

Objevme znovu Böhmweg

**Plánovací a rozvojová studie obnovitelnosti
Světelské stezky pro cestovní ruch**



Autoři: PhDr. Jan Lhoták, Martin Kříž

Zadavatel: Místní akční skupina Pošumaví, z.s.p.o.

Zhotovitel: Martin Kříž – Arkáda

Vytvořeno: srpen – září 2009



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Obsah

1. Úvod	4
2. Zmapování stezky	5
3. Trasa Světelské stezky	7
4. Zánik systému starých stezek	13
5. Stav části stezky v srpnu 2009	14
6. Využití stezky pro příhraniční cestovní ruch	15
7. Proč budovat naučnou stezku?	16
8. Návrh propagace stezky	19
9. SWOT analýzy možností obnovení cesty pro cestovní ruch	20
10. Závěr	21
11. Přílohy	22



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

„Zemskou stezku, zejména ve středověku, je dobré chápat nikoliv jako jednu vyšlapanou a používanou linii, ale jako několik set metrů široký komplex legálních i nelegálních cest, odboček atd. Cesty vedly většinou po úbočí kopců, kopírovaly „cestou nejmenšího odporu“ vrstevnice, větvíly se a zase se sbíhaly.“¹



¹ Beneš Jaromír, Les a bezlesí. Vývoj synantropizace české části Šumavy, in: Zlatá stezka, sborník prachatického muzea, Prachati-
ce 1995.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

1. Úvod

Studie Objevujeme znovu Böhmweg si klade za cíl popsat a v rámci možností zadání zmapovat trasu Světelské stezky, která vedla ve středověku z bavorského Zwieselu přes Železnou Rudu a Dešenicko do Klatov a to v úseku Železná Ruda – Klatovy. Zároveň se snaží alespoň ve stručnosti popsat její historii a význam. Z vlastního průzkumu provedeného v oblasti v červnu – září 2009 se pokoušíme posoudit reálnost obnovení stezky na českém území, tedy v úseku od Železné Rudy po Klatovy, a její možné využití pro cestovní ruch. V následujícím textu rovněž popisujeme vybavenost sledované oblasti pro další rozvoj turistického ruchu a současné turistické cíle v okolí stezky. Ze získaných údajů jsme vytipovali nejzachovalejší úsek stezky, který je možný využít v budoucnosti jako nový turistický cíl smysluplně napojený na začátek stezky ve Zwieselu a její konec v Klatovech. Tomu však musí předcházet průzkum stezky a jeho vyhodnocení. Závěry průzkumu pak poslouží jednak k prohloubení znalostí historie regionu a pak také, a to je v tomto případě jeho hlavní smysl, k získání kvalitních podkladů pro propagaci Světelské stezky v rámci turistického ruchu.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

2. Zmapování stezky

Využití Světelské stezky pro příhraniční cestovní ruch pochopitelně znamená přesně vědět, kudy tato historická komunikace probíhala.

Zjišťování průběhu starých cest je ovšem obecně značně náročnou činností, závislou na důkladné přípravě, metodické průpravě a mezioborové spolupráci – v odborných kruzích se zkoumání starých cest dokonce profiluje jako mezní historická subdisciplína (někdy nazývaná viatistika či hodo-logie).² Zkoumání cest je náročné i personálně: v ideálním případě se potřebují znalosti historika, archeologa a geodeta. Budeme-li konkrétní, můžeme výzkum rozdělit do několika fází. V první fázi je nezbytné zjistit, kudy přibližně dotyčná cesta (v našem případě Světelská) probíhala, jinými slovy musíme zkoumat, co o ní prozrazuje dosavadní odborná i populární literatura a historické prameny písemného a obrazového rázu (středověké listiny a další úřední písemnosti, kronikářské záznamy, mapová zobrazení) – je proto nutné pracovat v archivech, muzeích, knihovnách a podobných pracovištích, rozesetých nejen po České republice, ale v souvislosti s cílem Světelské cesty také po sousedním Bavorsku. Nehledají se jen konkrétní přímé zprávy o cestě (celnice, mapová vyobrazení cesty), ale i nepřímé informace – rozmístění kaplí, kostelů a dalších sakrálních staveb, signifikantní místní jména, nálezy mincí apod. Rešerše v pramenech se nemůže omezit pouze na region Klatovska, neboť je známo, že množství informací dochovalo i sousední královská města na jihovýchodě, která také z dálkového obchodu žila.

Zjištěné informace pomohou po svém zařazení do historického kontextu rekonstruovat přibližný, zatím schematický průběh cesty (tj. na úrovni spojnice jednotlivých vesnic). Tento předběžný obraz následně zpřesňuje, doplňuje a rozvádí průzkum archeologický, který je skutečnou páteří výzkumu. Jde o to v terénu vyhledávat pozůstatky cesty - konkrétně se jedná o hledání tzv. úvozů (úvozových cest), jejichž hloubka se odvíjí v závislosti na terénním převýšení, charakteru podloží a menší měrou i na délce využívání. Stáří takto objevených úvozů se prokazuje částečně podle jejich vnější podoby (tvar písmene U či V), především však prostřednictvím zachovaných předmětů, které se vyhledávají přímo v úvozech pomocí detektoru kovů – nejčastěji podkov, udidel, vzácněji mincí, zbraní apod. Všechny nalezené předměty je nutné zpracovávat podle archeologických standardů, aby o sobě prozradily co nejvíce informací – nejde jen o popis nálezové situace (přesná lokalizace ná-

² O viatistice již existuje velmi bohatá literatura. Srov. především sborník *Staré stezky*, vydávaný od roku 1995 brněnským pracovištěm Národního památkového ústavu.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

lezu a hloubka, v níž byl předmět nalezen), ale i důkladné konzervování předmětů, aby se umožnilo jejich využití pro expoziční účely. Objevené úvozy, respektive jejich členitější systémy v terénu je vhodné geodeticky zakreslit do mapy, aby bylo možné výsledek terénního výzkumu fixovat a následně vhodnou formou prezentovat veřejnosti. Všechny sebrané údaje je nutné pečlivě vyhodnotit a stanovit nejpravděpodobnější trasu historické komunikace, která může následně sloužit jako spolehlivé východisko pro vytýčení naučné stezky.

Jen letmé nastínění metodiky průzkumu historických cest prokazuje, že jde o činnost náročnou jak časově, tak i finančně. Výsledky badatelů z jiných regionů však dokazují, že jde o smysluplnou aktivitu, která přináší nejen nové příležitosti a atraktivní podněty k posílení turistického ruchu, ale zároveň možnost vrhnout více světla do poznání minulosti regionu a v našem případě i o příležitost posilování vztahů mezi českou a německou národností. Tuto symbiózu je možné konkrétně doložit na příkladu výzkumu tří větví tzv. Zlaté stezky, které se sbíhaly v německém Pasově (Passau) a představovaly důležité obchodní spojnice mezi Bavorskem a Čechami podobně, jako tomu je u Světelské cesty. Historik František Kubů z Prachatického muzea a archeolog Jiří Zavřel z Českých Budějovic po dlouhých 15 let zevrubně zkoumali průběh všech tří stezek, aby své výsledky zveřejnili v řadě odborných časopisů a sborníků, včetně reprezentativních výpravných publikací, uspořádali či napomohli konání několika výstav a uskutečnili i několik výstupů pro tisk a televizi. V červnu 1998 vznikla díky jimi nashromážděným poznatkům nová naučná stezka z Prachatic ke státní hranici s 12 informativními tabulemi, která na bavorské straně Šumavy navázala na starší naučnou stezku a společně tak vytváří velmi atraktivní turistickou destinaci. Vyvrcholením výzkumu bylo uspořádání kostýmního soumarského pochodu z Pasova do Prachatic, jenž se stal velmi lákavou akcí jak pro české, tak i bavorské zájemce a výrazně napomohl prohlubování česko-německého sblížení.

