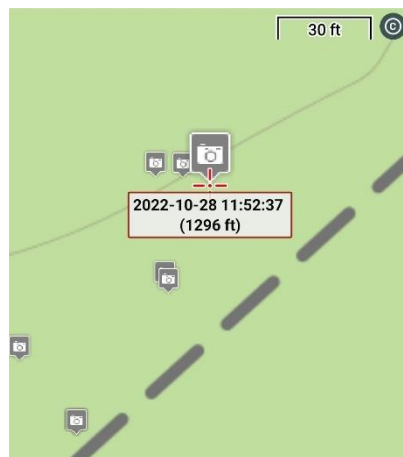
Nálezové okolnosti č. 3: Úvoz 2 nalez 3. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



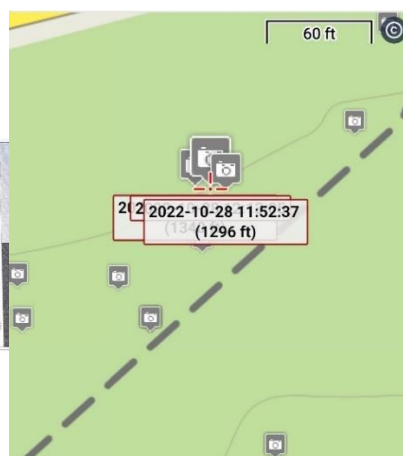
Nálezové okolnosti č. 4: Úvoz 3 nalez 1. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 5: Úvoz 3 nalez 2. – nálezové okolnosti, fotografie nálezů, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 6: Úvoz 4 nalez 1. – nálezové okolnosti, fotografie nálezů, vynesení souřadnic do mapy.



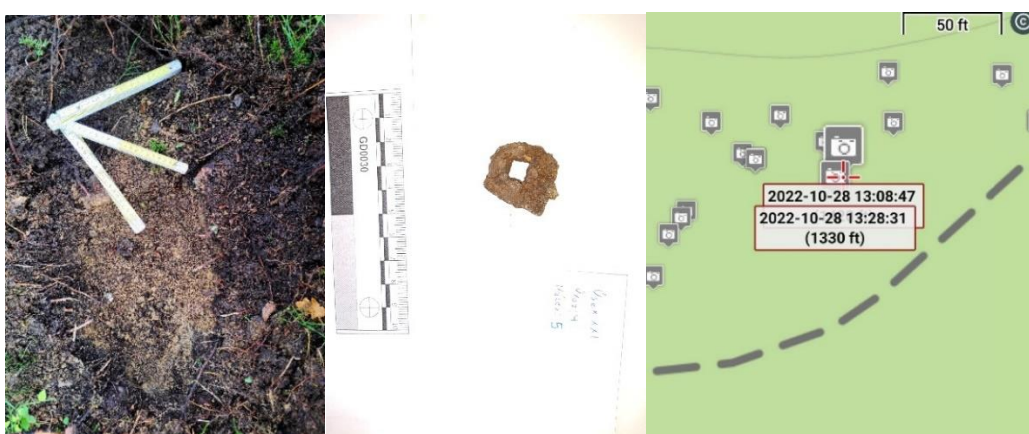
Nálezové okolnosti č. 7: Úvoz 4 nalez 2. – nálezové okolnosti, fotografie nálezů, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 8: Úvoz 4 nález 3. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 9: Úvoz 4 nález 4. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 10: Úvoz 4 nález 5. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 11: Úvoz 4 nález 6. – nálezové okolnosti, fotografie nálezů, vynesení souřadnic do mapy.



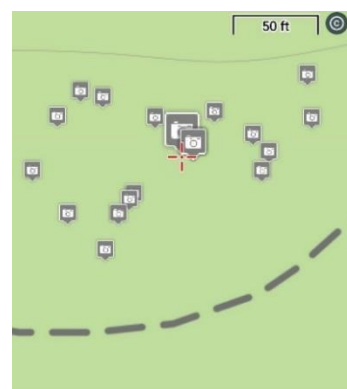
Úvoz 4
Město: M
Město: G



Nálezové okolnosti č. 12: Úvoz 4 nález 7. – nálezové okolnosti, fotografie nálezů, vynesení souřadnic do mapy.



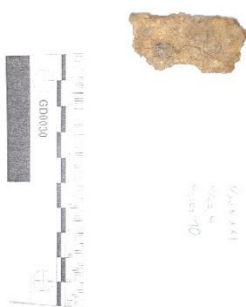
Úvoz 4
Město: M
Město: G



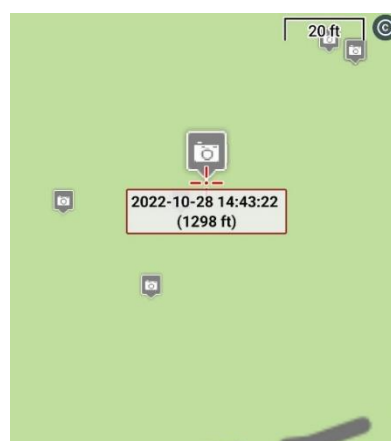
Nálezové okolnosti č. 13: Úvoz 4 nález 8. – nálezové okolnosti, fotografie nálezů, vynesení souřadnic do mapy.



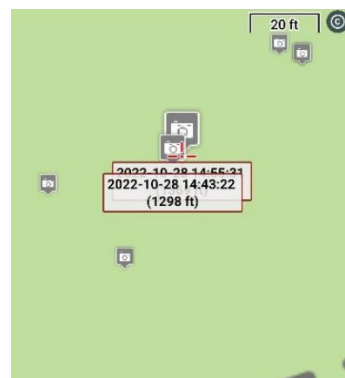
Nálezové okolnosti č. 14: Úvoz 4 nález 9. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 15: Úvoz 4 nález 10. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 16: Úvoz 4 nález 11. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 17: Úvoz 4 nález 12. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 18: Úvoz 4 nález 13. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



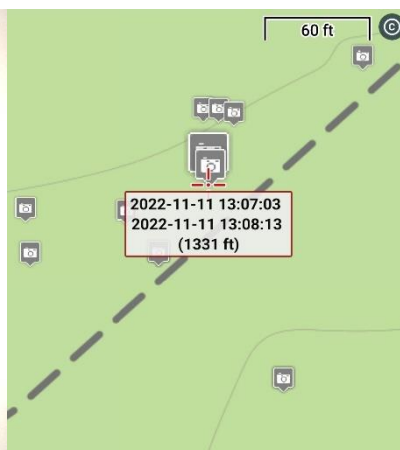
Nálezové okolnosti č. 19: Úvoz 4 nález 14. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 20: Úvoz 4 nález 15. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 21: Úvoz 4 nález 16. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



Nálezové okolnosti č. 22: Úvoz 5 nález 1. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



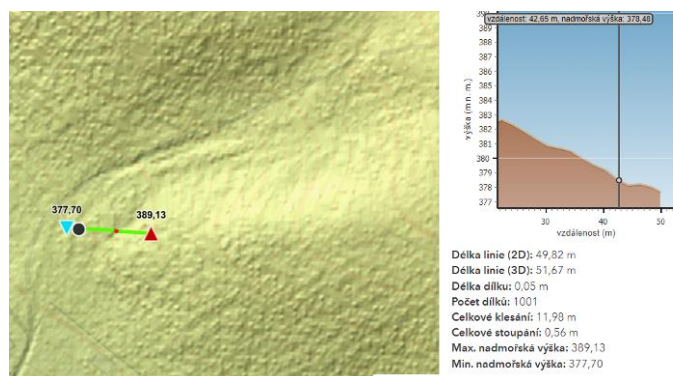
Nálezové okolnosti č. 23: Úvoz 5 nález 2. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.



