

expedice speculum

Putování za záhadami a zajímavostmi regionu „Zrcadla“

O starých cestách

Síť vozových cest i stezek pro pěší je mnoha generacemi jemně tkaná pavučina, pokrývající naši kulturní krajinu. Cesty vždy byly jedním z hlavních orientačních ukazatelů. Pomocí cest můžeme krajinu uchopit, rozdělit, pojmenovat. Pokud chceme krajinu pochopit, to znamená poznat souvislosti mezi jednotlivými jevy, pak se v první řadě musíme seznámit s vývojem sítě cest a stezek. Jinak řečeno, na nitkách starých

ních zemědělců s lineární keramikou z doby před 7.000 lety podává kvalitně zpracovaný výzkum archeologického naleziště ve Vedrovicích. Možná nás překvapí, že již tito lidé používali suroviny poměrně vzdálené provenience - kamenné kopytovité klíny k obdělávání půdy a zpracování dřeva vyráběli ze zvláště vhodné suroviny původem z podhůří Krkonoš, k výrobě štípaných kamenných nástrojů (srpové

moře. Samozřejmě probíhala čilá výměna i dalšího zboží severojižním směrem přes kontinent. Přes jižní Moravu vedly 3 větve, přičemž ta naše, západní, směřovala od Křemže na Dunaji přes Znojmo směrem k Brnu.

Staré cesty vždy využívaly přírodních podmínek. Především se vyhýbaly rovinám s bahnitými úseky stejně jako skalnatým úzkým údolím řek. Významná pro směr cesty byla místa vhodná pro překonání větších vodních toků, ať již pomocí mostů nebo brodů. Jak již bylo řečeno, nejstarší trasy není možno v terénu detailně sledovat. Naopak poměrně dobře čitelná je již středověká síť stezek a vozových cest. Za poslední tisíciletí až do poloviny 18. století se síť cest mnoho nezměnila. Důležitou změnou bylo budování tzv. císařských cest, v naší krajině hlavně cesta Brno - Pohořelice - Znojmo, čímž ztratila na významu středověká tzv. Znojmská cesta, vedoucí v podstatě po trase západní větve starobylé Jantarové stezky. Také navazující budování zpevněných silnic postupně měnilo trasy i místních komunikací.

Největší změnou v prostupnosti krajiny však bylo zcelování pozemků v rámci kolektivizace zemědělství od 50. let 20. století. Stejně jako meze byly rozorány a zavezeny tisícileté cesty a úvozy.

Dnes je znovuobjevování starých cest zajímavou zálibou mnoha lidí a dá se říci i vznikajícím vědním oborem. Než se vydáme po stopách některých zaniklých cest, je potřebné naučit se číst v krajině. Jak tedy poznat průběh staré cesty?

Předně je dobré využít staré mapy. Cenná je mapa z I. (Josefského) vojenského mapování zachycující stav 2. pol. 18. století. V terénu dobře čitelný bývá průběh v lesních úsecích. V místech, kde cesta stoupá po nezpevněném podloží, vznikly často soustavy několika hlubokých úvozů. Podle hloubky a počtu úvozů lze odhadovat využívání a tedy i význam cesty. Běžným průvodcem cest jsou drobné památky - kapličky, boží muka, kříže, křížo-

vé kameny, hranečníky aj. Ve volné krajině jsou dnes často boží muka a kříže osamocněně stojící v poli již jediným dokladem zaniklé cesty.

Dobrym ukazatelem formanských tras jsou staré zájezdni hostince. Mnoho napoví i místní názvy související s reáliemi formanských cest. Jen namátkou jmenujme: *Hatě* označují úseky mokřým terémem zpevněné dřevem, *Kratochvilka*, *Zastávka* apod. ukazují na zájezdni hostinec, *Tráčky*, *Drážky*, *Dračky* přímo značí průběh vozové cesty, *Strážný vrch*, *Varta* je vyvýšené místo, odkud byla frekventovaná trasa sřežena, *Martálka (Mordtal)* ukazuje na nebezpečný úsek, kde byli formani přepadáváni lapky.