Rozsah i časový horizont výzkumu Zlaté stezky je v případě Světelské cesty samozřejmě mnohem méně náročný, neboť předmětem zkoumání je toliko jedna cesta. Nevýhodou ovšem je téměř naprosté informační vakuum, charakteristické však i pro ostatní komunikace na Klatovsku. Výzkum a hlubší poznání starých komunikací zde zatím poněkud překvapivě chybí, byť se jedná o příhraniční region, který v minulosti vydatně hospodářsky profitoval z dálkového obchodu podobně jako Prachaticko, Vimpersko či Domažlicko. Mezi Čechami a Bavorskem proudila a hlavním obchodním artiklem byla zejména bavorská sůl a obilní slad, v menší míře různé kupecké zboží. Klatovsko využívalo sítě komunikací v širokém horizontu vymezitelném městečky Kdyní a Železnou Rudou. Nejzápadněji vedla odbočka Řezenské stezky přes Kdyni, jí rovnoběžnou byla Německá stezka přes



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Janovice nad Úhlavou a Svatou Kateřinu, nejuvýchodněji poté probíhala cesta Světelská. Samotné královské město Klatovy se počátkem 70. let dostalo společně se Sušicí a Kašperskými Horami do sporu s Prachaticemi o právo solního skladu, kterého se nechtělo vzdát z důvodu značných příjmů z něj. Také v dalších sporech o dálkové komunikace se vehementně angažovalo a bránilo se především ilegálním soumarským solním skladům ve vsích a městečkách ve svém okolí. Jasně to signalizuje, jak důležitými byly cesty pro hospodářský život Klatov a Klatovanů. Profit z dálkového obchodu postupně slábl s rostoucím solním monopolem rakouské soli, která od druhé poloviny 17. století bavorskou sůl vytlačovala a posléze se zcela prosadila.

3. Trasa Světelské stezky

Světelská cesta – pokud budeme používat tento název³ – představovala důležitou dopravní tepnu mezi Bavorskem a českou kotlinou (příloha č. 1). V raném novověku propojovala Klatovy s městem Vilshofen na Dunaji, důležitým centrem solního obchodu. Procházela přitom Zwieslem (česky Světlá, odtud název cesty), přes který vedla od severovýchodu další cesta do Čech, známá obecně jako tzv. Vintířova stezka a zprostředkováující spojení s Hartmanicemi a Sušicí. Toto dopravní spojení je prokázáno již velmi záhy, v souvislosti s působením poustevníka Vintíře v 11. století v Dobré Vodě u Hartmanic se předpokládá zbudování či obnovení cesty, na které se nejpozději ve 13. století začalo vybírat pohraniční clo.

Výsledky zkoumání badatelů, kteří se zabývali dálkovými komunikacemi na Klatovsku, jsou nejednoznačné a mnohdy rozporné, což se nejvíce projevuje v otázce konkrétního vedení cest i terminologii názvů. Tyto disproporce nepochybně vyplývají z toho, že se téma vždy řešilo pouze marginálně v souvislosti s jinou problematikou a využilo se tak více mýtů nežli faktů ověřených v pramelech či dokonce přímo v terénu. Zaostříme-li pozornost na Světelskou cestu, byl prvním historikem, který se jí dotkl, počátkem 80. let 19. století gymnaziální profesor v Klatovech Justin Václav Prášek ve své přehledné práci o klatovském okrese, která je bohužel i jinak zatížena množstvím polopravd a zkreslení. V jeho podání směřovala hlavní spojnice Zwieslu s Klatovami, tzv. Výšinná cesta, od hradu Debrník (sic!) „*po svahu Pancáře (...) táhla se dále po pláni mûstecké a jednak u Zelené Lho-*

³ Název Světelská cesta je umělý, je až produktem 19. století. Není navíc jediný; v souvislosti s údajným vedením cesty po hřebtech Prenetu, Můstku a Pancáře se vžil a často se používá název Výšinná cesta (Hochstrasse).



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

ty scházela do údolí úhlavského, jednak přes hřbet Sterneka tíhla k Onnému Světu“⁴ a přes Městiště pokračovala do Strážova a na Klatovy.

Práškův následovník a autor monumentální monografie města Klatov Jindřich Vančura koncem 20. let považoval Světelskou cestu (jak ji on sám nazýval) za spojnici Klatov se Straubingem přes Deggendorf. Konkrétně o jejím směru nepojednal, pouze marginálně uvedl její trasu „údolím Černé Řezné a průsmykem Železnorudským [...] přes hřbet vnitřního Hvozdu královského (Můstek, Pancíř, Spálenec) do údolí Úhlavy“ kolem Klenové.⁵ Ve vedení trasy po prenetském a můsteckém hřebetu však nebyl první, probleskla již u nýrského vlastivědného autora Balthasara Semlbauera.⁶ Trasu přes Pancíř, Můstek a Prenet definitivně do obecného povědomí zafixoval nýrský učitel a vlastivědný badatel Josef Blau, který v roce 1932 vydal obsáhlou práci o dějinách Královského hvozdu na Šumavě.⁷ Nepochybně pečlivý autor bohužel řešil otázku Výšinné cesty (Hochstrasse) také pouze okrajově. Blauovu informaci si osvojili další regionální vlastivědní pracovníci a přejímá se bez větší míry kritičnosti dodnes nejen v turistických průvodcích a další populárně naučné literatuře, ale i odborných studiích. Např. F. Kubů a P. Zavřel ve své přehledové stati o šumavských stezkách komunikaci nazývají Železnorudskou cestou a vedou ji po „blauovské“ trase do Rinchnachu, kde se nacházel benediktinský klášter, jehož vznik v roce 1011 považují současně za historický počátek komunikace.⁸ Jiní autoři ještě přikrášlují informaci o stezce dalšími superlativy: nejdále šel v tomto ohledu Vilém Kudrlička, který přišel s písemným doložením Světelské cesty (nazývá ji tzv. starou stezkou bavorskou) již k roku 1030 a neváhal dokonce operovat s možností, že ji využívali již Keltové a že vrchol Pancíře byl opevněn.⁹ Všem autorům budiž omluvou, že minimum informací o Světelské cestě vlastně ani nedovoluje jejich objektivní a kritické zhodnocení.

Porovnáme-li vedení Světelské cesty z Klatov přes Klenovou, Strážov, Děpoltice, Prenet, Můstek, Pancíř na Železnou Rudu a Zwiesel s informacemi obsaženými v dobových pramenech, nemůžeme ho považovat za udržitelné. Předně není znám až do 19. století žádný doklad o tom, že taková dálková cesta vůbec fungovala, teprve v polovině 18. století prozrazuje vojenské mapování za-

⁴ Justin Václav PRÁŠEK, *Politický okres klatovský. Vypsání statistické i historické tří okresů klatovského, plánického a nýrského. Díl I., Země a lid*, Klatovy 1880, s. 18.

⁵ Jindřich VANČURA, *Dějiny někdejšího král. města Klatov I/1*, Klatovy 1927, s. 52, 55, 69, 70, 490.

⁶ Balthasar SEMLBAUER, *Heimatkunde des Gerichtsbezirkes Neuern*, Neuern 1897, s. 22.

⁷ J. BLAU, *Künische Freibauern*, s. 31. Inspiroval se možná starší prací

⁸ F. KUBŮ – P. ZAVŘEL, *Šumavské komunikace*, s. 28.