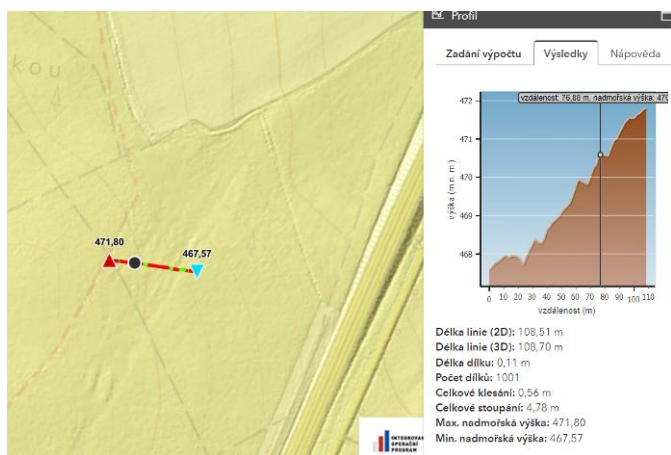
Nálezové okolnosti č. 24: Úvoz 5 nález 3. – nálezové okolnosti, fotografie nálezu, vynesení souřadnic do mapy.

Grafy řezu úvozů

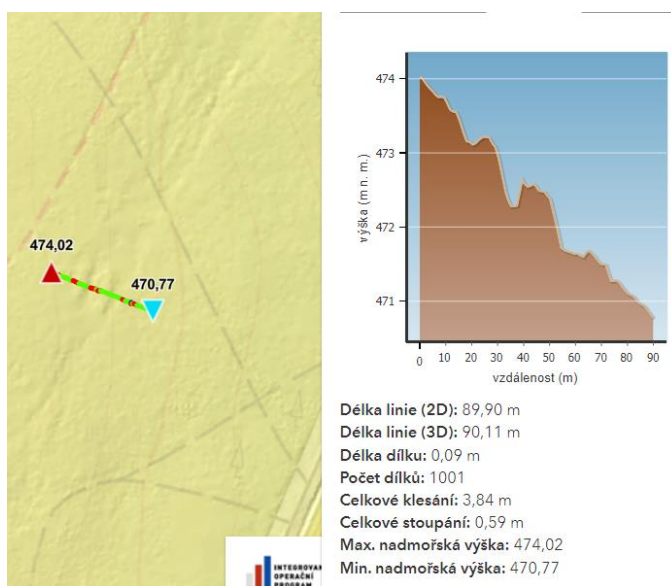
Veškeré řezy byly provedeny pomocí analýz výškopisu na portálu ČÚZK.



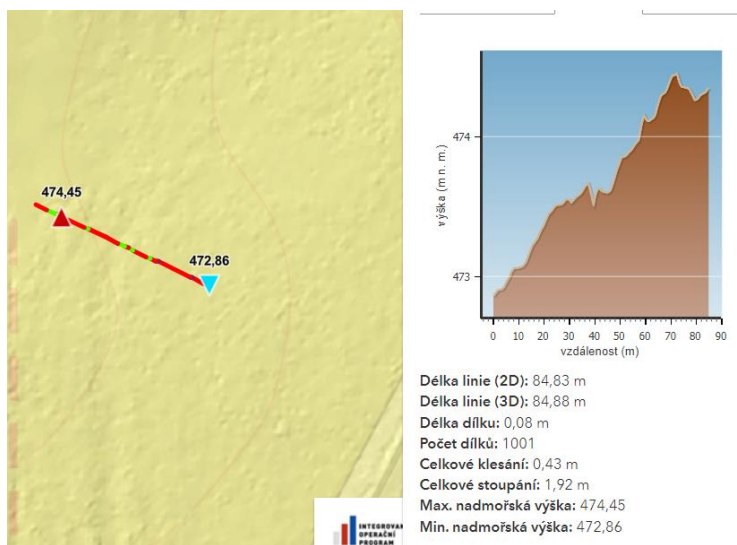
Graf řezu č. 1: Řez úvozy mezi Cekovem a Mýtem (ČÚZK).



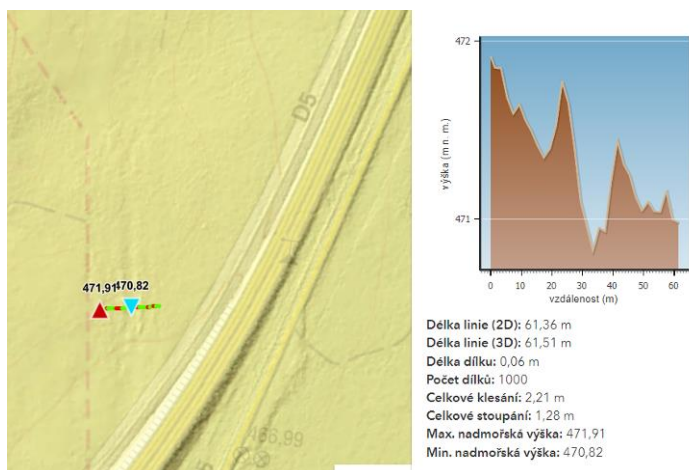
č. řezu č. 2: Řez úvozy mezi Cekovem a Mýtem (ČÚZK).



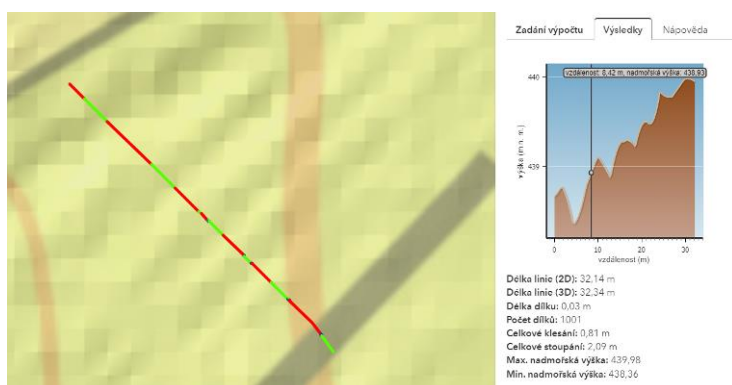
Graf řezu č. 3: Řez úvozy mezi Cekovem a Mýtem (ČÚZK).



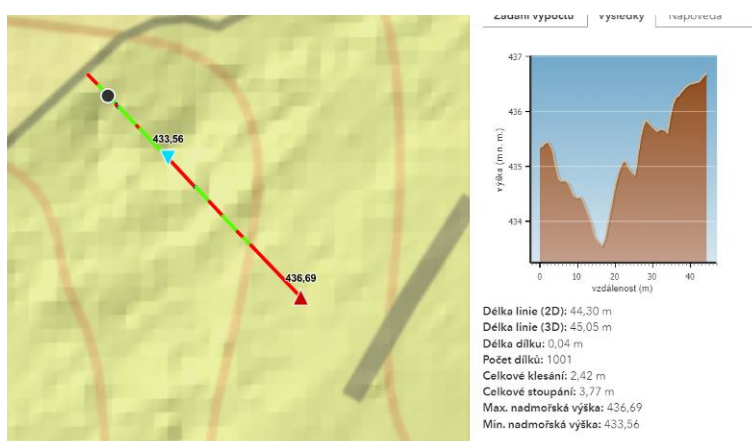
Graf řezu č. 4: Řez úvozy mezi Cekovem a Mýtem (ČÚZK).



