

ACTA MUSEALIA

Muzea jihovýchodní Moravy ve Zlíně
a Muzea regionu Valašsko, Vsetín

XV

2017/1–2

Trenčínská cesta

Jeden z významných historických pozemních spojů
mezi východní Moravou a Povážím

Trenčín Road
One of the Most Significant Historical Land Connections between East
Moravia and the Valley of the River Váh

Dušan Cendelín

Abstract:

Research of history involves several procedures, which, only in their entirety, provide a certain, more precise, view of the researched topic. Should we exclude the always emotionally biased, and usually rather distorted, simple subjective human memory, or its long-term transfer in the form of a so called tradition, there remain only two valid procedures of gaining knowledge, which are suitable for serious application in historiography.

The first area includes a wide range of written resources. Some of these have a direct bearing on definitive historical events; others merely document a period detail from economic, spiritual or social affairs of the given period. Literary works of artistic nature as well as professional works can be included into this area.

The second area concerns all information of material character. These can either be studied directly, for instance old surviving architecture or other artefacts of various kinds; alternatively a study can be mediated through various archaeological methods.

In the last decades, another area is being defined; it works with certain elements of the countryside, usually so far overlooked ground shapes of anthropogenic character. These, in some cases, can, however, contain significant information potential exceeding possibilities of the first two areas. One of the researched anthropogenic shapes are also traces of movement of people in the countryside in the past. This paper concerning historically significant land communication from Moravia to the town of Trenčín, crossing the massif of the White Carpathian Mountains, is an example of wide utilisation of information from this newly formed area of gaining knowledge.

Keywords:

East Moravia, Trenčín, historical communications, remains of roads

Úvod

Přímé či nepřímé zachycení pohybu lidí po určitém území za jakýmkoliv účelem a z jakékoliv potřeby je běžnou součástí většiny historiografických studií i v některých případech, kdy jejich výchozí zaměření je zcela jiné. Artefakty nalezené archeology jsou srovnávány s jinými i ze vzdálených oblastí, což nepřímo naznačuje jejich přemístění po určitých liniích zemského povrchu. Historické prameny citují přítomnost konkrétních lidí na více konkrétních místech, což logicky naznačuje jejich pohyb po cestách, nebo alespoň v určitém směru v určitých obdobích jejich životů. Naprosto výjimečně se však ze starších historických pramenů dovídáme něco o vlastních cestách v krajině, jejich poloze a dopravní kvalitě. A když, tak pouze v náznaku, zachyceném například v Kosmově kronice k roku 1101.¹ V případě různých itinerářů se nám dostává informací pouze o místech průchozích bodů na cestě, nikoliv o ní samotné. Pokud jde o snahu badatele umístit nějaký dopravně významný historický pozemní spoj přesně do konkrétní menší krajinné výseče pomocí nějakého historického pramene, většinou narazí na naprostou absenci dostatečně věrohodných informací. A to i v případě, jedná-li se o nepříliš vzdálená časová období. Vzácné výjimky z poměrně vzdáleného středověku zpravidla souvisí s citací cesty jako hraniční linie určitého území, téměř bezvýtku však bez udání věrohodných výchozích bodů této cesty. Pro období raného středověku a období starší prameny pro lokalizaci jakýchkoliv pozemních spojů neexistují vůbec.

Zlom v poznávání konkrétních cest přinesly až první pokusy s mapovými díly, v našem kulturním okruhu přibližně od 16. století.² Na prvních mapách však žádné cesty zobrazeny nejsou, pro přesnější rekonstrukci cest dané doby jsou tedy nepoužitelné. I Klaudyánova mapa Čech s úsečkami naznačenými spoji mezi městy není faktickým zobrazením cest v krajině, ale pouze jakýmsi graficky vyjádřeným itinerářem z doby počátku 16. století, kdy propojení všech sousedních měst muselo být již naprostou samozřejmostí, kterou není třeba řešit.

Posunem do přesnějšího zobrazení cestní sítě se staly až mapy první poloviny 18. století.³ Zachycují alespoň některé hlavní dopravní tahy mezi velkými městy, ale velikost jejich měřítek ještě neumožňuje tyto linie přesněji zasadit do krajiny. A je také třeba podotknout, že značný počet i významných pozemních spojů na těchto mapách zcela chybí. Platí to i pro spojení Moravy s Povážím přes Bílé Karpaty, které je obsahem právě této práce.

Konkretizace jednotlivých cest až na úroveň cest lokálních se objevuje až v prvních vojenských mapováních z druhé poloviny 18. století a první poloviny století 19.⁴ 1. vojenské mapování je pro rekonstrukci historických cest použitelné pouze víceméně orientačně především pro značně nestabilní a někdy velice deformované základní měřítko, nachází se na něm však někdy spoje mezi lokalitami, které na 2. voj. mapování mohou chybět. Pro přesnou lokalizaci cest je však použitelné až mapování druhé a všechna následující. Tématem využití starých mapování při řešení historických pozemních spojů se více věnoval Dušan Adam (ADAM 2001, s. 70–76; 2002, s. 103–109; 2004, s. 9–19; 2005, s. 71–95).

Zájem o řešení historických pozemních komunikací začal v českých zemích již kolem poloviny 19. století (JIREČEK 1856, s. 123). Postupně na toto téma vznikla relativně rozsáhlá literatura čítající již stovky prací, z nichž byla sestavena i výběrová bibliografie především autorů mladší generace (MATUSZKOVÁ – SEVERIN 2005, s. 114–126). Na Slovensku řešil historické cesty Štefan Janšák (JANŠÁK 1964b, s. 13–31; 1967, s. 130–140). Některé jeho práce přesáhly prostor Slovenska a zabývaly se i spojením bývalých Uher s Moravou, především s její jižní částí (JANŠÁK 1963, s. 19–24; 1964, s. 326–339; 1964a, s. 12–18; 1963b, s. 84–87).

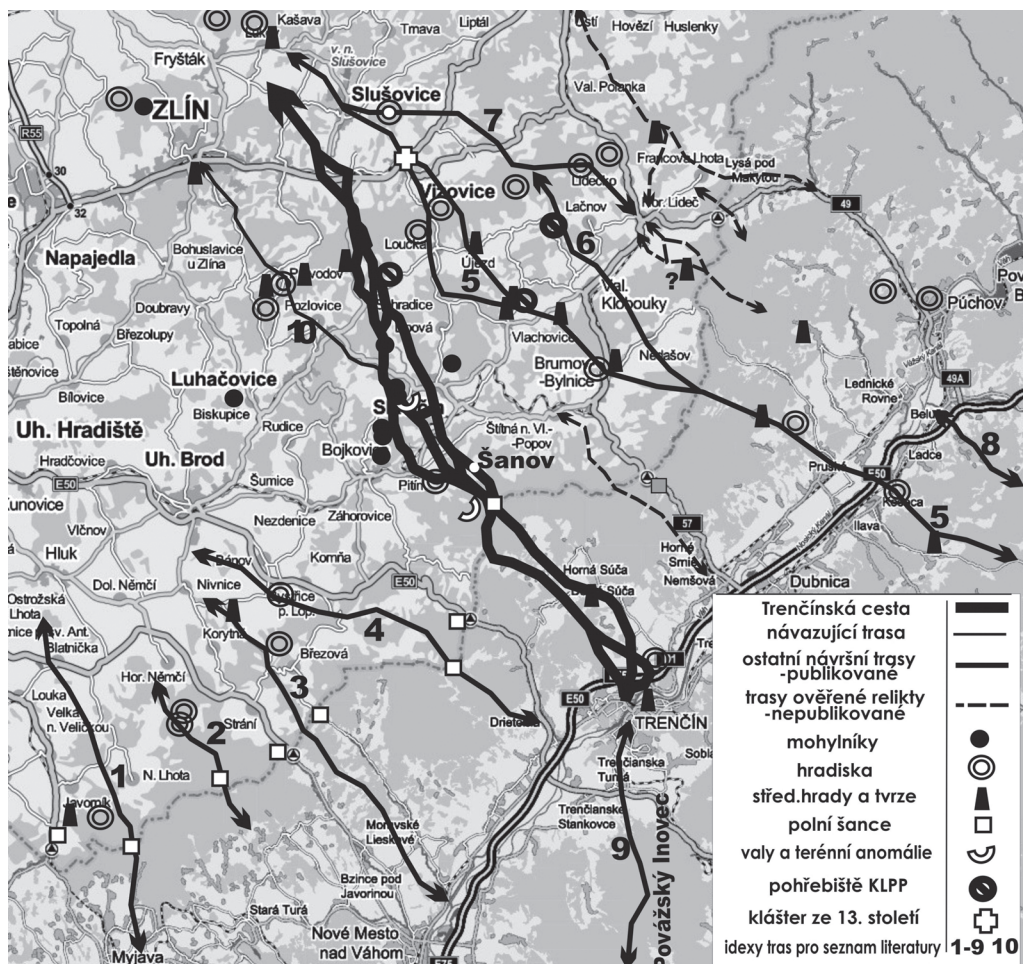
Prakticky všechny práce až do závěru 20. století využívaly pro rekonstrukci historických cest především informace vycházející z různorodých historických zpráv, přesněji informací historicko – geografické povahy. V důsledku toho byly dopravní linie v krajině definovány většinou značně mlhavě, někdy jejich vypovídací hodnota nepřesáhla hodnotu běžného itineráře. Kolem devadesátých let 20. století se v Česku objevily práce zachycující někdy již dopravní linie velice přesně. Čistě teoretickými metodami bez práce v terénu publikoval své články Radan Květ, ale jeho snaha sklouzla do naprosté iracionality a jeho závěry jsou všeobecně považovány za scestné. Významným badatelem devadesátých let, pracujícím i v terénu, byl Rostislav Vermouzek (VERMOUZEK 1990, s. 19–39; 1992, s. 7–67; 1993, s. 105–115) a po něm již následovalo v tomto směru několik dalších autorů.⁵

Na konec tohoto úvodu je možno konstatovat, že řešení konkrétních linií historických cest se již postupně ustálilo či ustaluje na několika základních východiscích. Na využívání relativně velice omezených historických písemných pramenů a na interpretaci určitých historických faktů, které mohly položení starých pozemních komunikací ovlivňovat. Sem nepřímou patří i všechny poznatky archeologické povahy

zahrnující území, na které je soustředěna pozornost při rekonstrukci historických cest. Významnou roli zastávají i nejstarší podrobná mapování 18. a 19. století, která lze v mnoha případech aplikovat i na dopravní síť v obdobích před tímto mapováním. Podstatnou složkou všech řešení jsou však relikty zaniklých dopravních tahů přímo v konkrétní krajině, které je nutno v konečném důsledku chápat jako hlavní důkazy, bez nichž je sebelogičtější řešení nevěrohodné. Především na nich je postavena i tato práce.