⁹ Vilém KUDRLIČKA, *Javorná – zapomenutý kout Šumavy 1. Příroda a skláři*, Praha 1983, s. 305 a TÝŽ, *Javorná – Zapomenutý kout Šumavy 2. Aby lidé k sobě měli blíž*, Praha 1987, s. 7-8. Údaj o roce 1030 již nekriticky přejímá Ivana VYHNALOVÁ, *Bavor v rohu aneb Kronika hradu Pajrek. - Bayer in der Eck. Chronik der Burg Bayereck*, Domažlice 2005, s. 12.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

staralou a nepoužívanou komunikaci po prenetském hřbetu, zde však považovanou za spojkou Nýr-ska s Železnou Rudou. Teprve druhá, o 100 let mladší série mapování zná Výšinnou cestu (Hochstrasse). Často používaný argument o strategickém významu cesty s odvoláním na početné množství panských sídel (Janovice n. Úhl., Klenová, Rovná, Strážov, Krotějov) sice může mít své opodstatnění, avšak s ohledem na to, že poslední z nich se nacházelo v Krotějově, nepodporuje „blauovskou“ teorii o nic více než odlišné výklady.

Dalším problémem „blauovské“ teorie je absence celnice na této cestě; literatura uvádí, že celnice fungovala na Prenetu,¹⁰ avšak jde o dezinformaci, způsobenou špatným výkladem jména prenetského polesného Thomase Zollpristera z roku 1617. Ve Strážově je sice celnice doložena od roku 1612, starší prameny ji však neuvádějí. Jednalo-li by se v případě imaginární Světelské stezky o oficiální dálkovou cestu, těžko by u ní chyběla celnice. Význam strážovské celnice je o to zajímavější, že nejpozději v roce 1651 byla přeložena na Onen Svět, kde se clo vybíralo až do závěru feudalismu. Tato translace by spíše naznačovala, že trasa cesty ze Strážova vedla směrem na Onen Svět. To potvrzuje i mapa česko-bavorského pomezí z konce 16. století, vytvářející spojnici Strážov-Městiště-Zwiesel. Z Městiště prakticky nebylo možné pokračovat na Prenet, soumar mohl jet jedině na Onen Svět. Rovněž vesnice, ležící na spojnici Prenet-Strážov nemají starší písemné doložení. Můžeme z toho vyvodit pouze ten závěr, že pokud se jezdilo z Klatov přes Strážov do Bavor, nebylo to přes Prenet, nýbrž údolím Městišského potoka na Onen Svět. Kdy toto spojení vzniklo nelze přesně rozhodnout, určitým vodítkem tu však může být privilegium českého krále Ludvíka Jagellonského pro Strážov z roku 1525, které doslovně uvádí o „*té silnici, která jde od Cvizle nebo od Nejrška k témuž městečku, aby kdokoliv byl touto silnicí k témuž městečku pracoval, platil z každého soumarského koně jeden peníz český*“.¹¹ Vyplývá z něj, že spojení Strážov-Zwiesel existovalo již minimálně v této době. Nelze však soudit nic o jeho směru, nemůžeme konečně vyloučit ani to, že ze Strážova se do Zwieslu jezdilo přes Hartmanice po Vintířově stezce. Místní jméno Strážov se odvolává na instituci přemyslovské ostrahy zemských bran, které zanikaly s budováním sítě královských hradů ve 13. století. Takový výklad však musí být zvažován opatrně, neboť místních a pomístních názvů tohoto typu je celá řada a mohou mít pouze lokální význam. Více prozradí první písemné zmínky o vesnicích na cestě: Městiště se hlásí do první poloviny 16. století, avšak Onen Svět je znám již k roku 1494. Odkud se jezdilo z Onoho Světa nelze jednoznačně usuzovat, cesta zde procháze-

¹⁰ V. KUDRLIČKA, *Javorná 2*, s. 7.

¹¹ Antonín HAAS (ed.), *Privilegia nekrálovských měst českých z let 1501-1526*, Praha 1961, s. 383-384, č. 932 (=Codex iuris municipalis regni Bohemiae, tomus IV-3).



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

la krajinou, osídlenou hustěji až v 18. století. To je ideální příležitost pro terénní průzkum, v případě písemných pramenů však vyvolává nepříjemnou potíž. Stichova mapa zemských stezek z roku 1676 však přece jen něco prozrazuje – za Oním Světem zobrazuje lokalitu Brückl, kde se kontrolovaly lístky se zaplaceným clem. Brückl, česky Můstek, byl samotou na úpatí stejnojmenné hory, dá se dokonce předpokládat, že hora získala své jméno podlé této samoty, neboť v 18. století se ještě nazývala „Grosse Gefild“. Tato okolnost unikla J. Blauovi, který se snažil doložit cestu po hřbetu Můstku zápisem z roku 1754, který hovoří o „*Brückl-Strassen*“. Zbývá poznamenat, že samo místní jméno Můstek připomíná průběh nějaké cesty.

Podél Světelské cesty vznikalo množství králováckých dvorců a skláren – není jistě náhodné, že v bývalé královácké rychtě Javorná-Zejbiš tvoří nejstarší vrstvu osídlení (datovatelnou ještě koncem 16. věku) právě ta její část, kterou probíhala dálková cesta do Bavor. Rozbor vzniku jednotlivých usedlostí na území Královského hvozdu prováděl v 70. letech minulého století Vladimír Holý, takže by šlo poměrně spolehlivě zjistit, kde byly usedlosti nejstarší. Nabízí se totiž ještě možnost poněkud východněji vedeného směru Světelské cesty kolem Poschingerova Dvora, Šimandlova Dvora a Páteříkové Huti k Brunstu, jak uvádí první vojenské mapování z 18. století.

Strážovské privilegium z roku 1525 je zajímavé ještě informací o dopravním propojení Nýrsko-Strážov. Podle všeho je klíčem k pochopení průběhu zdejší komunikační sítě. Spojení Zwieslu s městem Klatovy nelze pro starší období doložit písemnými prameny, nemáme tedy nic, co by prokazovalo existenci Světelské cesty ve středověku. Jsou však k dispozici indicie, které naznačují, že tu jisté dopravní spojení fungovalo. Prvním, dosti pádným argumentem pro dokazování Světelské cesty je kaple sv. Kunhuty s poustevnou. Vznikla z vůle zástavních majitelů pomezního hvozdu a majitelů hradu Rýzmburka u Kdyně, bratří Janovských z Janovic v roce 1408. Těžko si lze představit, že by ji zakládali uprostřed nedostupných lesů a zcela stranou cest, zkušenost z jiných lokalit (viz např. nedalekou Svatou Kateřinu nad Nýrskem) naopak poučuje, že kaple a poustevny měly funkci jakéhosi servisu pro soumary a cestující po stezce. Podíváme-li se přímo do zřizovacího textu kaple z roku 1408, zamýšlí se v něm zřízení „*capelle in heremo in silva bohematica prope Desse- nycz*“, na jiném místě „*in heremo supra Dessenez*“, což lze do češtiny přeložit jako „kaple v pustině v českém lese u, nad či za Dešenici“. Doplním-li, že prenetská kaplice zůstávala stavbou podřízenou dešenickému faráři ještě v 17. století, vystupuje nám výrazně závislost Prenetu na Dešenících. Kaple je počátkem 15. věku lokalizována nad Dešenice, tzn. na cestě nad Dešenici. Tím nám vyvstává možnost propojení Prenetu s Dešenici a následně s Nýrskem tak, jak nám nepřímo sdě-



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

luje privilegium pro Strážov. Pokud by se jezdilo po prenetském hřbetu ve směru od Nýrska, vyřešil by se i problém s celníci, neboť soumaři zaplatili clo v Nýrsku (celnice je zde doložena již v roce 1327). Také relativně brzké doložení Dešeníc (1272) a vesnic na spojnici Dešenice-Prenet, tj. Matějovic a dnes zaniklého Křížového Vrchu (1379) dává tušit, že se pohybujeme na půdě osídlené již v předhusitské době a tudíž protkané cestami. Můžeme tedy uzavřít formulováním hypotézy, že cesta po prenetském hřbetu do údolí Řezné a dále na Zwiesel byla pokračováním cesty z Nýrska. Odpovídal by tomu i charakter terénu: zatímco trasa z Dešeníc přes Matějovice a Křížový Vrch k Prenetu se vyznačuje pozvolným a mírným stoupáním, potom potenciální cesta od Strážova na Prenet musela překonávat značné převýšení před Děpoltici. Rovněž půdorys Matějovic je utvářen ulicovou zástavbou, což nahrává ryze průjezdnímu charakteru této vsi.