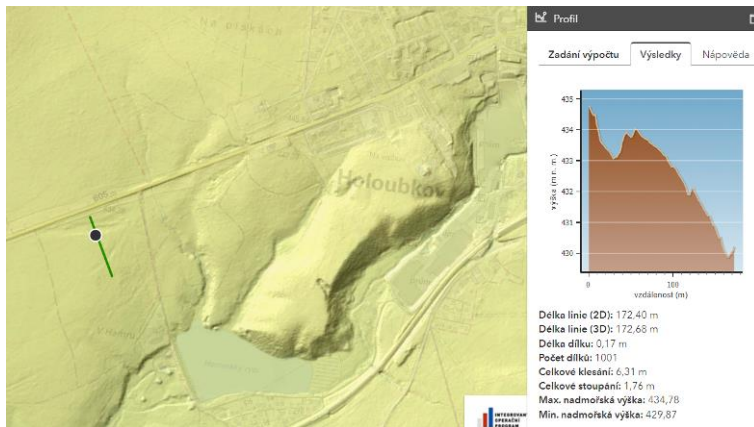
Graf řezu č. 5: Řez úvozy mezi Cekovem a Mýtem, který byl vygenerován portálem ČÚZK.



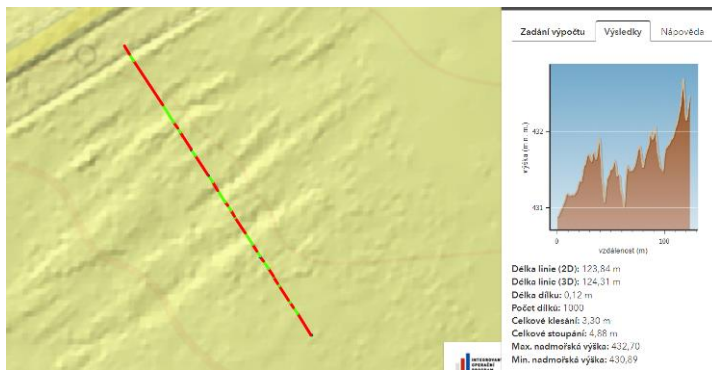
Graf řezu č. 6: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi, který byl vygenerován portálem ČÚZK.



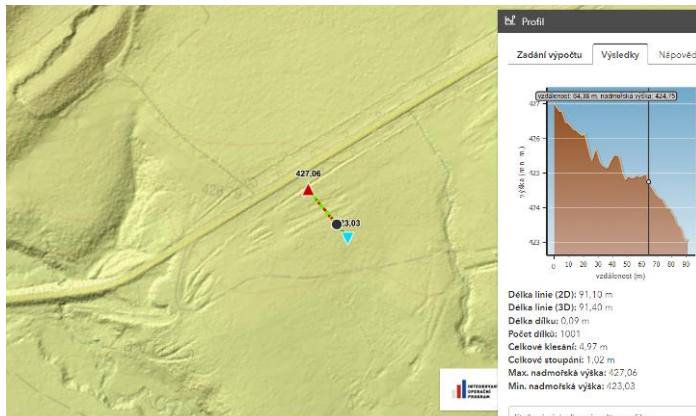
Graf řezu č. 7: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi, který byl vygenerován portálem ČÚZK.



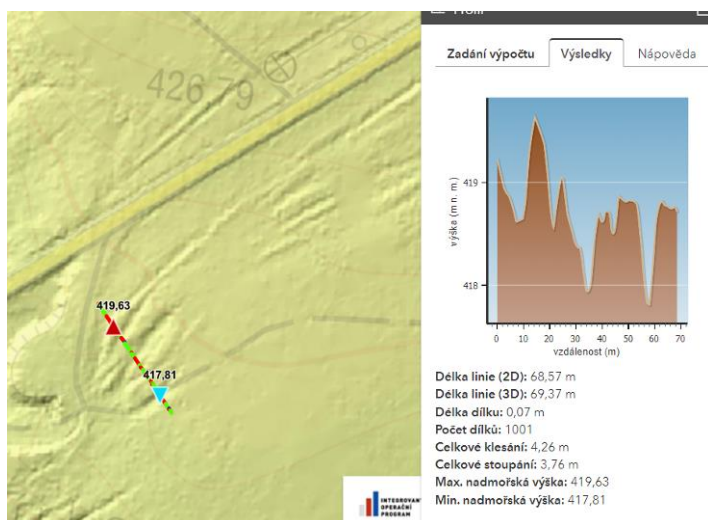
Graf řezu č. 8: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi, který byl vygenerován portálem ČÚZK.



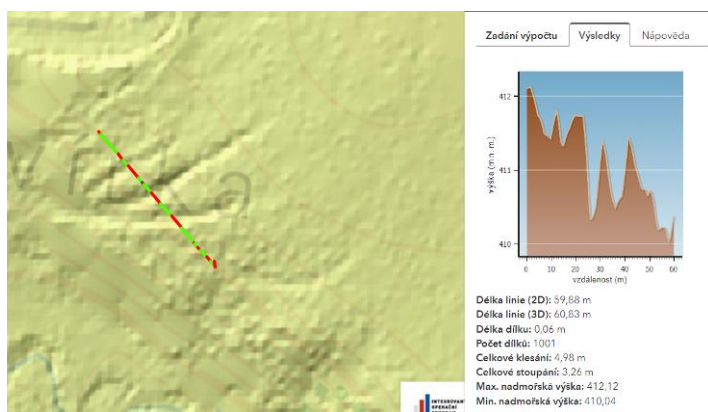
Graf řezu č. 9: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



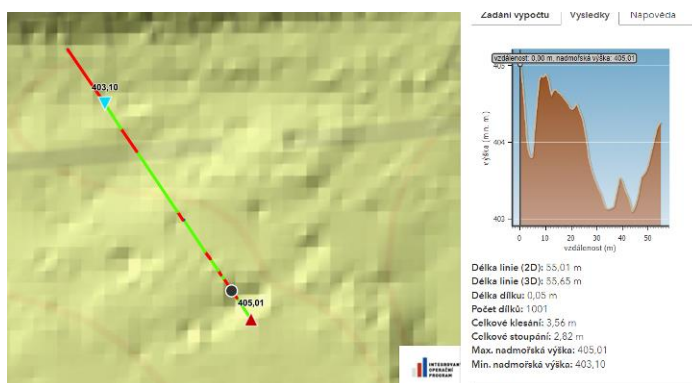
Graf řezu č. 10: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



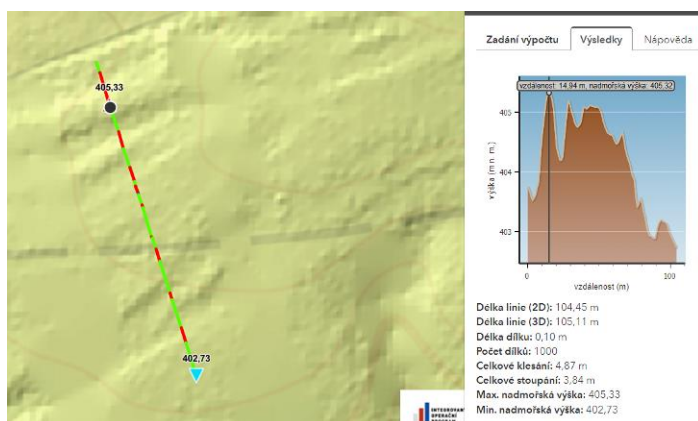
Graf řezu č. 11: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