Bělokarpatský hřeben a možnost rekonstrukce historických dopravních tras

Karpatký oblouk začíná na jihu u Dunaje Malými Karpaty, které na severu končí v povážské kotlině u Nového Mesta nad Váhom. Na ně navazuje s mírným posunem k západu u slovenské Skalice masiv Bílých Karpat, postupně se měnící ve výrazný hřeben, přerušeny několika průsmyky. Nejsevernější Lyský pak již odděluje hřeben Bílých Karpat od hřebene navazujících Javorníků. Všechny průsmyky jsou v současnosti využívány soustavou silniční sítě Česka i Slovenska. Nicméně za současného sta-



Obr. 1. |

vu poznání je již zcela zřejmé, že tato často velmi zamokřená údolí průsmyků nebyla ve vzdálené minulosti až do doby umělého zpevnování a úprav cest právě pro toto zamokření součástí mnoha pozemních komunikací. Především komunikací dálkového významu. Tyto byly z tohoto důvodu situovány na dopravně stabilní, většinou výše položené terény, přibližně paralelní s údolními průsmyky. Jasně o tom hovoří právě relikty opuštěných tras, a to nejen v oblasti Bílých Karpat.

Pro průzkum a rekonstrukci starých tras je bělokarpatský hřeben naprosto unikátní a nemá v prostoru Česka obdoby. Ostře od sebe odděluje v délce celých 70 km dvě stará sídelní území, osídlená s různou intenzitou již od pravěku, navíc území se zcela rozdílným historickým vývojem. Jako výrazná, z větší části neosídlená dopravní překážka vytvořila nepřilíš početnou síť dopravních linií, charakterizovatelnou jako linie dálkového významu. Významu, proměňujícím se v čase s vývojem osídlení na východní Moravě a v Pováží. Toto zjednodušení v konečném důsledku velice usnadňuje hledání jednotlivých zaniklých tras a jejich reliků v terénu. Průzkum některých zaniklých tras zde byl prováděn a publikován již dříve. Dosud bylo nalezeno několik významných tras mimo průsmyky a některé z přechodů bělokarpatského hřebene byly i pomocně pojmenovány. Publikovány byly v několika pracích. Pomocná jména těchto přechodů jsou:

Novohlotský (obr. 1/1) (CENDELÍN 2010, s. 297–315), velkojavořínský (obr. 1/2) (CENDELÍN 2010, s. 297–315), stránsko-březovský (obr. 1/3) (CENDELÍN 2010, s. 297–315; 2011, s. 7–48), bystřický (obr. 1/4) (CENDELÍN 2009, s. 59–93; 2010, s. 297–315; 2011, s. 7–48). V této práci v úplnosti popisovaná historická trasa s názvem Trenčínská cesta byla dříve publikovaná pouze okrajově a byla označena v jedné práci jako přechod šanovsko-piřínský (CENDELÍN 2010, s. 297–315; BOLINA – CENDELÍN 2011, 87–108; BOLINA – CENDELÍN 2013). Bez konkrétního pojmenování byl jako součást rozsáhlejší práce publikován přechod Karpat u Brumova s naznačeným pokračováním na střední Slovensko (obr. 1/5) (BOLINA – CENDELÍN 2011, s. 87–108; CENDELÍN 2000, s. 377–385; CENDELÍN – BOLINA 2012, s. 20–27). Rovněž pouze naznačena byla jedna významná větev sestupu z bělokarpatského hřebene těsně míjející Valašské Klobouky (obr. 1/6), která ovšem zanechala v terénu na více místech výrazné stopy (obr. 2, 3). Řešen byl v terénu i směr k přechodům Bílých Karpat v okolí Lyského průsmyku (obr. 1/7) (BOLINA – CENDELÍN 2012, s. 20–27; CENDELÍN 2000, s. 377–385), vlastní přechody však nebyly dosud publikovány, i když průzkum zde již autor této práce v terénu dokončil. V souvislosti s prostorem Slovenska byl publikován nástin trasy od Púchova ke kotlině horní Nitry (obr. 1/8) (CENDELÍN – BOLINA 2012, s. 20–27), a rovněž nástin počátku trasy po hřebeni Povážského Inovce od Trenčína k jihu (obr. 1/9) (CENDELÍN 2011, s. 7–48).

Výchozí body Trenčínské cesty a využití tohoto pozemního spoje v historickém kontextu

Každou zkoumanou historickou pozemní komunikaci je třeba nějakým způsobem přesněji definovat jejími výchozími body (obr. 2), jinak jakékoliv řešení kteréhokoliv pozemního spoje ztrácí smysl. Na tuto nutnost bylo upozorněno již dříve (CENDELÍN 2011, s. 52–55; 2002, s. 7–18).

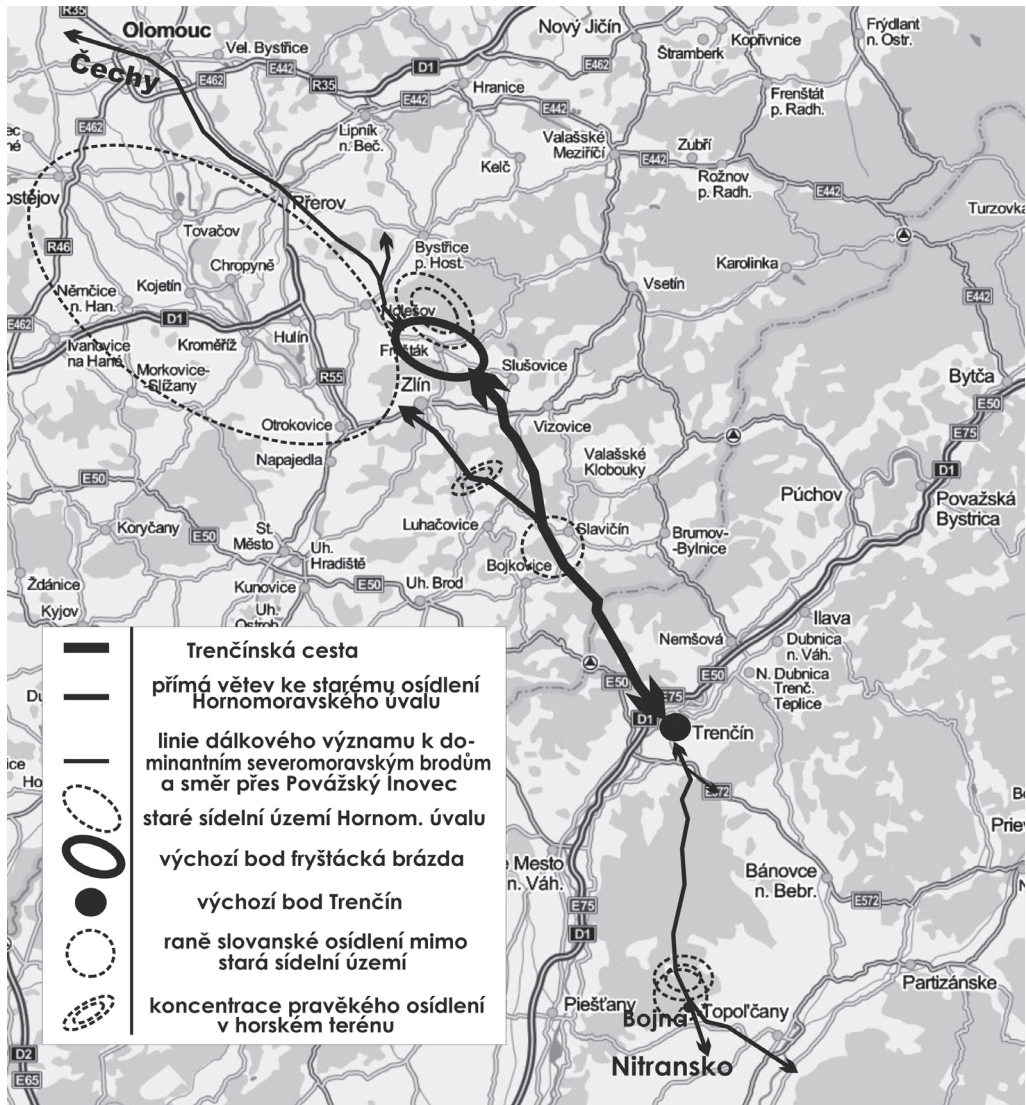
V případě Trenčínské cesty je na moravské straně výchozím „bodem“ prostor tzv. fryštácké brázdy (též holešovské), která představuje výrazný výběžek starého sídel-

ního území severní části Moravy s vazbou na blízké Přerovsko a Olomoucko. Jde o cca 4 km široký prostor mezi úpatím Hostýnských vrchů na severu, na jihu pak brázdu uzavírá rozsahem nevelká pahorkatina u Rackové a Kostelce. Na východě celý prostor ohraničuje široké údolí slušovické větve Dřevnice. Charakterizovat tento výchozí „bod“ plošně, nikoliv úzce lokálně, bylo v tomto případě nutné, protože na starých sídelních územích (v případě fryštácké brázdy mající minimálně kolem 50 km²) nelze u nejstarších komunikací vzhledem k nejzjistitelnému vývoji sídelní struktury výchozí body takto specifikovat. Navíc z tohoto prostoru vycházelo více komunikačních linií, pravděpodobně i přes samotný masiv Hostýnských hor, kde po sobě zanechaly stopy (BOLINA – CENDELÍN 2011, s. 87–108).