Věc má ovšem jeden zásadní problém. Ze 16. století máme o Světelské cestě k dispozici více zpráv, tentokrát již zcela konkrétních. Souvisejí se vznikem Železné Rudy, tehdy prosté železářské huti v údolí Řezné. Její majitel, respektive nájemce Konrád Geissler vysekal na konci 60. let 16. století novou dopravní spojnici mezi údolím Řezné a Zwieslem a takto vzniklá cesta začala od té doby sloužit svému účelu, byť se ze strany jihozápadočeských královských měst a následně i císaře Rudolfa II. objevily snahy cestu zasekat (tj. znepřístupnit). Prameny více méně souhlasně uvádějí, že spojení s Zwieslem zajistil až Geissler, tedy jinými slovy že předtím neexistovalo. To je však v přímém rozporu s výše uvedenými zjištěními. Geisslerův vklad lze proto spíše vykládat jako obnovení cesty či její přeložení jiným směrem. Někteří badatelé o předchozím spojení s Zwieslem nepochybují (Vladimír Holý), konečně sami klatovští měšťané koncem 16. století uváděli s odvoláním na strážovské privilegium, že „*cesta k nám od města Filshoffu [Vilshofen] že není nová a neobyčejná, ale starodávni k Czwizli, odtud k Strážovu městečku, míli toliko nevelikou od Klatov ležícímu*“.¹²

O provozu na zemských stezkách nás informují soupisy vybraného cla z přelomu 16. a 17. století – celnice tehdy na Klatovsku fungovaly stabilně pouze v Nýrsku, dočasně ve Strážově a Zelené Lhotě. Z vybraného cla můžeme hodně soudit o provozu na cestách a úrovni jejich využití, jde vlastně o jediný pramen, který může o úrovni dopravního tranzitu něco prozradit. Nesmíme však zapomenout, že realita byla podstatně jiná – po celý raný novověk hledali soumaři nejrůznější kličky, jak uniknout výběru cla (zřizováním postranních, tzv. travních stezek), takže uváděné částky jsou jen částečným odrazem reality. Po třicetileté válce se výběr cla, jak víme, přestěhoval ze Strážova do sklářské vísky Onen Svět, kde vydržel po více než 200 let.

¹² Národní archiv v Praze, Úřad desek zemských, inv. č. 446, karton č. 30.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Ze 16. století je známo také několik důležitých mapových vyobrazení komunikačního spojení Klatov se Zwieslem (příloha č. 2) a také ony neprozrazují nic o dopravním propojení Strážova s prenetským hřbetem. Velmi kvalitní mapy jsou dochovány díky úpravě česko-bavorské hranice v 18. století; zachycují stezky v poslední fázi své existence. Doplňkově mohou posloužit mapová díla celorepublikového dosahu – první řada vojenského mapování z poloviny 18. století v kombinaci s písemnými komentáři, které přinášejí mnohdy cenné podrobnosti o charakteru a podobě cest, dále mapy stabilního katastru z 30. let 19. věku a soudobá mapová díla.

Z letmého náčrtu vyplývá, že propojení Klatov se Zwieslem existovalo nejpozději v roce 1525, ale lze předpokládat jeho existenci již před rokem 1420. Konkrétní vedení cesty je ovšem sporné: nejstarší zprávy naznačují, že se cesta po Prenetu, Můstku a Pancíři spíše směřovala přes Dešenice na Nýrsko, zatímco Strážov využíval cesty probíhající údolím Městišského potoka. Protože ovšem dosud neproběhl žádný terénní průzkum, neví se ani, zda po hřbetu tří horských šumavských velikanů skutečně nějaká cesta vedla. Stejně tak totiž mohla probíhat po jejich úpatí. Připojená reprodukce mapy z konce 16. století žádnou „výšinnou“ variantu cesty nezná, naznačuje pouze spojení přes Městiště. Tento směr byl využíván i později, v 18. století zcela převažoval.

Napomoci rozřešit všechny nadhozené otázky by mohl pouze výše popsany terénní průzkum Světelské cesty, jenž by bezpečně stanovil, existují-li nějaké hmotné pozůstatky. Lze předpokládat nejedno překvapení. Nevýhodou sice je, že na rozdíl od Zlaté stezky neexistuje žádný podrobnější předchozí výzkum, avšak je možné využít alespoň výsledků bádání, který provedli a provádějí němečtí badatelé – za všechny jmenujme regionálního historika Johanna Molitora.¹³ Jistě by on i jeho kolegové přivítali, kdyby našli na opačné straně hranice odbornou spolupráci.

¹³ Srov. studii Johannes MOLITOR, *Die Strassen, die nach Bayern führen – Zur Geschichte des Böhmweges und des Gunthersteiges*, Der Bayerwald 7, 2005, č. 3, s. 16–44.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

4. Zánik systému starých stezek

Staré úvozy nevhodné pro postupné narůstání dopravy i nároky na pohodlí cestujících byly postupně opouštěny či nahrazovány ve stejných úsecích novými cestami, které se systematicky budovaly od první poloviny 18. století. Už v roce 1709 si císař Josef I. vyžádal návrh na vybudování nejdůležitějších silnic. Teprve až v roce 1717 vznikl návrh, podle kterého měla být vybudována nejdříve hlavní silnice z Prahy do Vídně a do Lipska. Výstavba prvních šesti umělých silnic však byla schválena až v roce 1732. Vlastní stavba pak začala v roce 1738.¹⁴ Budování silnic však pokračovalo jen velmi pomalu a bylo přerušováno zejména válečnými událostmi. Teprve od počátku 19. století se rozběhlo rychleji a nové silnice se začaly objevovat i v méně významných regionech. Nově plánované dálkové obchodní cesty nemohly sledovat průběh starých, živelně vzniklých stezek. Při vytyčování nových komunikací se často používalo tzv. dlouhých přímek nějakých dominant. Obvykle se silnice namířila před městem či vesnicí na věž kostela nebo záměčku apod.

Na Klatovsku se státní silnice začaly budovat v roce 1809. Tehdy vznikla sasko – bavorská mezi Plzní a Klatovy a východobavorská, vedoucí z Domažlic na Klatovy. V roce 1844 bylo započato se stavbou silnice z tehdejšího krajského města Klatov na Železnou Rudu. Do 5. srpna 1854 trvala výstavba do Nového hostince před Běšiny. Z opačné strany od hranice s Bavorskem byl do roku 1854 dokončen úsek ze Železné Rudy až za Starý Brunst.