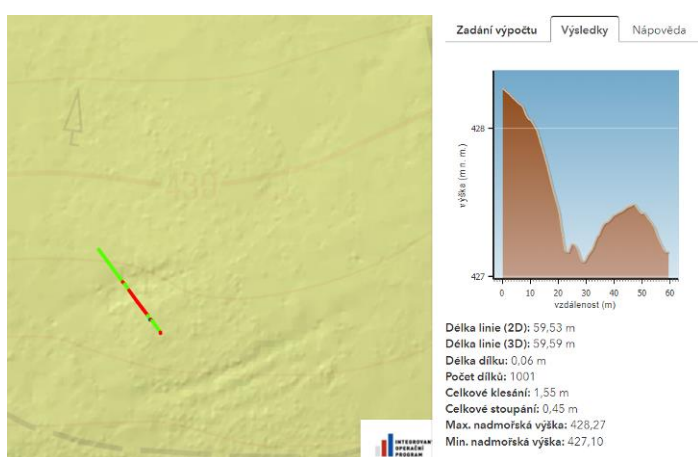
Graf řezu č. 12: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



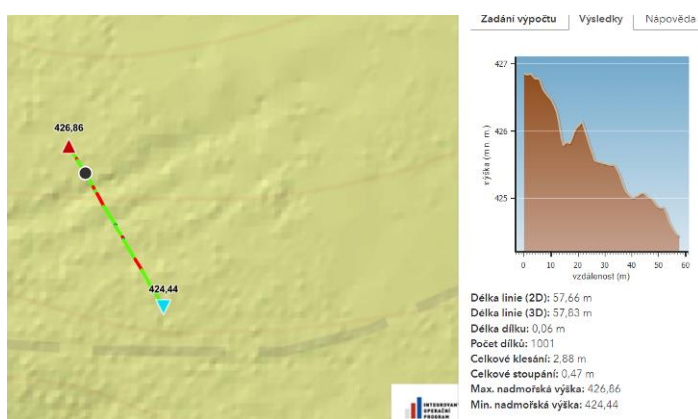
Graf řezu č. 13: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



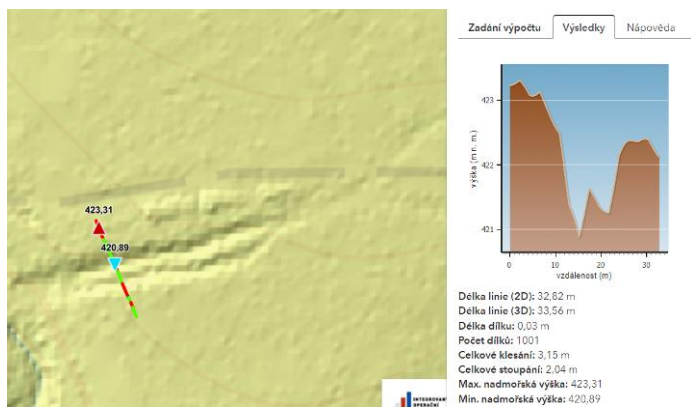
Graf řezu č. 14: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



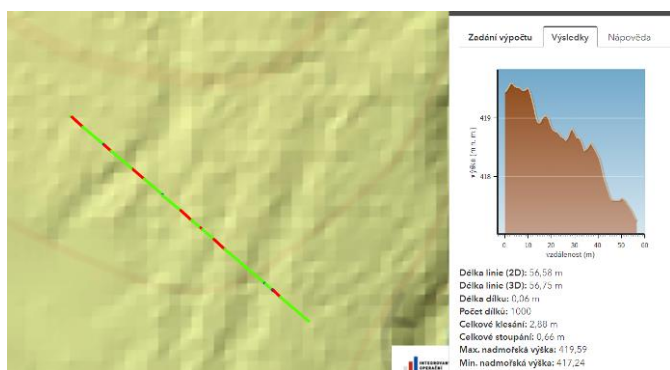
Graf řezu č. 15: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



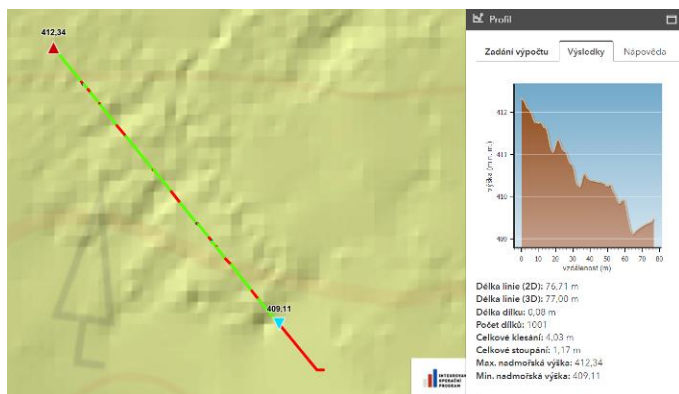
Graf řezu č. 16: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



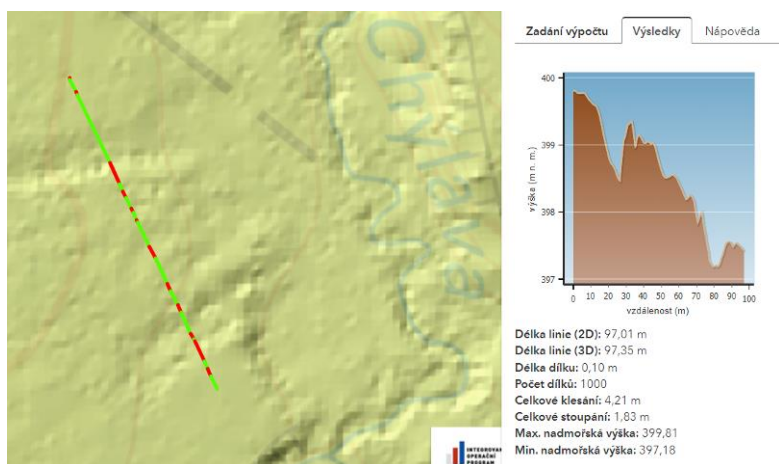
Graf řezu č. 17: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



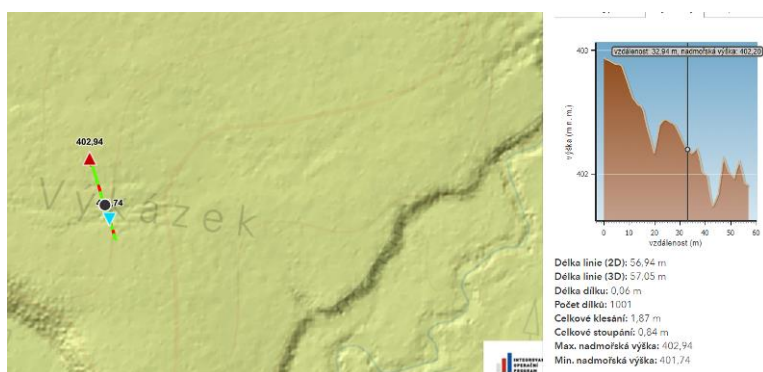
Graf řezu č. 18: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