Poznámka výše o vazbě Přerovska a Olomoucka na fryštáckou brázdu je velmi významná, protože v tom směru se nacházely kdysi důležité brody přes řeku Bečvu a Moravu, přes něž probíhal od nejstarších období dopravní pohyb i dále do východních a centrálních Čech přes území Litomyšlska (BOLINA – CENDELÍN – ADAM 2012). Poloha okraje Hostýnských vrchů u Holešova zde dovolovala i odklon k severu do Slezska, což je možno doložit několika výraznými relikty dopravního pohybu mezi Holešovem a Lipníkem nad Bečvou (CENDELÍN 2013, s. 5–18).

Výchozí bod fryštácké brázdy akcentuje i přítomnost tří pravěkých hradisek poblíž osady (Lukov 1, Lukov 2, Lukoveček) (ČÍŽMÁŘ 2004, s. 5–18). Nacházely se na jižním okraji Hostýnských vrchů a jejich vztah k průchozí významné komunikaci je více než pravděpodobný. S někdejší významnou průchozí dálkovou komunikací může rovněž souviset nález depotu bronzů (DAŇHEL 2013, s. 9–17), nacházející se cca 1 km SV od reliktu dopravního pohybu na přechodu potoka Mojeny. Jde o opuštěné komunikační žleby⁶ na JV nedaleko jihovýchodního okraje osady Přílepy. Není také náhodné, že jeden z nejstarších moravských středověkých hradů s románským jádrem Lukov vznikl právě v této brázdě již na počátku 13. století (KOHOUTEK 1994, s. 54–63). Prakticky ve stejnou dobu vznikl i hrad v hospodářsky problematickém horském terénu nedaleko hlavního hřebene Bílých Karpat – v Brumově (KOHOUTEK 1994, s. 9–18). Poloha obou, původně zeměpanských hradů naznačuje směr převládajícího dopravního pohybu do Pováží v době jejich vzniku. V tomto případě kolem hradu Vršatec k llavě s pokračováním dopravního pohybu na střední Slovensko do rudných oblastí (BOLINA – CENDELÍN 2011, s. 87–108). Intenzita dopravního pohybu na Trenčín přes Slavičínko na počátku vrcholného středověku je obtížně odhadnutelná, lze jen snad předpokládat, že mnohem větší význam mohl mít tento směr kolem střední doby hradištní před zábořem Moravy Přemyslovci. Jinak se dá obtížně vysvětlit poměrně četná slovanská kolonizace části hospodářsky jinak problematického Slavičína v 9. – 11. století prakticky přesně na zjištěné trase na Trenčín, doložená mnoha mohylníky v okolí Slavičina a Bojkovic (obr. 1) (KOHOUTEK 1995, s. 131–146). Jiří Kohoutek v souvislosti s tímto osídlením upozorňuje na poměrně častý výskyt militarií, které se vykládají jako důkaz přítomnosti vojenských osad. Důvod kolonizace spatřuje v přítomnosti železných rud na Slavičínku (důvod přítomnosti četných mohyl na Luhačovicku, kde přítomnost rud nebyla doložena, nekomentuje), ale také zdůrazňuje usazení osad na probíhající dálkové komunikaci (KOHOUTEK 1995, s. 37). Přesněji ji nepopisuje, ale mýlí se v detailu, že směřuje pro toto období tuto dálkovou komunikaci do zamokřeného Vlárského průsmyku a nikoliv přímo po „suché trase“ ze Slavičína k významnému brodu přes Váh v Trenčíně.

Velká koncentrace slovanských mohyl na Slavičínsku je jistou anomálií v historické sídelní struktuře východní Moravy v raném středověku a její spojování s výskytem železných rud je více jak pravděpodobné.⁷ Co je však nepřehlédnutelné, mnohé mohylníky jsou situovány nikoliv do logické blízkosti předpokládaných prostor sídelních někde poblíž vodních zdrojů, ale právě na návrší, kde se nachází i linie Trenčínské cesty doložené relikty. V některých případech je blízkost mohylníků k linii této staré komunikace tak nápadná, že patrně nemohlo jít o pouhou náhodu.⁸ Blízkost mohylníků u historických cest ve vyvýšených polohách lze sledovat také u dalších komunikačních linií, odbočujících od trenčínského směru.⁹ Ve všech těchto případech je možno se domnívat, že situování pohřebišť do blízkosti cest patřilo k dobové zvyklosti, ve které není nutno spatřovat něco výjimečného, co by vybočovalo z kultury po-



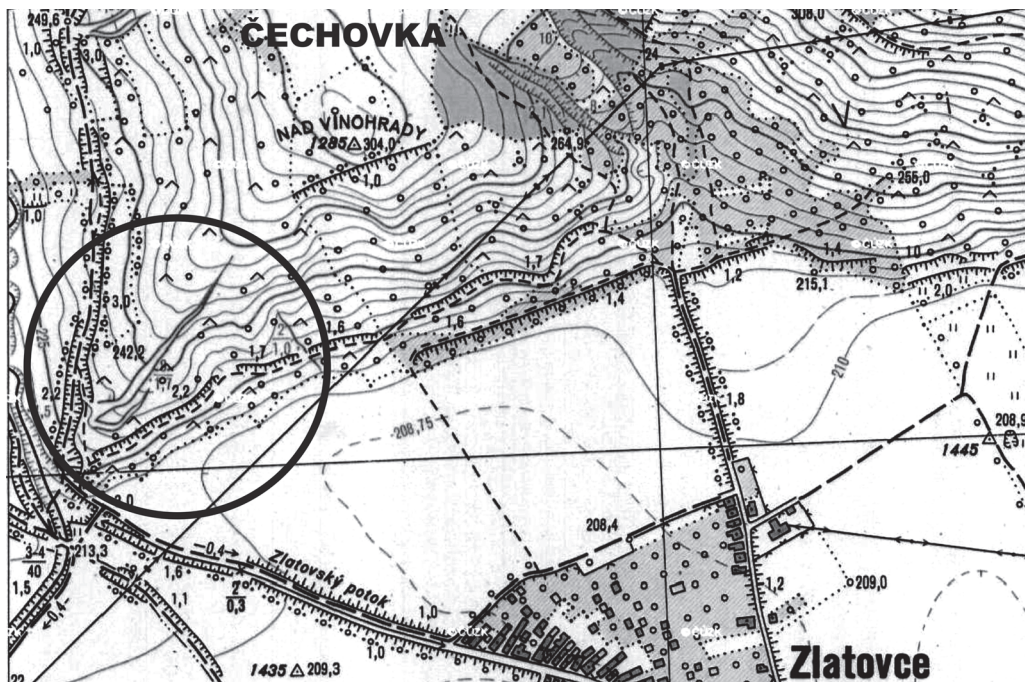
Obr. 2: Výchozí body. |

hřbívání v širší historii lidstva.¹⁰ Pro řešení starých dopravních tras, včetně Trenčínské cesty, je ale i v tomto případě významné, že pohřebiště té které doby asi mohou danou komunikaci rámcově datovat. A to ve smyslu, že linie pozemní komunikace předcházela vzniku pohřebiště.

Směr komunikace na trenčínský brod přes fryštáckou brázdou nebyl s největší pravděpodobností jedinou linií, která ze severu Moravy severně od řeky Dřevnice tímto směrem vycházela. Její význam spočíval jednak v přímosti trasy a dobrých dopravních terénech, ale hlavně v napojení na přerovský a olomoucký brod s přesahy možného pohybu do ještě vzdálenějších oblastí na západě a severozápadě. Šlo tedy navýsost o pozemní komunikaci dálkovou, se všemi atributy, co si k takovému spoji je možno představit. Hornomoravský úval jako celek byl však starým sídelním územím většího rozsahu a především pro jižněji položené oblasti Prostějovska a Kroměřížska mohlo být využívání severněji položené komunikace přes fryštáckou brázdou problémem. Logicky zde tedy musely vznikat další větve, od hlavní linie odbočující. Za nejvýznamnější lze pokládat i v terénu relikty doložitelnou komunikaci přes významné pravěké a středověké lokality u malé kotliny osady Provodov,¹¹ 10 km JV od Zlína (obr. 1/10). Rozbor této staré dopravní linie přes Provodovsko včetně popisů jejích všech poznaných relikťů v krajině od Zlína po Slavičinsko je detailně zachycen v samostatné práci (CENDELÍN 2003). Položení relikťů za Provodovem naznačuje, že řeka Dřevnice se mohla touto trasou brodit zhruba v dnešním Zlíně a reakcí na ni může být dosud nedatované údajné hradisko (ČÍŽMÁŘ 2004, s. 219), nebo pouhý val přehrazující dopravní koridor¹² 1,5 km JV od osady Lechotice.¹³ S pohybem od Zlína jednoznačně souvisí soustavy opuštěných úvozů jižně od osady Racková.¹⁴

Druhým výchozím bodem Trenčínské cesty je samotné město Trenčín, přesněji brod přes řeku Váh v Trenčíně.¹⁵ Z hlediska situování historických tras v krajině je poloha města v rámci středního Pováží unikátní. Kolem říční nivy, na okolní vážskou kotlinu velice úzké, se zde nachází několik příznivých krajinných prvků, umožňujících více možností dopravního využití daného prostoru. A to zároveň při sídelním využití relativně bezpečné terasy přímo pod trenčínskou skálou, kde je historické jádro současného města.