Dekrety z let 1803 a 1843 byla zpřesněna šířka silnic na 6,32 m pro vozovku, při krajnicích šířky 1,58 m. Největší sklon měl být 4,7 % s výjimkou kratších úseků do 5,5 %. V nepříznivých poměrech se dovoloval podélný spád až 8,3 %, to ale již musely být zapřahány přípráže i několika párů koní.¹⁵

Další rána pro staré stezky přišla s rozvojem železnice v 19. století. Železniční trať na mnohých místech přerušila další části starých stezek. Dílo zkázy pak završilo 20. století. Kolem měst se objevila tovární výroba, nová bytová výstavba i těžba hornin. Postižen byl i region Klatovska (myšleno území okresu Klatovy), které má spíše venkovský charakter. Zde se negativně projevovalo zejména scelováním polí do velkých celků, likvidace mezí a hájků a ničení drobných církevních památek (znameních na cestě).¹⁶ To se projevovalo zejména v oblasti Nýrska, kde se mnohé obce ocitly na samém okraji v padesátých letech 20. století vytvořeného hraničního pásma a

¹⁴ František Roubík, *Silnice v Čechách a jejich vývoj*, Praha 1938.

¹⁵ Jelínek Jaromír, *Po starých klatovských cestách*, Klatovy 2000

¹⁶ Radan Květ, *Duše krajiny – Staré stezky v proměnách věků*, s. 66, Praha 2003



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

tím pádem i na okraji pro tehdejší totalitní režim, který podporoval devastaci a vylidňování pohraničních oblastí.

Nový pohled na krajinu i využití zbytků starých stezek přinesl až závěr 20. století. Po roce 1989 u nás došlo k nastartování nových politicko-hospodářských procesů, které ovlivnily i pohled lidí na krajinu a památky. Postupně se tak objevuje snaha do krajiny alespoň zčásti vrátit původní prvky – boží muka a drobné sakrální stavby, zachovat a chránit původní architekturu obcí a měst, různé technické památky apod. K těmto prvkům patří i staré stezky, o které v současné České republice stoupá zájem zejména s ohledem na rozšiřující se nabídku turistického ruchu.

Z výše uvedeného je patrné, že staré stezky byly od 18. století nahrazovány novými spojnici-mi a původní komunikace postupně zanikaly. Nové cesty byly buď vedeny zcela mimo staré trasy, nebo je místy kopírovaly v jejich těsném sousedství či vznikaly, a to spíše zcela výjimečně, přímo na místě jejich úvozů. Starší stezky jako celek postupně mizely a byly využívány případně jen ve svých úsecích jako lokální cesty. Ve vyšších nadmořských výškách většinou zůstaly v lesních porostech zachovány jejich úseky dodnes. V nižších polohách pak stezka s rozvojem zemědělské výroby i rozšiřováním zástavby města a vesnic zmizela až na výjimky zcela. Snad jeden z úseků stezky se dochoval ještě donedávna i na okraji Domažlického Předměstí v Klatovech. Tzv. Hluboká stezka však byla zavezena v sedmdesátých letech 20. století při rozšiřování zástavby této části města. Její podoba však byla naštěstí zachycena na dobových fotografiích.

5. Stav stezky v srpnu 2009

Podle předběžné prohlídky stezky, kterou provedla skupina ve složení PhDr. Jan Lhoták (archivář Muzea Šumavy v Sušici), Karel Velkoborský (ředitel Vlastivědného muzea Královského hvozdů v Nýrsku) a Martin Kříž (předseda Klubu přátel Klatovska, o. s.) v srpnu 2009 se zdá, že jeden z nejzachovalejších a nejzajímavějších úseků Světelské stezky se nachází v lese na svahu Přenetu. Zde je celý systém starých cest, z nichž se zcela vymyká hluboký úvoz táhnoucí se souvisle od někdejší osady Křížový vrch směrem k Matějovicím. (příloha č. 4) Jmenovaný úsek se nachází v lese, který spravuje Městys Dešenice.

Další úseky se zachovaly v lesních porostech v oblasti od Železné Rudy po region Dešenicka.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Cesta, která překročila region Nýrska se postupně ztrácí v odlesněné krajině, která byla od 19. století stále více využívána pro stále více účelů. Zde stezku už nemůžeme najít - až na skromné zbytky - přímo v terénu.

Pro získání co možná nejvíce informací o stezce bude nutné provést mapování komunikace v délce zhruba 20 km, což je pochopitelně nutné provádět systematicky, tj. rozdělením cesty na menší úseky. Jako nejvhodnější východisko pro první úsek se nabízejí Dešenice, cílem vrchol Prenetu anebo Můstku. V první části tohoto úseku cesta probíhá dnes odlesněnou a zemědělsky využívanou krajinou, zatímco druhá část je ukryta v rozsáhlých lesích značně strmého prenetského hřebetu. Právě v lesních partiích bývají historické komunikace nejlépe zachovány, jak prokázala už zmíněná namátková prohlídka přímo terénu. Pro exaktní zkoumání by bylo nutné mít k dispozici reprodukce map, do nichž by se mohly jednak zakreslovat objevené úvozy a místa nálezů předmětů, jednak vytipovávat úvozy, které by přicházely pro průběh cesty v úvahu.

6. Využití stezky pro příhraniční cestovní ruch

Při plánování využití a obnovení stezky pro příhraniční cestovní ruch je třeba si uvědomit všechna zmíněná fakta. Z nichž především vyplývá, že stezku už nelze v současné době využít zdaleka v původní délce, ale jen v zalesněné části sledované oblasti. I zde však došlo k celé řadě přerušení, které je rozdělují na několik úseků dlouhých převážně několik set metrů. Na základě tohoto zjištění se domníváme, že propagace nějakého delšího úseku, který by spojoval například několik obcí či významných míst, je nereálná. Naskytá se však využití dobře dochovaného úseku v délce zhruba 1 km na svahu vrchu Prenet. Zde navrhujeme vybudovat naučnou stezku, která by popularizovala život starých formanů, popisovala celou trasu Světelské stezky, prezentovala zajímavé nálezy i archivní dokumenty. Text by byl doplněn současnými i dobovými fotografiemi, plány, rytinami a dalším obrazovým materiálem. Zdůrazňujeme však, že vybudování naučné stezky by musel předcházet podrobný průzkum tohoto úseku i dalších částí Světelské stezky, jak jsme ho popsali na předchozích stranách. Výsledky průzkumu by jednak obohatily současné poznatky o historii stezky a zároveň by posloužily vedle archivních dokumentů při sestavování obsahu jednotlivých tabulí naučné stezky.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

7. Proč budovat naučnou stezku?

Předpoklady pro vznik naučné stezky nacházíme celkem čtyři:

a) Kvalitní síť cest

Naučná stezka by vznikla v celé délce v lese (Městys Dešenice), který je přístupný ze zpevněných cest, turisticky značených, které vedou na vrch Prenet. Dá se jít ze Zelené Lhoty (zelené značení) a z Dešenic a Děpoltic (přes Matějovice). Turisticky značenou cestou je možné se vydat i z opačné strany – tady ve směru od hranic. Z vrchu Pancíř nad integrovanou osadou Železná Ruda Špičákem po červeném značení k Tomandlovu křížku a dále hřebenovkou k vrcholu Můstku (také přibližně zde snad vedla Světelská stezka). Z Můstku vede cesta po červené k jen pár kilometrů vzdálenému Prenetu.

V těsné blízkosti se nachází i asfaltová komunikace, která odbočuje ze silnice první třídy Klatovy – Železná Ruda v Zelené Lhotě, která vede na vrch Prenet. V Zelené Lhotě je železniční zastávka na trase Klatovy – Železná Ruda, která se nachází jen 100 m od komunikace směřující na vrchol Prenetu. Dále je v obci i autobusová zastávka (1 km od železničního nádraží).

Dostupnost úseku stezky, kde navrhujeme vybudování naučné stezky je velmi dobrá. Vzdálenost od železničního nádraží je zhruba 3 km. Od hotelu Prenet a kaple sv. Kunhuty pak zhruba 2 km. Přístup by byl zajištěn i po asfaltové silnici na vrchol Prenetu (asi 300 m). Doporučovaný úsek stezky je přístupný z turisticky značených cest.