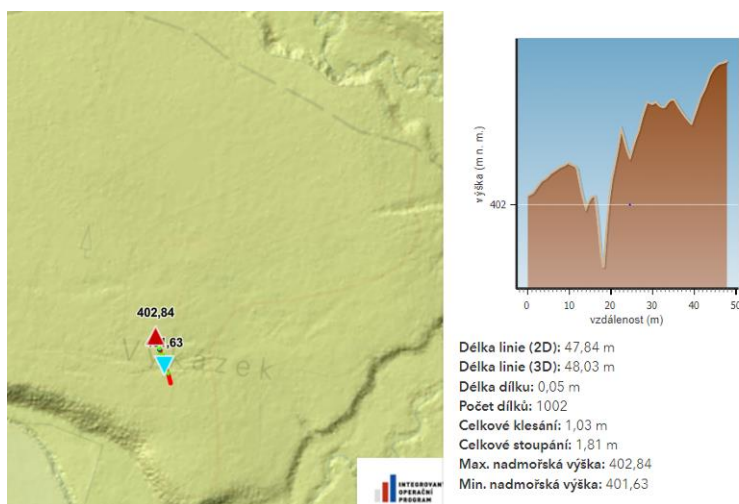
Graf řezu č. 19: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



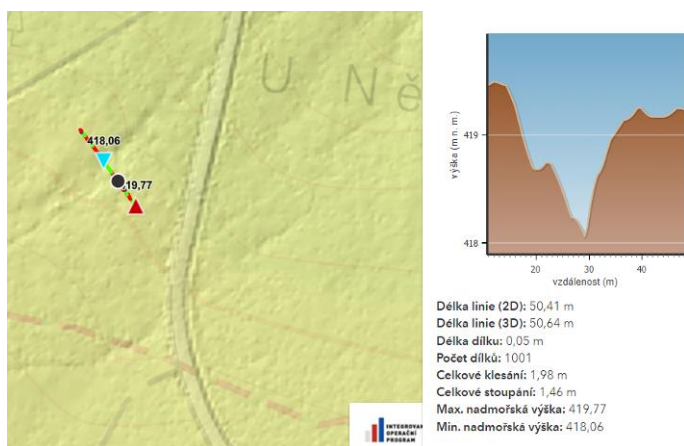
Graf řezu č. 20: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



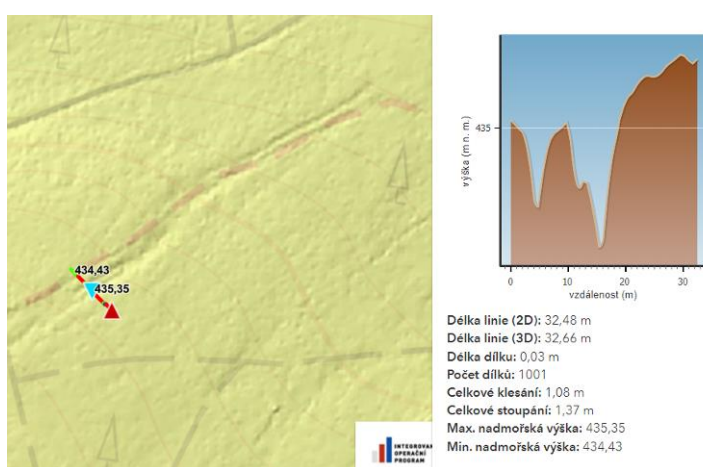
Graf řezu č. 21: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



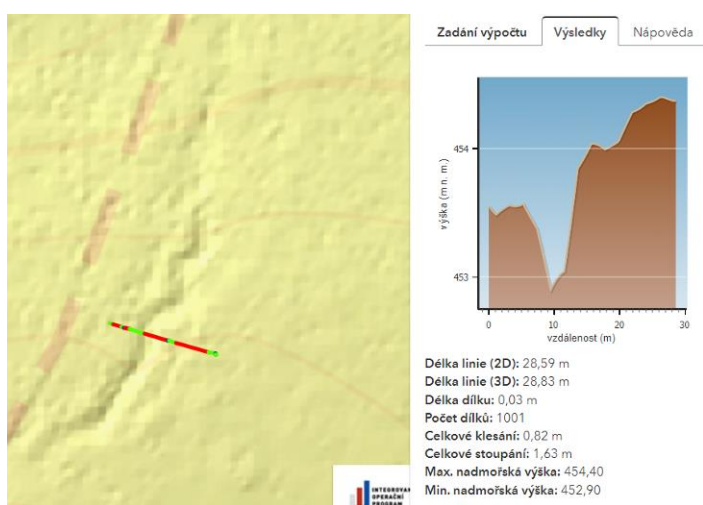
Graf řezu č. 22: Řez úvozy mezi Holoubkovem a Svojkovicemi (ČÚZK).



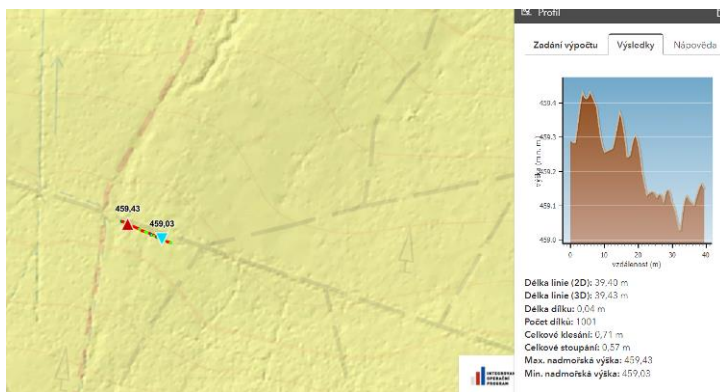
Graf řezu č. 23: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



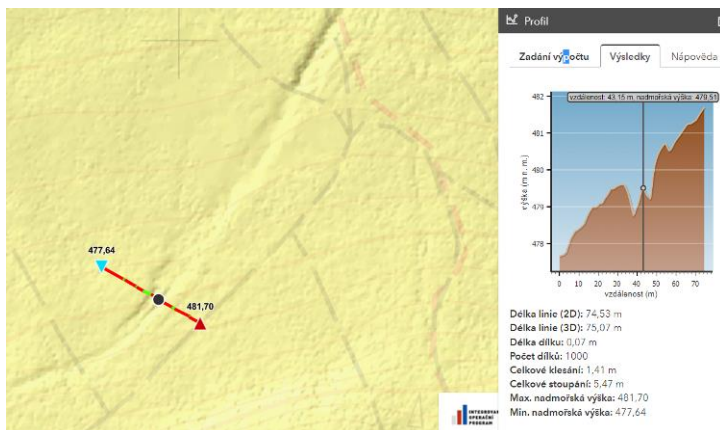
Graf řezu č. 24: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



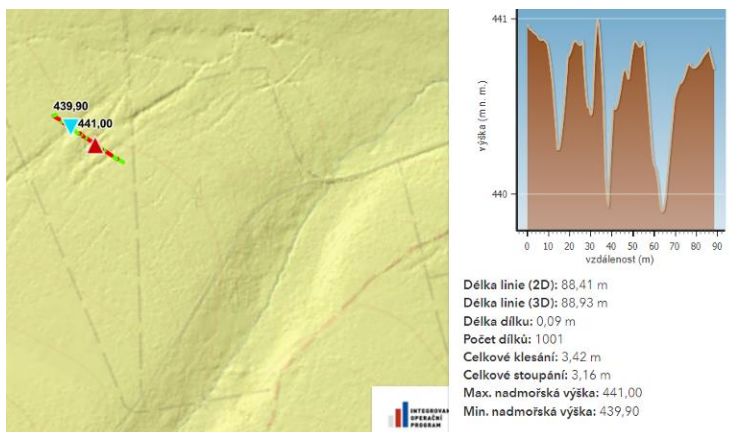
Graf řezu č. 25: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