Vlastní brod, později most, byl podle 1. vojenského mapování až do 18. století přesně proti hradu, kde Váh přecházel k malé osadě s příznačným jménem Žabinec. Změnu lze zaznamenat ale již v 19. století na 2. vojenském mapování, kdy byl most již posunut poněkud k jihu. Přechod Váhu pod trenčínskou hradní skálou, vzhledem k velmi úzké nivě tohoto místa, zajišťoval v každé době jednoznačně bezpečné propojení pravobřežní i levobřežní komunikace vážské kotliny, tedy i možnost zcela bezpečného přechodu Váhu z jižního a jihovýchodního slovenského vnitrozemí na východní a severozápadní Moravu. V tom směru nebylo naprosto nutno podstupovat jak je tomu u současných silnic značnou zacházku až k 10 km vzdálenému ústí Vlárského průsmyku u Horného Síní, ale naprosto přirozeně bylo možno využít dvou vybíhajících návrší z hlavního hřebene Bílých Karpat u Horní Sůče. Jedno končící přímo proti trenčínskému brodu nese slovenské jméno Čechovka,¹⁶ další začíná u hradiska Skalka. Oba hřebeny se spojují asi 2 km od zaniklého hradu Krasína (Sůča) mezi Horní a Dolní Sůčou. Intenzivní dopravní pohyb od Trenčína k severozápadu dokládá mohutný relikť dopravního pohybu na úpatí Čechovky (obr. 3), dnes z větší části zničený stavbou dálnice.



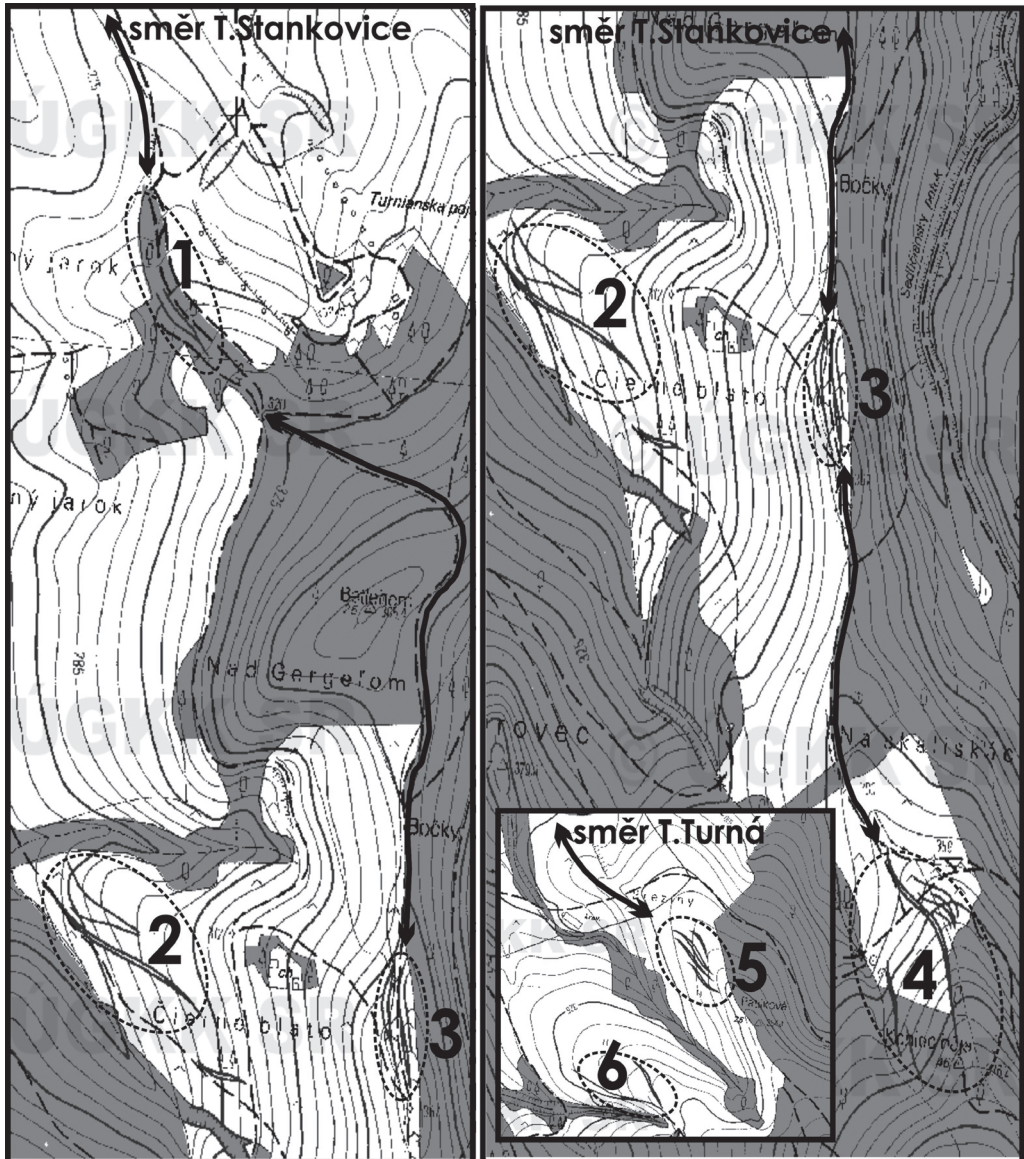
Obr. 3. |

Významným komunikačním prvkem širšího trenčínského prostoru, který měl pravděpodobně vliv i na dopravní pohyb z východní Moravy, je také skutečnost, že 10 km JJV od města se nachází průsmyk mezi Povážským Inovcem a Strážovskými vrchy, který propojuje kotlinu Váhu u Trenčína s kotlinou řeky Bebravy, ale především byl počátek průsmyku také nástupním prostorem pro trasu po návrších Povážského Inovce ve směru na jih. Trasa po P. Inovci byla použitelná především pro směr na Nitransko mimo vlastní povážskou kotlinu. Nástup této dopravně výhodné hřebenové horské trasy bez jediného přechodu vodoteče (!) byl nedaleko Trenčína u obcí Trenčianska Turná a Trenčianske Stankovce zachycen v terénu zatím v podobě dvou větví. Obě větve zanechaly na severním okraji Povážského Inovce výrazné soustavy opuštěných úvozů takové intenzity, že je zobrazila i mapa 1 : 10 000 viz (obr. 4).¹⁷ Částečně byl průzkum těchto reliktvů již publikován (CENDELÍN 2011, s. 7–48).

Využívání Trenčínské cesty, její vřazení do historických kontextů a definování výchozími body (severní Morava), fryštácká brázda – Trenčín (Nitransko) je velice obtížně definovatelné. I přesto, že ve zkoumaném úseku po sobě na různých větvích zanechala nepřehlédnutelné stopy, místy impozantní podoby i velikosti. Na některých z nich se jistě podepsal i pouhý lokální a regionální dopravní pohyb, jak již to bylo v minulosti na nezpevnovaných komunikacích běžné a často i pro život daného regionu nutné (CENDELÍN 2003, s. 9–21). Některé z výrazných reliktvů však jasně dokazují odklon od především lokální dopravní sítě a tento poznatek lze ověřit i v mapách 1. a 2. vojenského mapování i stabilního katastru.

Trenčínská cesta byla typickou komunikací především tzv. „suchých tras“ a na rozdíl od jiných historických komunikací je jen minimálně překryta pozdější silniční sítí.

Základní skutečností zůstává, že se jedná naprosto jednoznačně o nejpřímější spojení Hornomoravského úvalu s Trenčínem i Nitranskem, navíc po terénech typických pro staré nezpevnované komunikace, použitelné prakticky bez nutnosti lidských zásahů. Důsledkem optimálního spojení naznačených starých sídelních území mohl být fakt jinak těžko vysvětlitelného vzniku pravěkého osídlení z pozdní doby bronzové na brodu přes Horní Olšavu v Sehradcích, doloženého rozsáhlým pohřebištěm těsně u tohoto brodu s relikty opuštěných cest (LANGOVÁ 1995, s. 109–123). Na počátku středověku pak vznikem horské osady Šanov přímo na trase těsně pod bělokarpatským hřebenem. Ta je již jmenována k roku 1261 jako jedna z osad věnovaná nově



Obr. 4: Zobrazení soustav opuštěných úvozů v mapě 1:10000. |

vzniklému cisterciáckému klášteru v poměrně vzdálených Vizovicích.¹⁸ Zeměpanský hrad Lukov a přítomnost slovanských mohylníků na Slavičínku a jejich vztah k Trenčínské cestě byly zmíněny výše. Zde je třeba ještě doplnit vznik hradu Engelsberku kolem poloviny 13. století nad Horní Lhotou u Tutkovského horského sedla (KOHOUTEK 1995, s. 23–34). Ten spravoval biskupské léno, přes které právě procházela i trasa na Trenčín. Nelze jednoznačně určit, zda větev Tutkovským sedlem představuje mladší větev části Trenčínské cesty na Luhačovicku než větev přes blízké Sehradice, ale nelze to vyloučit. Náznak přinejmenším středověkého komunikačního významu prostoru osady Hostětín na křížení Trenčínské cesty s trasou z Uherskobrodka na Valašskokloboucko je patrně vyjádřen prvním záznamem jména z roku 1412 – Hostytyn (Hosty (Hostův) Týn?) (NEKUDA 1992, s. 508). Křížení je doložitelné relikty tras v okolí Hostětína, fortifikace typu týna přímo v Hostětíně archeologicky zatím nikoliv. Místní tradice dochovala nad obcí pomístní jméno Hradisko nebo též Kočičí hrad v lesní trati jižně od osady ve směru k moravsko-slovenské hranici.