Železnorudsko, na jehož okraji by naučná stezka vznikla, je hojně navštěvováno v letních měsících turisty a cykloturisty a v zimním období lyžaři, zejména běžkaři. Své služby zde poskytuje několik lyžařských areálů, sportovišť, hotelů a penzionů. Popisovaný úsek stezky je dobře přístupný a lze tedy předpokládat zájem návštěvníků a to v omezené míře i v zimním období. V okolí se nachází hustá síť cyklotras, které zdejší region spojují s Klatovskem, Domažlickem a dalšími částmi Šumavy. Propojeny jsou také se sousedním Bavorskem. V blízkosti se nachází také udržovaná a značená zimní běžecká stopa spojující bavorskou a českou část Šumavy, která spojuje zimní středisko v Železné Rudě s lyžařským areálem v německém Rittsteigu přes Hamry a Zadní Chalupy. Běžecká trasa je označena orientačními směrníky. Na Železnorudsku se nacházejí další desítky kilometrů strojově upravovaných běžeckých tras. Tratě jsou při dostatku sněhu pravidelně upravovány rolbou.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

b) Krásná příroda

Naučná stezky by vedla v úvozu Světelské stezky v celém úseku vzrostlým, dobře prostupným a udržovaným lesem. Ze sociologických šetření, která provedl Luděk Šišák z Fakulty lesnické a dřevařské České zemědělské univerzity v Praze v letech 1994 – 2003 v reprezentativních vzorcích obyvatelstva České republiky vyplývá, že les navštěvuje poměrně hodně lidí ve srovnání s ostatními zeměmi. Hlavním důvodem návštěvy lesa je pro 42 % návštěvníků krátkodobá rekreace a relaxace. Les však lidé nenavštěvují všude stejně, neboť frekvence návštěvnosti jednotlivých lesů souvisí s jejich dostupností z větších sídel, rekreační přitažlivostí i výskytem lesních plodin.¹⁷ Lesy na svazích Prenetu, kde se nachází námi sledovaný úsek stezky, patří mezi vyhlášené houbařské oblasti s bohatým výskytem borůvčí.

Na základě těchto poznatků se můžeme domnívat, že by nová naučná stezka v této části Šumavy přilákala turisty, kteří by se o její existenci dozvěděli na základě cílené propagace, ale dokázala by i oslovit náhodné návštěvníky lesa, kteří se v této oblasti pohybují ve větší míře díky existenci celé řady značených cest, jiných turistických cílů a v neposlední řadě i díky výskytu lesních plodů a hub.

Lze čerpat i ze zkušeností s podobnými projekty realizovanými v lesích na jiných místech regionu. Například Lesy České republiky, s. p., LS Železná Ruda v roce 2008 vybudovali naučnou stezku „Vlčí jámy“ nedaleko Petrovic u Sušice. Její součástí jsou opravené, nasucho z lesního kamene vyzděné, pasti válcovitého tvaru sloužící v minulosti k odchytávání vlků a informační tabule. Tento projekt se setkal s příznivým ohlasem veřejnosti.

c) Dostatečné možnosti stravování a ubytování

V oblasti Zelené Lhoty se nachází několik penzionů a hotelů. Například 30 m od železničního nádraží Zelená Lhota najdeme hotel Zach s restaurací. Asi 150 m od autobusové zastávky je penzion Montana. Dále v Zelené Lhotě nacházíme tyto vybrané penziony a hotely: Chata Hubert, penzion Berry, penzion Hedera a jiné. Další možnosti ubytování a stravování nabízejí Dešenice a okolní obce - zejména Hojsova Stráž, v 7 km vzdálené město Nýrsko či 15 km vzdálený lyžařský areál na Špičá-

¹⁷ Šišák Luděk – *Struktura a charakteristika společenských funkcí lesa*, in: Sborník referátů z pracovní lesnické konference na téma Rekreace a turistický ruch v lese, Železná Ruda 2009



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

ku a centrální oblast Železnorudska. Velkou výhodou je pak i existence funkční restaurace a hotelu pod vrcholem Prenetu (příloha č. 5), tedy asi 2 km nad navrhovanou naučnou stezkou.

d) Turisticky atraktivní místa v okolí

Na Prenetu se nachází historická kaple sv. Kunhuty (příloha č. 6) z roku 1408 (2 km od navrhované naučné stezky) – bývalé významné poutní místo, jehož tradice se v současné době znovu oživuje. Jednolodní kaple je kryta valbovou střechou se zvoničkou. Interiér kaple byl zničen v sedmdesátých letech 20. století. Kaple je postupně opravována.

Zajímavostí regionu je údolní nádrž Nýrsko, která zásobuje pitnou vodou Domažlicko, Klatovsko a Plzeň.

V blízkosti se nachází udržované **naučné stezky** (tři barevně odlišené vycházkové okruhy), které vedou z města Nýrska. Nejnáročnější je okruh modrý, který měří 20 km. Dále byl vyznačen 18 kilometrový okruh zelený a nejkratší, 10 km dlouhý, má žlutou barvu. Okruhy doplňují dva kratší vyhlídkové okruhy. Mezi lákadla patří například hrad Pajrek či tzv. „Kneippova lázeň“ při zeleném vycházkovém okruhu. Jedná se o zdraví prospěšnou masáž chodidel ve vodním prameni Žíznětického potoka.

Další památky, zajímavosti a turistické atrakce najdeme v okolních obcích:

Zelená Lhota - kostel sv. Wolfganga

Nýrsko - zřícenina hradu Pajrek, lesní divadlo, ptačí rezervace, kostel sv. Tomáše, židovský hřbitov, autokemp a koupaliště, v zimních měsících je k dispozici lyžařský svah s 300 metrů dlouhým vlekem.

Zvláštní pozornost pak zasluhují nejbližší (z pohledu vybraného úseku Světelské stezky) Dešenice, kde se naskýtá možnost propojení případné naučné stezky s dalšími projekty, které městyse chystá.

Dešenice

Tvrz – areál dešenického panského sídla prošel od svého založení složitým stavebním vývojem. V průběhu několika staletí zde vznikl rozsáhlý komplex budov, jejichž stěny v sobě ukrývají gotické, renesanční, barokní i mladší zdivo. Do roku 1946 zde byl pivovar. Většina prostor tvrze zatím čeká na své využití. V současné domě úřad městyse plánuje její rekonstrukci a následné využití pro cestovní ruch. Uvažuje se o zřízení minipivovaru, informačního centra i o vytvoření nového ubytovacího



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

a stravovacího zařízení. Na nákladnou úpravu se nyní městys snaží získat peníze z fondů Evropské unie. Areál tvrze se nachází zhruba 5 km vzdušnou čarou od vybraného úseku stezky. Využít k tomu chce zejména Regionální operační program NUTS II. Jihozápad.

Kostel sv. Mikuláše - kostel byl postaven v gotickém slohu v roce 1350. V pozdější období byl upravován. Kostel je v současné době ve špatném stavu. V roce 2009 ho převzal od Římsko-katolické církve městys Dešenice. Nyní se plánuje jeho rekonstrukce a smysluplné využití.¹⁸

Drobné památky - kostel sv. Isidora v Děpolticích, kašna na náměstí z roku 1878, barokní socha sv. Jana Nepomuckého u brány tvrze, kaple sv. Jana Nepomuckého v lese nad Dešenicemi na trase na Zelenou Lhotu, vesnické kaple v Divišovicích, P. Marie v Matějovicích, Milencích a Žízněticích, zrekonstruované šumavské kaple v Městišti a Datelově.