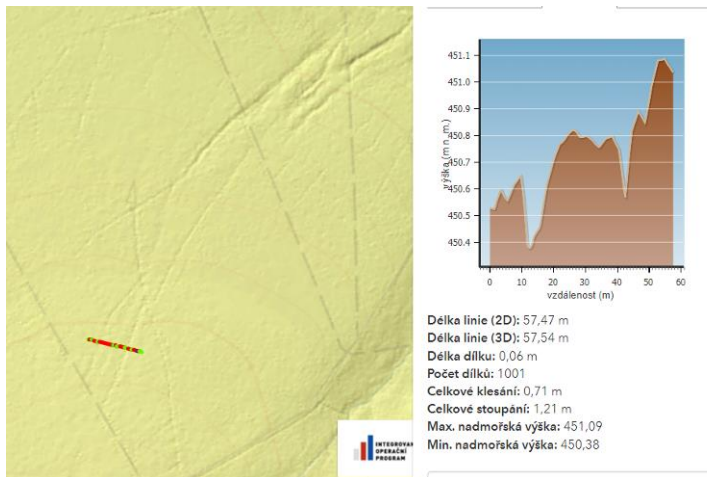
Graf řezu č. 26: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



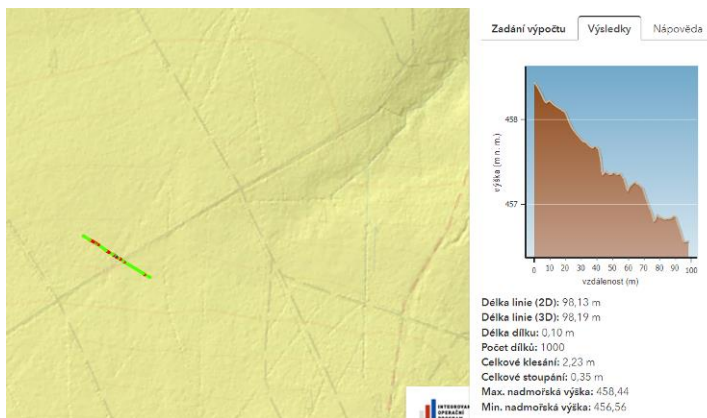
Graf řezu č. 27: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



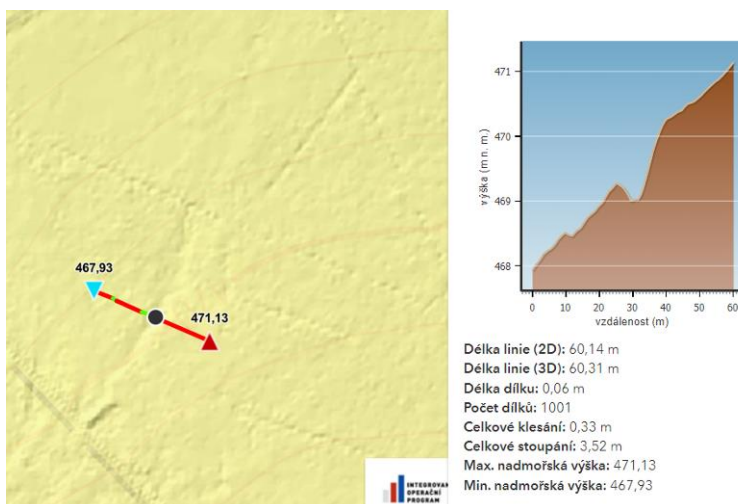
Graf řezu č. 28: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



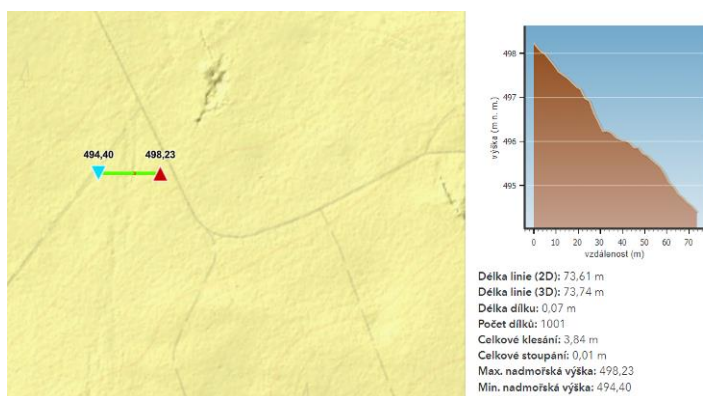
Graf řezu č. 29: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



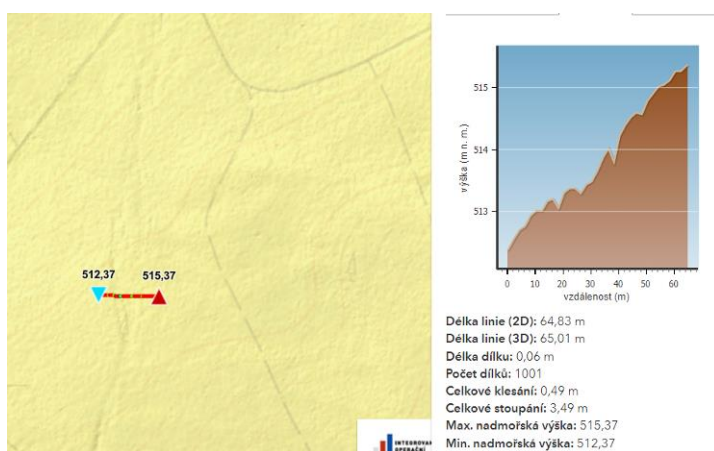
Graf řezu č. 30: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



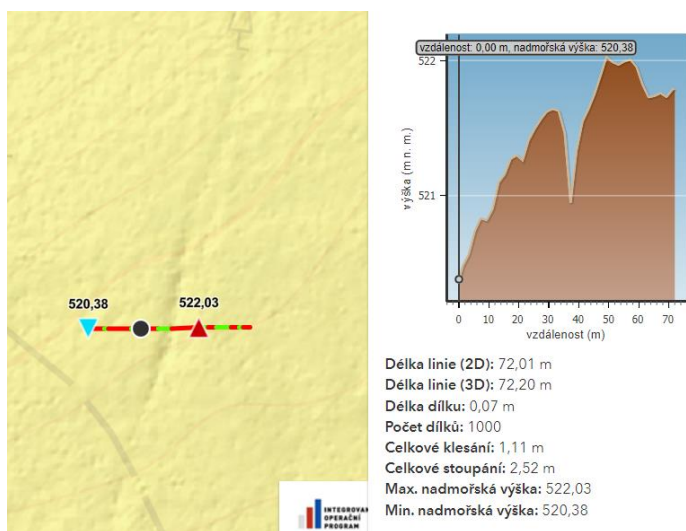
Graf řezu č. 31: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



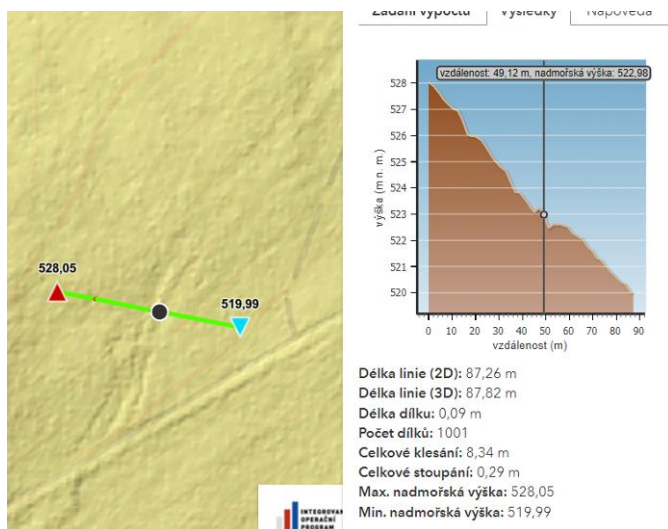
Graf řezu č. 32: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