Trenčínskou cestu je možno pokládat za velmi frekventovanou v dobách různých vpádů na východní Moravu z přilehlých Uher, které lze dokumentovat za podpory různých pramenů od středověku až po novověk. Jejich celkový výčet by přesáhl rámec zaměření této práce, proto pouze zkratkovitě. Vpád Kumánů a Uhrů je doložen již k rokům 1252 až 1253 (POKLUDA 1995, s. 160). Přimo s městem Trenčínem, a jistě i s hlavní komunikací od něj, souvisí vpády na Moravu Matúše Čáka Trenčianského kolem roku 1310 (POKLUDA 1995, s. 160). Koncem 14. století však uskutečňovali loupežné výpravy do Uher i čeští šlechtici, především zlíňští Šternberkové (POKLUDA 1995, s. 160). Odrazem proměnného kolísání českého a uherského vlivu v různých částech podkarpatského příhraničí mohou být i patrocinia některých kostelů těsně u moravské hranice. Patrocinium předního uherského světce Vojtěcha má kostel ve Slavičíně, českého sv. Václava, často se vyskytující u výchozů ze země, má naproti tomu nedaleký Brumov (POKLUDA 1995, s. 160). Patrona Uher sv. Štěpána má i kostel osady Francova Lhota u severněji položeného Lyského průsmyku. Intenzivní přechod hranice se musel na Slavičínku a Brumovsku uskutečňovat i za uherských válek v šedesátých a sedmdesátých letech 15. století (POKLUDA 1995, s. 160). Neklid na moravsko-uherské hranici kolem Vlárského průsmyku na přelomu 16. a 17. století vyvrcholil nakonec vpádem uherských povstalců Štěpána Bočkaje roku 1605, kteří pronikli až hluboko do moravského vnitrozemí na Podřevnicko (POKLUDA 1995, s. 160). Vpády z Uher na východní Moravu a částečné vylidňování východomoravských osad nepřímo zachycují i některé gruntovní knihy (ODEHNAL 2013, s. 19–35). Vyjmenované historické události zajisté zachycují pouze nepatrnou část pohybu lidí přes moravsko-uherskou hranici, pravděpodobně i po Trenčínské cestě. Během mnoha staletí se v tomto prostoru musel uskutečňovat v daleko větší míře také pohyb „nemocenský“, pro tvůrce psaných záznamů zdánlivě nezajímavý. S velkou pravděpodobností se tato trasa využívala při přesunech dobytka na vzdálené trhy z bývalých Uher do českých zemí, protože z velké části vedla mimo osady nebo je těsně míjela. Nenarušovala tedy tak výrazně hospodářské zázemí osad a dobytek měl navíc při přesunu lesní krajinou, často nutně trvajícím mnoho dní či dokonce týdnů, dostatečnou pastvu. Za obchodem i prací se po nejkratší trase zajisté pohybovali mezi Moravou a Trenčínem (Slovenskem) i jednotliví lidé, z nichž někteří se v sousední zemi i usazovali, o čemž svědčí na Slovensku osobní jména typu Moravec, Moravčík,

na Moravě Slovák, Slováček, Slovenčik. Velká koncentrace druhého typu jmen je na východní Moravě patrna ještě koncem prvního desetiletí 21. století viz (obr. 5).¹⁹



Obr. 5: Osobní jména. |

Trenčínská cesta a ostatní přechody po návrších Bílých Karpat byly patrně již od vrcholného středověku nahrazovány, či spíše doplňovány přechody Bílých Karpat přes průběžně zalidňované průsmyky (Vlářský, Starohrozenkovský, Lyský). Minimálně až do vzniku silnic v 18. a 19. století, ale spíše až do 20. století byla Trenčínská cesta dále funkční nejen například jako výhodná trasa pro přesuny dobytka, ale i pro jiné typy dopravního pohybu.

Přesah významu Trenčínské cesty až do novověku, v určité míře až do poloviny 20. století, dokládají nepřímo dvě skutečnosti. Prvou je přítomnost čtvercové pevnůstky na hřebeni B. Karpat v lesní trati Na koncích s kótou 655 m n. m., kde cesta tento hřeben přetíná.²⁰ Jde o jednu z několika dosud známých fortifikací na hřebeni Bílých Karpat (CENDELÍN 2010, s. 297–315), ale jako jediná je zobrazena poprvé již na Müllerově mapě Moravy z roku 1716 a Convens-Mortierově mapě z roku 1742, tedy dokonce před 1. vojenským mapováním (1764–1768) i 2. vojenským mapováním (1836–1852). Na 1. a 2. mapování již najdeme kromě této pevnůstky i další hřebenové i údolní fortifikace, někdy s popiskem „šance“, jindy bez tohoto popisku. 3. vojenské mapování (1876–1878) již tuto pevnůstku nezobrazuje. Zobrazení na Müllerově mapě nevylučuje vznik pevnůstky před rokem 1700, ale přesnější datování je bez archeologických dokladů nemožné. Pevnůstku popsal a včetně fotodokumentace uvedl do literatury Petr Odehnal (2013, s. 19–35).

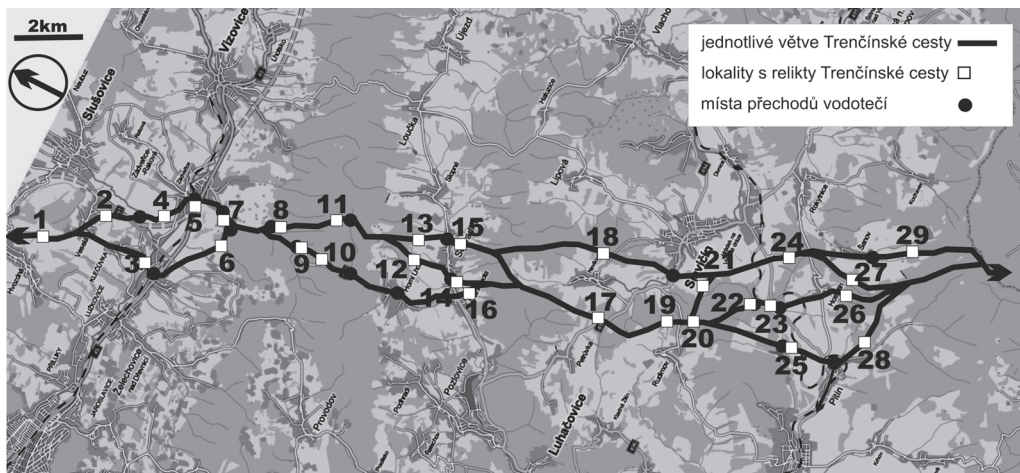
1,4 km ZJZ od této pevnůstky je ploché návrší s pomístním jménem Hradisko a s nejvyšším bodem 648 m n. m. 2. voj. mapování pouze zde a nikde jinde na hřebeni zobrazilo od Hradiska po nedalekou kótu Ochoz 655 m n. m. od SSV k JJZ přesnou přímkovou linii v délce 1,5 km, která byla asi širokým průsekem lesa a dodnes se i po dvou stech letech používá jako cesta. Na severním okraji této linie byl zachycen v terénu i nízký terénní zlom, snad relikv nějakého hrazení. S velkou pravděpodobností by se zde mohlo jednat o doplněk ochrany hranice u pevnůstky na moravské straně v místech uskutečnitelného větvení Trenčínské cesty ve směru na Moravu, tedy i v místě bezpečnostně značně problematickém. Podobný průsek (?) je ještě u 2. voj. mapování zobrazených šancí u přechodu moravsko-slovenské hranice JV od Strání.²¹ Je velice pravděpodobné, že na možnost větvení trasy reagoval i vznik malého hradiska nad nedalekým Pitínem.²² Absence nálezů zatím nevylučuje, že i zde může jít o mladší fortifikaci, nikoliv hradisko v tom slova smyslu, jak ho chápeme (ČIŽMÁŘ 2004, s. 206).

Druhý fakt dokazující význam dopravního koridoru z východní Moravy na Trenčín je zcela z nedávné doby. Po rozpadu Československa v roce 1939 byla v prostoru staré pevnůstky na hřebeni zřízena finanční stráž, střežící přechod mezi Protektorátem Čechy a Morava a Slovenským štátem.²³ To jednoznačně dokazuje využívání Trenčínské cesty, přesněji přechodu Karpat v tomto prostoru, ještě v první polovině 20. století – přinejmenším občasné.