8. Propagace stezky

Pro propagaci stezky lze využít stávající sítě informačních center na české i bavorské straně hranice (zejména pak v Nýrsku, Železně Rudě, v Klatovech a Zwieselu). Lze vytvořit společné dvojjazyčné propagační materiály, ve kterých by byla stezka popsána jako celek a návštěvník by v nich byl upozorněn na její zachovalé a přístupné úseky. Zároveň by tyto materiály poskytovaly i informace o dalších turistických cílech v okolí. Propagační materiály by pak byly k dispozici zejména v informačních centrech, případně hotelových recepcích apod. Stezku by bylo možné také propagovat formou stálé expozice vytvořené z nálezů (zajištěných případným průzkumem stezky) v prostorách Vlastivědného muzea Královský hvozd v Nýrsku.

Naskýtá se také možnost napojení zachovalých úseků stezky u Dešenic do tras naučné stezky - vycházkových okruhů, které vychází z přirozeného centra oblasti - města Nýrka.

Vhodné by bylo také vytvoření nového značení, které návštěvníky přivede ke stezce od česko-bavorské hranice (Zwiesel a Železná Ruda) a také od někdejšího cíle stezky - města Klatovy. V těchto výchozích bodech stezky by mohly vzniknout informační tabule upozorňující na průběh stezky a zajímavé lokality, které se na ní nacházejí na české a bavorské straně včetně navrhované naučné stezky. Informační tabule by se mohly instalovat také v Dešenicích a Nýrsku.

Další možnost by byla v případě realizace projektů v Dešenicích (viz předchozí kapitola).

¹⁸ Dle písemného sdělení starosty Dešenic Jana Rejčka ze září 2009.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

10. SWOT analýza možnosti obnovení stezky

Silné stránky

Lze využít dochovaných kratších úseků stezky.

Průzkum a následná propagace stezky může významně obohatit historii regionu a zvýšit turistický ruch v oblasti.

Možnost spolupráce s německou stranou, která spočívá zejména ve výměně zkušeností a poznatků.

Dobrá přístup k zachovalým úsekům stezky ze značených a zpevněných cest a blízkost železničního, automobilového i autobusového spojení.

Existence jiných turistických cílů v okolí a velká nabídka v oblasti stravování a ubytování.

Dostatečné možnosti propagace.

Slabé stránky

Stezku nelze obnovit v původním rozsahu. Nereálná je i obnova delších úseků, které by spojovaly nějaké současné turistické cíle.

O vývoji stezky a její historii v současné době neexistuje dostatek informací.

Za současného stavu vědomostí nelze v terénu stanovit přesný průběh stezky.

Před samotným zatraktivňováním stezky je nejprve nutné udělat odborný průzkum stezky, který bude poměrně časově a finančně náročný.

Návaznost na německou část stezky je možná jen po jiných komunikacích a značených cestách Klubu českých turistů.

Nedostatečné zajištění atraktivitami pro návštěvníky pro případ špatného počasí.

Příležitosti

Spolupráce mezi městy nebo regiony k posílení cestovního ruchu.

Rozvoj spolupráce mezi venkovskými obcemi a realizace společných projektů.

Navázání spolupráce odborných pracovišť se samosprávami a zájmovými sdruženími.

Možnost dalšího rozšíření přeshraniční spolupráce.

Hrozby

Nedostatečně rozvinutý cestovní ruch mimo turistická centra Šumavy.

Ve vyšších partiích Šumavy hrozí střet zájmů cestovního ruchu a ochrany přírody.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

9. Závěr

Výzkumy starých cest probíhají s různou intenzitou v podstatě ve všech regionech České republiky, pokročilejší výsledky jsou k dispozici v severních a východních Čechách, jižní Moravě a v bezprostředním okolí Klatovska v jižních Čechách na Prachaticku. Bylo by jistě velkou škodou nevěnovat pozornost kulturnímu a hospodářskému fenoménu, který spoluformoval vývoj našeho regionu do nedávné doby.

Na průzkumu Světelské stezky by se měly podílet následující instituce a organizace: Vlastivědné muzeum Královského hvozdu v Nýrsku, Klub přátel Klatovska, o. s., Klatovy, Muzeum Šumavy v Sušici, Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech a vybraní odborníci.

Do případného vybudování naučné stezky se musí zapojit městys Dešenice, na jehož pozemcích se zbytky Světelské stezky nacházejí (minimálně musí dát svolení). Zapojit by se také mohlo Přeshraniční akční sdružení Královský hvozď, které zahrnuje 5 bavorských obcí: Arrach, Eschlkam, Lam, Lohberg a Neukirchen b. Hl. Blut (okres Cham) a 7 českých obcí sdružení „Úhlava“ DSO: Chudenín, Dešenice, Hamry, Nýrsko, Strážov, Janovice nad Úhlavou (okres Klatovy) a Všeruby (okres Domažlice). Dále Místní akční skupina Pošumaví, z. s. p. o., Vlastivědné muzeum Královského hvozdu v Nýrsku, Město Nýrsko, Klub přátel Klatovska, o. s., a případně další subjekty a firmy.

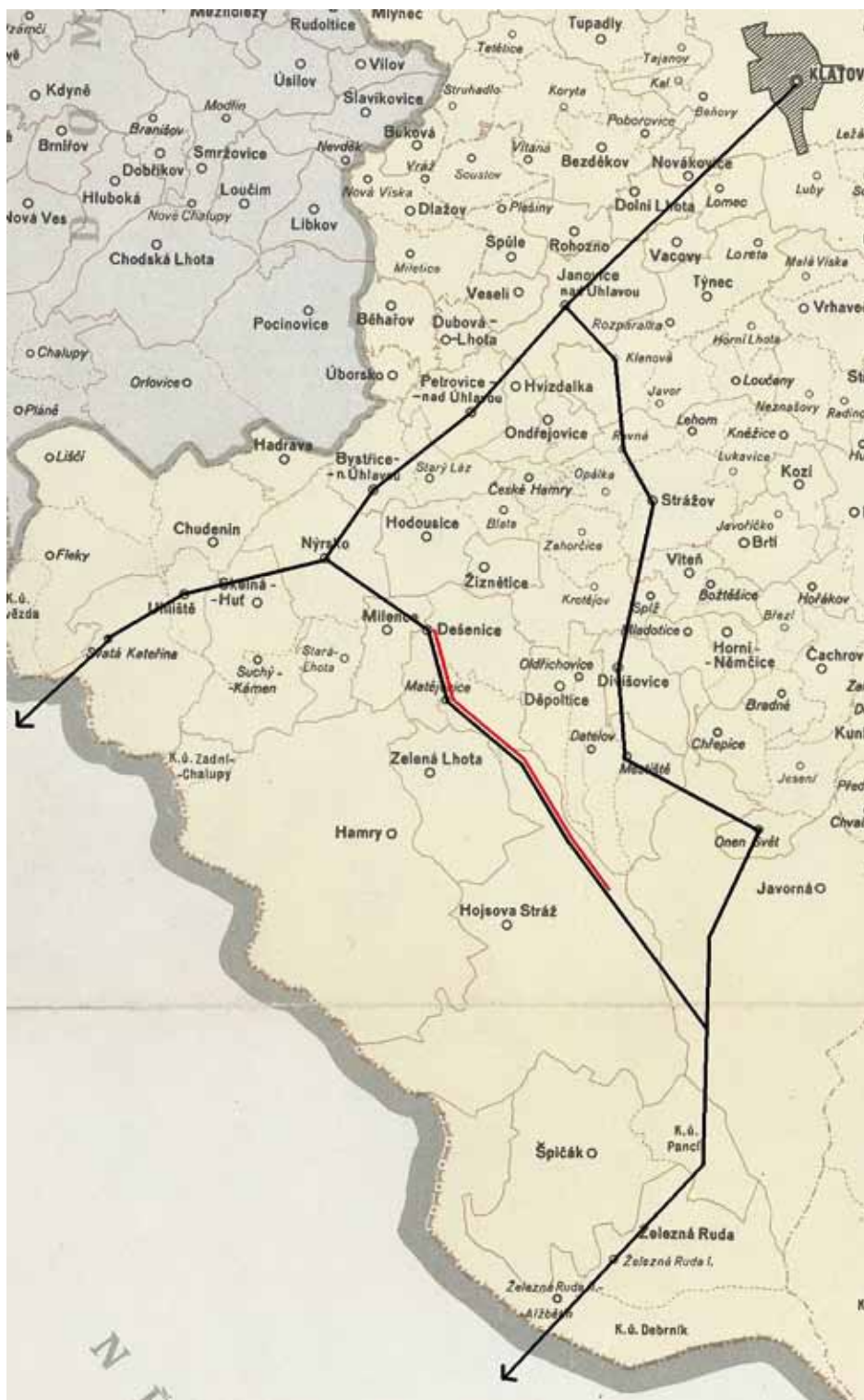
Přesná podoba naučné stezky ani návrh příslušných zdrojů financování už však není předmětem této studie a je nutné za tímto účelem vytvořit další samostatnou studii a následně případně projekt.