Z hustoty sítě cest je zřejmé, že nabízí nevyčerpatelnou inspiraci pro zájemce o historii krajiny. My jsme se tentokrát vydali po méně významné cestě, spojující obce Lesonice a Miroslavské Knínice. Dříve mohlo jít o důležitou



Piskovcový hranečník datovaný rokem 1817 při staré cestě z Lesonice do M. Knínice.

tou cestu spojující téměř přímou linií Knínice, Lesonice, Petrovice a Dobelice, zvláště když vezme v úvahu již rozoranou cestu z Petrovic do Dobelice. Pro stáří cesty svědčí její průběh z velké části po hranici katastrů.

Vydali jsme se tedy z Petrovic po rovné silnici do Lesonice. V zatáčce na okraji obce jsme opustili silnici a pokračovali stej-

ným směrem přes pole k lesu. Pod lesem jsme nejprve protli polní cestu, abychom mohli vstoupit do lesa. Hned na okraji jsme našli výrazný úvoz hledané cesty a hranečník s vytesaným písmenem P. Cesta stoupala pěkným úvozem a mírně se zatáčela. Asi po 300 metrech jsme protuli hranici katastrů, což nám ukázal téměř rozpadlý hranečník. Asi po 200 m se znovu připojila katastrální hranice a dále pokračovala souběžně s námi. Na pravém okraji cesty jsme našli zasazený opracovaný kámen, který by podle rozměrů mohl být rozpadlý křížový (smírčí) kámen. O několik metrů dál stojí dobře zachovalý hranečník datovaný rokem 1817 a s vytesanými písmeny GK, z druhé strany „pořadové číslo“ hranečníku No 6.

Dále cesta pokračovala zarostlou částí po náhorní plošině, aby po asi 300 m opět plnila funkci lesní cesty. Zbylý úsek nepřinesl nic zajímavého, s výjimkou vyvráceného hranečníku, který značil místo, kde kdysi cesta opouštěla les a mířila z kopce ke Knínicím.

Přijměte popis naší cesty jako typ na výlet do svého nejbližšího okolí. Místní cesty neposkytují tak cenné nálezy jako staré obchodní trasy. Úvozy v lesních úsecích dávno splynuly s okolní přírodou a zvyšují estetickou hodnotu přírodních zákoutí.

Příště se vydáme po stopách Jantarové stezky, což jistě přinese skutečné „záhady“.

Napsali Eva a Bronislav Grunovi.



Hluboký úvoz staré vozové cesty u Jezeřana

cest jsou jako korálky navlečeny například sídla, boží muka, kříže, křížové kameny, úvozy, stromohadí, studánky, hranice katastrů s hranečníky, hrady, hradiska, osady, zájezdni hospody. Podél starých cest je zvýšená četnost archeologických nálezů. Bohužel je dnes tato síť velmi potrhána, především vlivem zcelování pozemků při kolektivizaci zemědělství. Vypravme se tedy do krajiny hledat zbytky starých cest a odkrýt některé souvislosti.

Síť „obchodních“ stezek se budovala velmi dávno, vlastně v okamžiku, kdy vznikla potřeba opakovaného pohybu lidí po určité trase. I když přímé hmotné důkazy trasy nejstarších stezek prakticky nejsou, jejich existenci můžeme nepřímou odvodit z kulturních vlivů a hmotných nálezů. Nepopíratelné důkazy výměny zboží v našem regionu již u prv-

čepelky, nožičky, hroty šípů aj.) používali kromě místní suroviny i kvalitnější pazourek od polského Krakova. Zvláštní pozornost v této souvislosti si zaslouhuje tzv. spondylový šperk, hojně zastoupený v hrobech této kultury. Spony, korálky, závěsky a jiné šperky tvořili z lastur středomořského plže Spondylus. Obchod se solí lze předpokládat, i když to nelze doložit. O existenci cest v našem regionu v době bronzové a železné nelze pochybovat, naopak s rozvojem řemesel a dělby práce narůstala i intenzita výměny zboží a surovin. Z doby římské o stezkách písemné prameny již máme.

Hlavní osou našeho regionu je západní větev Jantarové stezky. Touto prastarou cestou nejvyšší kategorie se přepravoval jantar z oblasti těžby u Baltického moře v Polsku přes Moravu a Podunají do přístavu Aquileia u Jaderského



Kříž při okraji Lesonice na rozcestí cest do Petrovic, Kadova a zaniklé cesty do Knínice.