V souvislosti s jistou asymetričností průřezu hlavního hřebene Bílých Karpat severně od přechodu Strání – N. Město n. V. je třeba si všimnout rozdílné příhraniční struktury sídel na moravské a slovenské straně. Moravské osady jsou ve členitější krajině rozmístěny nepravidelně, ale ke hřebeni v průměru blíže, slovenské osadily dlouhá údolí kolem vodotečí, pramenících u hlavního hřebene. Intenzivnější osídlení se pak na slovenské straně koncentruje poměrně daleko od hřebene až v povážské kotlině ve vzdálenosti od 7 do 17 km. Za stavu, kdy historické přechody Karpat dokazatelně využívaly především výše položená návrší, byly dlouhé úseky tras na slovenské straně přímo nechráněné. Také z tohoto důvodu zde patrně vznikly blíže ke hřebeni tři hrady u všech hlavních přechodů, na moravské straně doplněné pouze srovnatelným hradem v Brumově. Od severu k jihu to jsou Lednica, Vršatec, Krasín (Súča). Tři jmenované slovenské hrady zaujímaly bezpečně strategické polohy s možností kontroly daného přechodu Karpat. S trenčínskou cestou bezprostředně souvisel hrad Krasín až do doby, než i zde byl pohyb odkloněn do poněkud vzdálenějšího údolí Horní a Dolní Súče. Ale i pak až do svého zániku tento hrad jistě kontroloval dopravní pohyb z východní Moravy k trenčínskému brodu. Lokalizace středověkých hradů na slovenské i moravské straně mimo dnes využívané průsmyky dokládá, přestože také i u těchto průsmyků by se i našly strategicky vhodné polohy, že hlavní dopravní pohyb při jejich vzniku probíhal ještě především po přilehlých okolních návrších, nikoliv průsmyky samotnými. Ty byly po ztrátě významu hradů v novověku chráněny především různými typy údolních šancí, kterých se na tomto úseku karpatského oblouku dochovalo několik (CENDELÍN 2010, s. 297–315). Zatím nejsou známy pouze z nejseverněji položeného Lyského průsmyku. Nicméně i zde nad osadou Študlov se na kótě 628 m n. m. dochoval pomístní název Hrádek a nedaleko je hrad Pulčín s osídlením již asi z konce 13. století (KOHOUTEK 1995, s. 71–74). Obě lokality se nachází v těsné blízkosti dvou větvi zaniklých komunikací po návrších kolem Lyského průsmyku, doložitelných v terénu výraznými soustavami opuštěných úvozů.²⁴ Celkově je Trenčínská cesta zachycena na obr. 6.

Trenčínská cesta je typickým příkladem historické pozemní komunikace, která v obdobích nezpevněvaných cest využívala ve členitém, případně horském terénu dopravně nejstabilnější, výše položené nejsušší prostory. Tedy pokud tyto prostory neodkláněly dopravní pohyb příliš od přímého směru. Po postupné kolonizaci území se pak v určitých částech trasy tvořily paralelní větve, zahrnující i průchod některými osadami, situovanými v nižších, vlhčích polohách.²⁵ Přesnější časové zařazení jednotlivých větví trenčínské cesty je nezjistitelné. Nicméně lze předpokládat, že průchody osadami s vazbou na zamořenější terény jsou mladší.

Na hlavní zásady vedení starých cest je již dlouho upozorňováno mnoha autory desítky let. Např. již v roce 1925 psal A. Tomíček, že „staré cesty ... vedly ... po výšinách. Nížiny a údolí, zejména při řekách a potocích, byly bažinaté a neschůdné“ (TOMÍČEK 1925, s. 367), či v r. 1930 předesílal E. Šimek, že „... dálkové tratě ... byly



Obr. 6: Přehled reliktvů Trenčínské cesty na Moravě. |

v dávných dobách ... pokud možná přímé ... bez příliš velkých zacházek, a vyhýbaly se blízkosti břehů řek a s ní nezbytně spojeným častým a obtížným přechodům potoků a močálů. Proto vyhledávaly především trati výše položené, pokud možná na rozvodích ... a vyhýbaly se ... hlubokým a těsným údolím..." (ŠIMEK 1930, s. 85). Nebo v roce 1968 upozorňoval M. Štěpánek na výsledky studia starých cest v tehdejší západní Německu, kde „... část badatelů předpokládá, že hlavní doprava raného středověku šla mimo osídlené území v polohách značně vysokých, dokonce i na hřebenech hor a vodních předělů. K setkání s osídleným územím docházelo jen na nejdůležitějších brodech...“; přitom mimo tradičních pramenů zdůraznil význam terénního výzkumu zaměřených na vyhledávání pozůstatků starých cest (ŠTEPÁNEK 1968, s. 563–564). Problémem v českých zemích bylo, že při řešení problematiky konkrétních tras se těmito tezemi až do počátku devadesátých let 20. století prakticky nikdo neřídil. Všechny tyto názory byly však s konečnou platností potvrzovány objevy starých tras pomocí jejich reliktvů právě v polohách dříve naznačovaných.

Následující výčet reliktvů navazuje na mapu obr. 6. Popisuje jejich vzhled a polohu včetně souřadnic v systému WGS zhruba v úseku od Fryštáku po hlavní hřeben Bílých Karpat. Popis je u některých reliktvů doplněn poznámkami včetně případné polohy na dopravní síti podle 1. a 2. vojenského mapování z 18. a 19. století. Výčet je řazen od severu k jihu. Většinu reliktvů autor podle možností v terénu fotograficky zdokumentoval, zde jsou vzhledem k omezení rozsahu práce uvedeny pouze některé příklady.

Relikt 1: WGS 84 - 49°14'49"N, 17°45'53"E; 1250 m JV od Hvozdné; na 1. i 2. voj. mapování. Částečně setřená soustava opuštěných úvozů zarostlá lesíkem v prudkém stoupání těsně vedle silnice Hvozdná – Veselá. Pozn.: Osada Veselá ležela na větvení cesty od Fryštáku. Vztah k významnější cestě dokládá i její jméno.²⁶ Od Veselé bylo možno využít směr přes Lípu nebo Zádveřice.

Relikt 2 – obr. 7: WGS 84 - 49°13'29"N, 17°47'2"E; 1,6 km SV od centra osady Lípa nad Dřevnicí. Pozn. 1: Relikt svazku zaniklých úvozů se dochoval pouze na vegetačních růstových příznacích pole, viditelných na leteckém snímku.

Relikt 3 – obr. 7: WGS 84 - 49°13'11"N, 17°46'27"E; 750 m SV od centra osady Lípa nad Dřevnicí. Pozn.: Starší fáze sestupu k přechodu Dřevnice v podobě úvozu je patrná pouze v horní poloze a je pravděpodobné, že níže byl destruován přilehlou strží. Na dochované cestě, dnes sloužící jen pěším, je jasně viditelné její zpevnění štětováním.

Relikt 4 – obr. 7: 49°13'11"N, 17°47'27"E; cca 1 km ZSZ od centra Zádveřic; na 1. i 2. voj. mapování. Velký opuštěný úvoz na svahu údolí Dřevnice.

Relikt 5: WGS 84 - 49°12'49"N, 17°48'16"E; centrum osady Zádveřice; na 1. i 2. voj. mapování. Opuštěný brod přes potok Dřevnici vedle současného můstku. Jde o jeden ze dvou průchodů trenčínské cesty osadou, druhý lze zhruba ztotožnit se současnou silnicí na Luhačovice.

Relikt 6: WGS 84 - 49°12'9"N, 17°48'7"E; 1,2 km J od Zádveřic; na 1. i 2. voj. mapování. Torzo několika zatravněných opuštěných úvozů vpravo od silnice na Luhačovice. Pozn.: Doklad intenzivního dopravního pohybu větve trasy přes Zádveřice ke hřebenu Vizovických vrchů.

Relikt 7: WGS 84 - 49°12'6"N, 17°47'26"E; 2 km JV od centra osady Lípa nad Dřevnicí; na 1. i 2. voj. mapování. Mohutný žleb komunikačního původu se zjevnou návazností na opuštěnou cestu vstupuje do krátkého hlubokého údolí, ústícího u silnice Zádveřice – Luhačovice. Pozn.: Relikt je pozůstatkem větve přímo od osady Lípa míjející průchod osadou Zádveřice.



Obr. 7: Relikty 2., 3., 4. |

Relikt 8: WGS 84 - 49°11'28"N, 17°48'24"E; v lese 2,6 km J od osady Zádveřice, cca 100 m V od silnice Zádveřice – Luhačovice; pouze na 2. voj. mapování. Soustava několika výrazně vyprofilovaných opuštěných úvozů, sbíhajících se vějířovitě k bývalému přechodu malého potůčku, který níže přetíná současnou silnici. Pozn.: Poblíž tohoto reliktu se trenčínská cesta dělila na (patrně starší) směr k dnešním Sehradícím a (patrně mladší) směr k Horní a Dolní Lhotě.

Relikt 9: WGS 84 - 49°10'59"N, 17°48'12"E; 1 km S od hájovny v sedle hřebenu nazývaném Tutkovské, 30 m V od silnice Zádveřice – Luhačovice; na 1. i 2. voj. mapování. Soustava několika hlubokých opuštěných úvozů navazujících na cesty k hájovně v sedle. Pozn.: Relikt je nejvýraznějším pozůstatkem úseku trasy od Zádveřic k Horní Lhotě, který byl nahrazen v délce cca jednoho kilometru současnou silnicí. Z porovnání 2. a 3. voj. mapování vyplývá, že tato silnice byla postavena před dobou 3. mapování, tedy před rokem 1878.

Relikt 10 – obr. 8: WGS 49°10'25"N, 17°48'13"E; v Tutkovském sedle vlevo od silnice na Horní Lhotu; 1. i 2. voj. mapování. Velká soustava opuštěných úvozů.