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

11. Přílohy

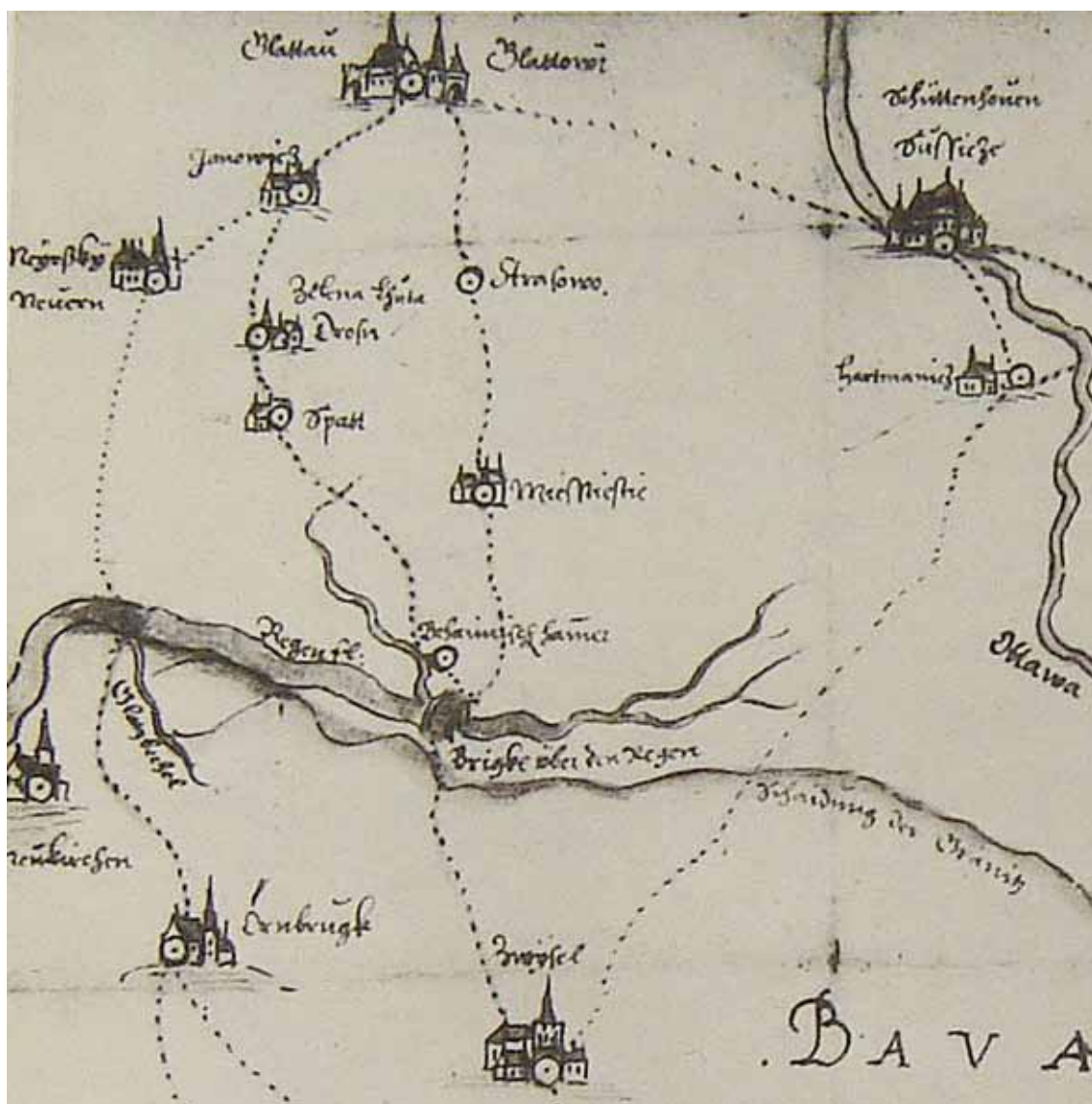


1. Schématický náčrt hlavních dálkových cest na Klatovsku. Červeně vyznačen plánovaný zkoumaný úsek



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

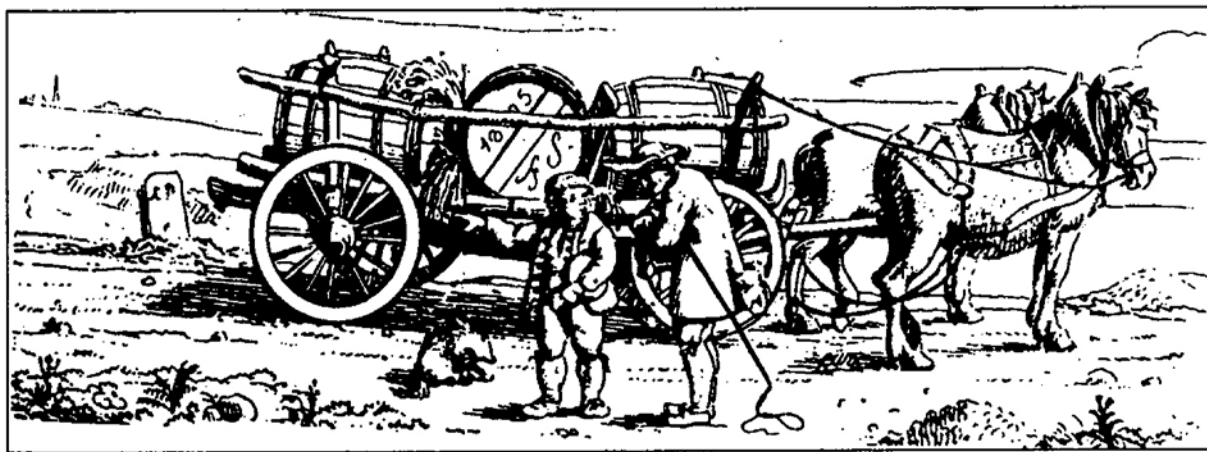


2. Na mapě z konce 16. století je zřetelně jasné propojení Zwieslu přes Městiště na Strážov (Bayerisches Hauptstaatsarchiv München)



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.



3. Formani - dobová rytina a kresba z r. 1619 (dole)



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.



4. Karel Velkoborský (vlevo) a Jan Lhoták při prohlídce stezky v srpnu 2009



„Investice do vaší budoucnosti.“

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.



5. Restaurace na Prenetu v roce 2009



6. Kaple sv. Kunhuty na Prenetu v roce 2009