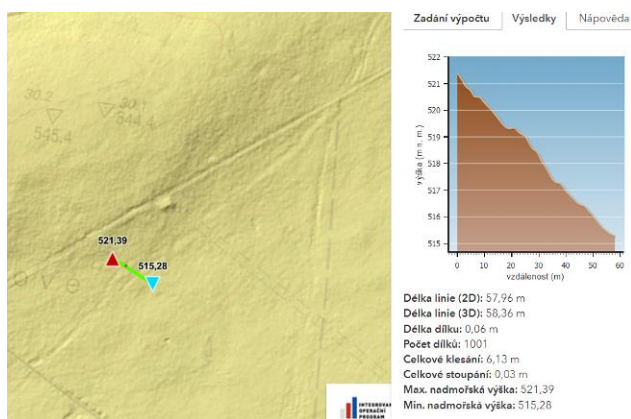
Graf řezu č. 33: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



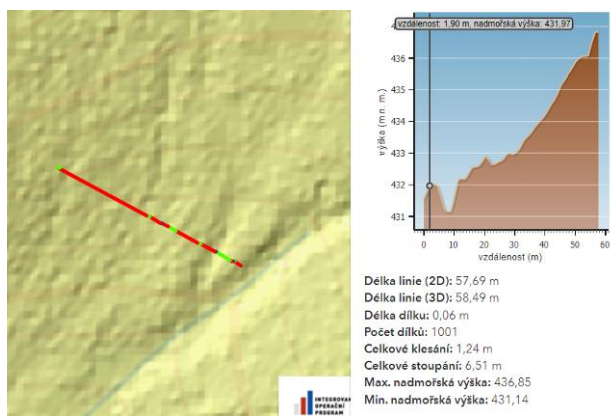
Graf řezu č. 34: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).



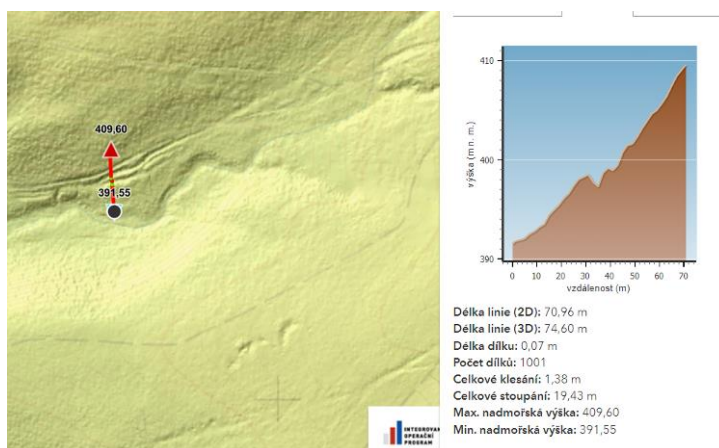
Graf řezu č. 35: Řez úvozy mezi Rokycany a Šťáhlavy (ČÚZK).



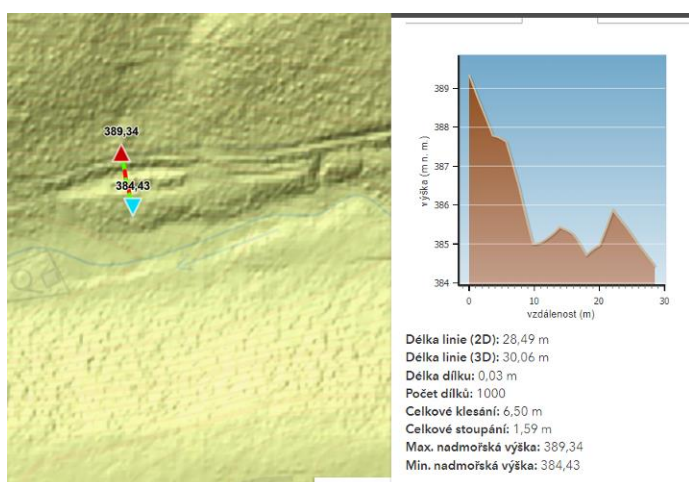
Graf řezu č. 36: Řez úvozy mezi Rokycany a Šťáhlavy (ČÚZK).



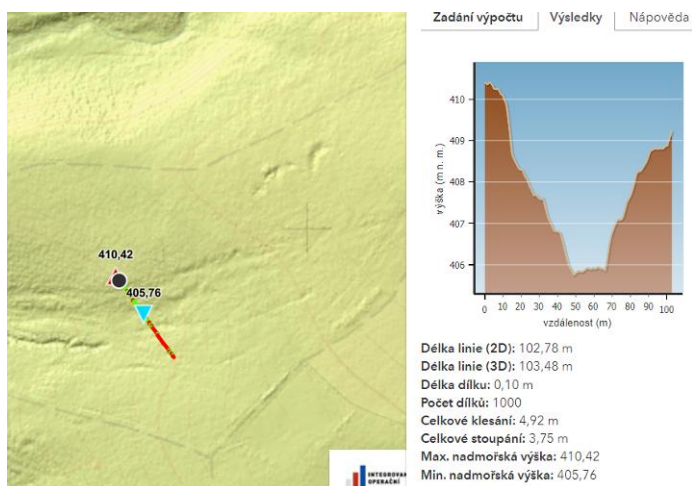
Graf řezu č. 37: Řez úvozy mezi Rokycany a Šťáhlavy (ČÚZK).



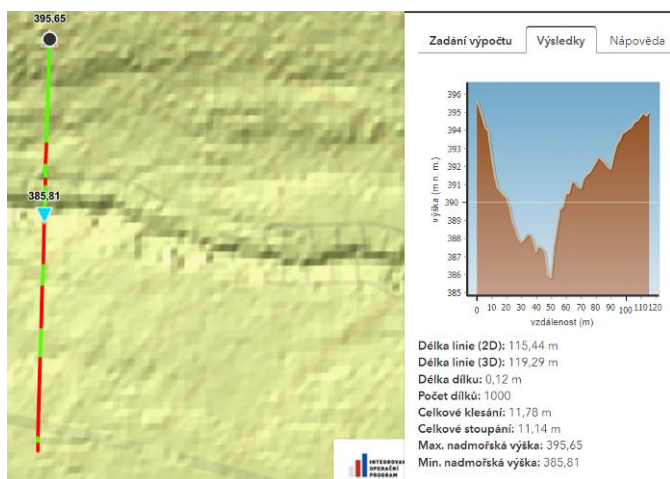
Graf řezu č. 38: Řez úvozy mezi Rokycany a Šťáhlavy (ČÚZK).



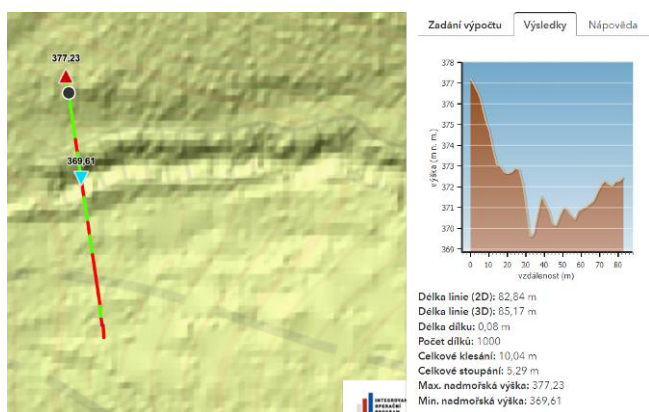
Graf řezu č. 39: Řez úvozy mezi Rokycany a Šťáhlavy (ČÚZK).