Relikt 11: WGS 84 - 49°10'16"N, 17°49'2"E; 1. a 2. mapování nezřetelné. K potoku nedaleko jeho prameniště paprskovitě se sbíhající soustava nevýrazných opuštěných úvozů. Potok se na současných mapách zde jmenuje Olše a počátek údolí Vanečkovu uhlisko. Pozn.: Není jasné, zda relikt nebyl jen součástí složitější dopravní sítě na této části hřebene, protože údolí Vanečkovu uhlisko lze obejít bez velkého prodloužení trasy.

Relikt 12: WGS 84 - 49°9'3"N, 17°49'11"E; cca 0,8 km SSZ od středu Sehradic; na 2. voj. mapování. Menší soustava mělkých opuštěných úvozů ve výběžku lesa. Pozn.: Prostor nese pomístní jméno Šárov.

Relikt 13: WGS 84 - 49°9'13"N, 17°49'36"E; cca 0,8 km SSZ od SV konce Sehradic; na 1. i 2. voj. mapování. Poměrně rozsáhlá soustava mělkých opuštěných úvozů v širo-



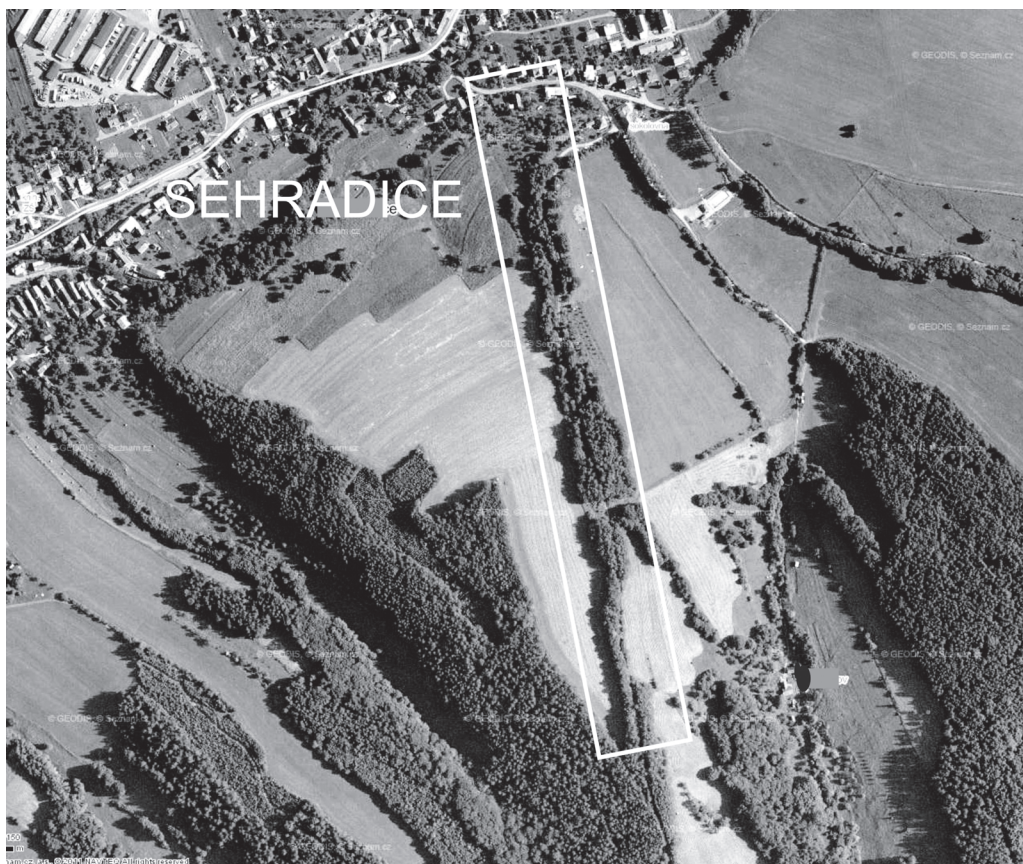
Obr. 8: Detail soustavy úvozů reliktu 10. |

kém výběžku lesa se sbíhá k cestě na Sehradice. Pozn.: Lokalita má typické jméno, vyskytující se na historických trasách – Na drahách.

Relikt 14: WGS 84 - 49°8'35"N, 17°49'38"E; na 2. voj. mapování. Několik opuštěných úvozů ve výběžku lesa začíná v Sehradících na levém břehu potoka nedaleko domu č. p. 98.

(WGS 49°8'31"N, 17°49'23"E); jeden ze dvou výstupů z údolí s opuštěnými úvozy reliktu 12 byl překryt novou výstavbou, ale zachytila ho ještě mapa 1 : 10 000 z roku 1962 č. M-33-108-D-a-2; na 1. i 2. voj. mapování.

Relikt 15 – obr. 9: WGS 84 - 49°8'34"N, 17°50'3"E; reliktní směřující k J začíná v Sehradících mezi domy č. p. 38 a 202; na 2. voj. mapování. Mimořádně rozsáhlá soustava zalesněných opuštěných úvozů má délku několik set metrů. Jde o výstup od brodu přes Horní Olšavu (též Luhačovický potok nebo Šfávnice). Přímý výstup začíná mohutným žlebem komunikačního původu, zčásti dochovaným v jedné zahradě mezi domy č. p. 38 a 110. Mapa z r. 1982 M-33-108-D-a-2 zachycuje poblíž žlebu ještě i část pozvolnější voznice v podobě krátké erozní rýhy, v současnosti je tento prostor překryt lokální silnicí mezi domy. Pozn.: Brod v hlubokém údolí Horní Olšavy je asi 200 metrů od prehistorického pohřebiště z doby bronzové (LANGOVÁ 1995, s. 109). K reliktu přilehlé pole se stále nazývá Brodské.



Obr. 9: Relikt 15 u Sehradíc na leteckém snímku. |

Relikt 16: WGS 84 - 49°8'11"N, 17°49'3"E; výběžek lesa 0,5 km VJV od centra osady Dolní Lhota; 1. i 2. voj. mapování. Soustava žlebů i méně profilovaných opuštěných úvozů. Relikt dnes začíná jako pokračování místní cesty od domu č. p. 66. K soustavě úvozů v minulosti vedl ještě další výstup od Horní Olšavy, dnes dochovaný jen v dolní části svahu. Byl posunut cca 100 metrů k SV a je dobře čitelný na 2. voj. mapování.

Relikt 17: WGS 84 - 49°6'0"N, 17°49'47"E; les na severním okraji silnice Petrůvka – na Slavičín 1,5 km VJV od osady Pertůvka; 1. a 2. voj. mapování. Soustava několika opuštěných úvozů sbíhajících se od severu k silnici.

Relikt 18: WGS 84 - 49°6'14"N, 17°51'38"E; les na severním okraji silnice Nevšová – Slavičín 1,2 km VJV od osady Nevšová; 1. a 2. voj. mapování. Soustava několika opuštěných úvozů sbíhajících se od severu k silnici.

Relikt 19: WGS 84 - 49°4'56"N, 17°50'31"E; les cca 1,2 km V od Rudimova a cca 200 m S od silnice Rudimov – Slavičín; 1. a 2. voj. mapování. Soustava několika opuštěných úvozů sledujících lesní cestu ve směru k silnici. Pozn.: Směr cesty i reliktů dokládá, že trasa přecházela nedaleký mohylník.

Relikt 20: WGS 84 - 49°4'45"N, 17°50'54"E; les Ploštiny 1,5 km od Rudimova a cca 300 m od silnice Rudimov – Slavičín; 1. a 2. voj. mapování. Několik opuštěných úvozů vedle lesní cesty jdoucí od silnice. Pozn.: Úvozy jsou poblíž terénního zlomu považovaného za součást hradiska (ČERVINKA 1927). Jde patrně o mylnou interpretaci některých terénních útvarů, postupně opouštěnou (ČIŽMÁŘ 2004, s. 26). Jméno lokality „Gradca“ a její archaičnost však nelze zcela ignorovat.²⁷

Relikt 21: WGS 49°4'46"N, 17°51'36"E; lesík mezi poli cca 1,5 km JZ od centra Slavičina; na 2. voj. mapování, na 1. voj. mapování nejasné. Cca 50 m široká soustava několika plochých opuštěných úvozů v lesíku mezi poli. Pozn.: Relikt leží na linii, která propojuje dvě větve Trenčinské cesty. Vznik úvozů mohl být podpořen i regionálním dopravním pohybem, v tomto případě asi z Luhačovicka přes Rudimov na Slavičín, případně dále na Valašskokloboucko nebo do Vlárského průsmyku.

Relikt 22: WGS 49°3'50"N, 17°51'45"E; pravý břeh Kolelačského potoka v lese cca 800 m VSV od dvora Vasilsko; není na 1. a 2. voj. mapování. Soustava několika opuštěných úvozů, paprskovitě se sbíhajících ke Kolelačskému potoku. Pozn.: Potok v současnosti již protéká širokou a hlubokou strží, takže tento přechod se vznikem strže zanikl.

Relikt 23: WGS 49°3'39"N, 17°51'49"E; lesík na levém břehu Kolelačského potoka cca 250 m od samoty Kolelač; na 1. i 2. voj. mapování. Soustava několika středně hlubokých opuštěných úvozů, paralelních s cestou kolem potoka. Pozn.1: Za součást reliktu je možno pokládat i zatravněný opuštěný úvoz u samoty Kolelač.²⁸

Relikt 24: WGS 49°3'45"N, 17°53'9"E; okraj lesa Bukovina na pravé straně silnice na Šanov cca 1,5 km JJZ od centra Hrádku na Vlárské dráze; na 1. i 2. voj. mapování. Dva opuštěné úvozy dále asi překryté stavbou silnice na Šanov.