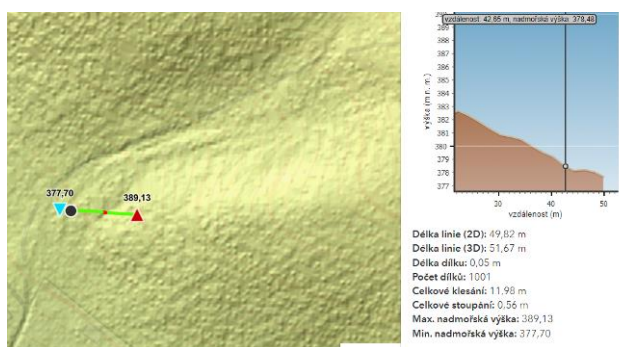
Graf řezu č. 40: Řez úvozy mezi Rokycany a Šťáhlavy (ČÚZK).



Graf řezu č. 41: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).

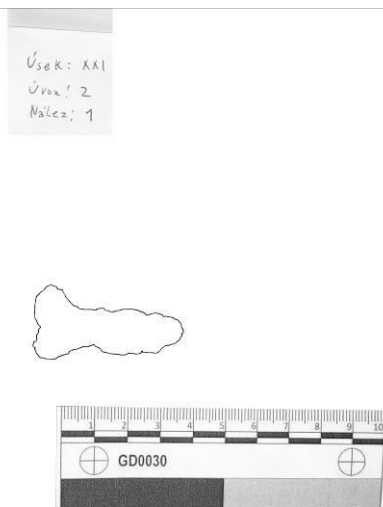


Graf řezu č. 42: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).

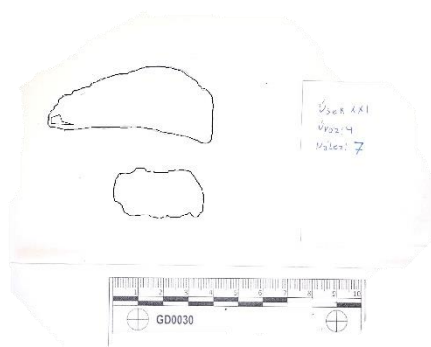


Graf řezu č. 43: Řez úvozy mezi Rokycany a Štáhlavy (ČÚZK).

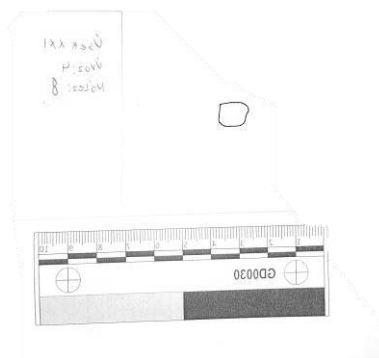
Kresby



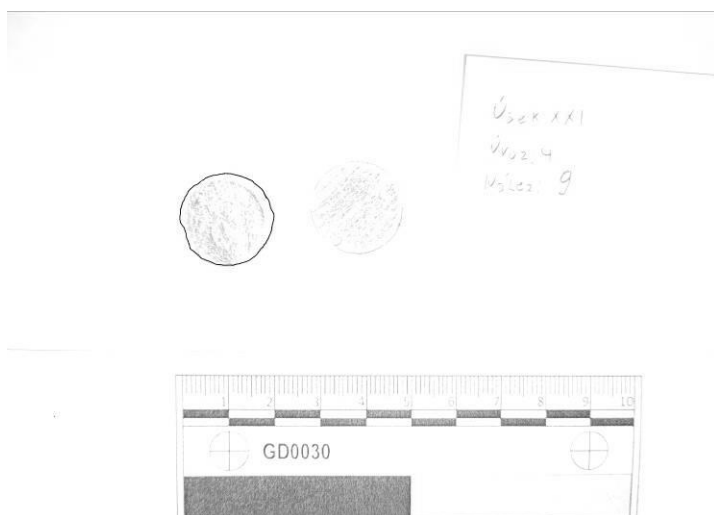
Kresba č. 1: Úsek 21, úvoz 2 nález 1. Hřebík s plochou obdélnou hlavicí



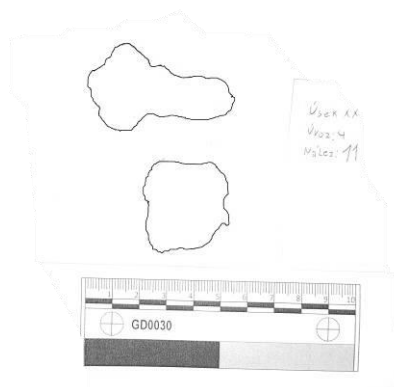
Kresba č. 2: Úsek 21, úvoz 4, nález 7. Podkova s rozšiřujícími se rameny a asymetrickým ozubem.



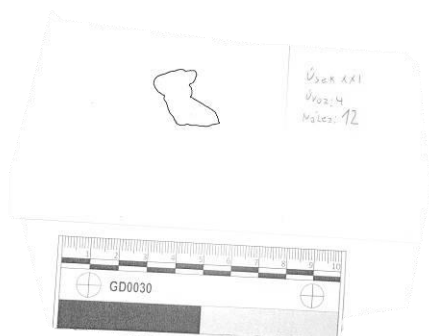
Kresba č. 3: Úsek 21, úvoz 4, nález 8. Odštěpek při dolévání kulek.



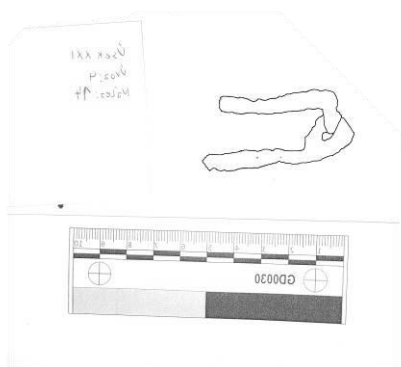
Kresba č. 4: Úsek 21, úvoz 4, nález 9. Neurčená měděná mince.



Kresba č. 5: Úsek 21, úvoz 4, nález 11. Hřebík s vypouklou obdélnou hlavou.



Kresba č. 6: Úsek 21, úvoz 2, nález 12. Hřebík s „T“ hlavou.



Kresba č. 7: Úsek 21, úvoz 2, nález 14. Část udidla z koňského postroje.

Tabulky

Století	14.	15.	16.	17
Komodity transportované po cestě	Hovězí dobytek, rudy barevných kovů, stříbro, med, vosk, obilí, kožešiny, dobytek, lůj, solené ryby, sůl, šunka, mýdlo, železné výrobky.	Hovězí dobytek, sukna, koření, kolce, krámské zboží, měď, cín, kobaltové barvy, stříbro, olovo.	Hovězí dobytek, jateční skot, dobytčí kůže, keramika, sklo, chmel, sukna, koření, kolce, měď, cín, stříbro, krámské zboží, mořena barvířská, vosk, olovo.	Hovězí dobytek, jateční skot, dobytčí kůže, mořena barvířská, vosk, železo

Tabulka č. 1: tabulka komodit podle staletí (Buňátová 2016, 669), (Čechura 2019, 190, 198), (Kořan 1955, 163, 193), (Maur 2010, 242, 250), (Rožmberský – Vařeka 2013, 42), (Tošnerová a kol. 2008, 60), (Wasková – Douša a kol. 2014, 136).