Relikt 25 – obr. 10: WGS 49°3'8"N, 17°50'57"E; lesík u vodní nádrže 1,6 km S od Pitína; jen na 2. voj. mapování. Soustava opuštěných úvozů, paprskovitě se sbíhajících k okraji vodní nádrže, dříve k potoku. Pozn.: Relikt patrně souvisí s větví cesty na Pitín přes dvůr Vasilsko.²⁹

Relikt 26 – obr. 11: 49°2'34"N, 17°52'51"E; v lese 600 m J od Hostěfína; na 2. voj. mapování pouze severní část reliktu. Rozsáhlá soustava opuštěných úvozů postupně mizejících se zmenšujícím se sklonem blíže hlavního hřebene Karpat. V severní části



Obr. 10: Detail reliktu 25 s přerušenými úvozy nad hladinou vodní nádrže. |

se úvozy sbíhají do hlubokého opuštěného komunikačního žlebu vedle současné lesní cesty.

Relikt 27: WGS 49°2'52"N, 17°53'21"E; okraj lesa cca 400 m Z od severního okraje Šanova; pouze na 2. voj. mapování. Relativně rozsáhlá soustava opuštěných úvozů směřuje k návšvní cestě, kde se postupně vytrácí a jejich funkci přebírá tato cesta po výběžku hřebene méně ovlivněná vodní erozí.

Relikt 28: WGS 49°2'7"N, 17°51'55"E; les Hradištko cca 1 km od centra Piťína; není v 1. a 2. voj. mapování. Rozsáhlá a intenzivní soustava opuštěných úvozů těsně míjející piťínské hradisko a ztrácející se až na vrcholu výběžku hřebene. Relikt protíná současná cesta pokračující na hřeben. Stará mapování zachycují pouze pozvolnější lesní cestu položenou jižněji.

Relikt 29: WGS 49°1'50"N, 17°54'48"E; okolí zpevněné cesty ze Šanova na hřeben Bílých Karpat; na 1. i 2. voj. mapování. Stopy paralelního dopravního pohybu vedle současné zpevněné cesty charakteru mělkých úvozů. Pozn.: Cesta je položena na výhodném suchém terénu výběžku hřebene s malým sklonem. Význam této linie Trenčínské cesty přes Šanov zdůrazňuje 1. i 2. voj. mapování.³⁰

Závěr

Předložená podoba Trenčínské cesty představuje řešení založené z větší míry na objevech reliktů intenzivního dopravního pohybu, který podle soudu autora a některých historických a terénních souvislostí přesahoval pohyb lokální. Tento pohyb vytvořil víceméně přímočarou linii, spojující část moravského vnitrozemí s jedním z více přechodů Bílých Karpat a doložitelným pokračováním až k Trenčínu.³¹ Trenčínská cesta je soustavou několika přibližně paralelních linií bez současné možnosti

jejich zařazení do konkrétních časových období. Tato soustava by se dala nazvat i dopravním koridorem, což je však pojem příliš široký zvláště v případě, kdy jsou prakticky přesně definovány oba výchozí body. Některé jednotlivé linie Trenčínské cesty dosti přesně reflektují některé významné a zčásti datovatelné sídelní i nesídelní lokality,³² neznámá to však jednoznačně, že datování lokality datuje i vznik této dopravní linie. Jako pravděpodobnější se nabízí v tomto pozdně kolonizovaném prostoru varianta, že dopravní linie předcházela osídlení. Naopak to mohlo být v případech vzniku sídel v hospodářsky nebo jinak výhodných polohách, které si dopravní pohyb „svedly“ přes svá území.

Soupis reliktní Trenčínské cesty nemusí být úplný. Průzkum se prováděl v první řadě cíleně na lokalitách typických pro možnost vzniku těchto reliktních. To znamená především u předpokládaných přechodů vodotečí, na suchých návrších, ale s většími sklony terénu, podporujícími vznik reliktní dopravního pohybu. Také na lokalitách, kde přesnější mapy naznačují terénní anomálie způsobené erozními vlivy, kterým občas v minulosti napomáhal i dopravní pohyb. V budoucnu by bylo záhodno jednotlivé linie projít celé a soupis možných reliktních doplnit. A to nejen pro úplnost, ale i proto, že poznání přesného průběhu komunikace může přispět i k dalším objevům jako je zaniklé osídlení, pohřební mohyly či důlní díla. Autorovi se to již v jiných storech několikrát podařilo.

Poznámky:

¹ „... úzkou cestou a velmi těsnou stezkou, kudy se chodí přes hvozď k Habrům...“ in *Kosmova Kronika česká*, nakl. Svoboda 1972, s. 158, překlad M. Bláhová, Z. Fiala.

² Nejstarší jsou Lazarova mapa Uher z roku 1513 a Klauďanova mapa Čech z roku 1518, za ní následují Helvigova mapa Slezska z roku 1561 a Fabrizioova Mapa Moravy z roku 1569. Jistou návazností na předchozí je mapa Komenského mapa Moravy z roku 1627.

³ Müllerova mapa Uher 1708, Müllerovy mapy Moravy 1716 a Čech 1744 a mapa Moravy Cóvense a Mortiera z roku 1742. Mayerova mapa z roku 1747 zobrazila všechny země koruny české té doby. Kromě Čech a Moravy tedy i Slezsko a Lužici.

⁴ 1. voj. mapování: Slezsko 1763, Čechy 1764–1767, Morava 1764–1768, Uhry 1782–1785. 2. voj. mapování: Morava, Slezsko 1836–1842, Čechy 1842–1853, Uhry 1819–1869.

⁵ Z doby od počátku 90. let 20. stol. například Velímský, Tomáš – Černá, Eva: Výsledky rekonstrukce středověké cesty z Mostu do Freiburgu. *AH 15*, 1990, s. 477–487. Sviták, Z.: „Rešovská“ cesta – Příspěvek ke středověkým komunikacím XIII. století v Nížkém Jeseníku. *Vlastivědný věstník moravský 44*, 1992, s. 362–368. Kubů, František – Zavřel, P.: Terénní průzkum Zlaté stezky. *Zlatá stezka 1*, 1994, s. 54–76; Široký, R. – Nováček, K.: K počátkům Norimberské cesty na Tachovsku. *AH 23*, 1998, s. 59–71. Cendelín, D.: Pokus o rekonstrukci starých komunikací na Blanensku. *Staré stezky 3*, 1998, s. 4–6. Adam, D.: Staré stezky na Ivančicku. *doktorská disertační práce*, MU Brno, 2004, 236 stran. Bolina, P.: I Karel IV. se mohl zmyšlit – Další poznatky z výzkumu zaniklých cest na katastru Dolan u Olomouce. *VVM LVII/2*, 2005, s. 169–176. Severin, K.: Metodika hledání středověkých cest. *Staré stezky 6*, 2001, s. 7–21 a desítky dalších článků od dalších autorů.

⁶ WGS 49°18'51"N, 17°37'55"E

⁷ Výskyt rud na Slavičínsku naznačují toponyma Rudice a Rudimov.

⁸ *Kat. území Rudimov-trať Spálice* WGS 49°4'53"N, 17°50'18"E a *Gradca* WGS 49°4'54"N, 17°50'31"E, *kat. území Nevšová-trať Nivky* WGS 49°7'12"N, 17°49'43"E (souřadnice WGS jsou v této poznámce pouze orientační, zachycují pomyslný střed většího prostoru).

- ⁹ Návršní cesta od Rudimova na Bojkovice přes kótu Plošít 468 m n. m., hřebenová cesta k severu ze Slavičina-trať Starý háj.
- ¹⁰ Dodnes viditelné jsou hrobky podle významných cest antického Říma, ale tento zvyk lze objevit i u jiných kultur.
- ¹¹ Místní jména od základu „provod“ jsou patrně jmény služebními jako „štitár“, „včelar“, „kladrub“, která se přenesla na jména osad Štitary, Včelary, Kladruby atp. Provod (člověk ukazující cestu, provázející neosídlenou krajinou) se na našem českém teritoriu proměnil na jména osad Provodov, Provodice, Provodovice, Provodín (Statistický lexikon obcí České republiky 1992, Praha 1994, s. 729). U některých z těchto jmen je vztah k významnému dopravního tahu více jak zřejmý.
- ¹² Val přetíná nejužší část pahorku. Nikde jinde není náznak jakéhokoliv hrazení, dokonce ani v úsecích poměrně snadno přístupných od západu a severu. Nedaleko tohoto valu se nachází i nedatované mohyly (nepublikováno).
- ¹³ WGS 49°15'43"N, 17°36'4"E.
- ¹⁴ WGS 49°16'10"N, 17°37'34"E, WGS 49°15'50"N, 17°38'21"E.
- ¹⁵ Význam přechodu Váhu v pozdějším Trenčíně může mj. naznačovat i existence římského nápisu na trenčínské skále.
- ¹⁶ I když neexistuje přímý důkaz, je velice pravděpodobné, že pomístní jméno vzniklo zkrácením dvojslovní Česká cesta – z toho Čechovka. Používání tohoto pojmu na slovenské straně Karpat by nepřímo mohla dokazovat paralela tohoto pojmenování na historicky doložené, velice významné cestě z Tmavy na Moravu a dále do českého vnitrozemí přes Hodonínsko. Na ní se 15 km jižně od Senice a 1,5 km jižně od Prieval (WGS 48°32'31"N, 17°21'8"E) pomístní název Česká cesta používá pro jednu její dnes již nevyužívanou větev dodnes.
- ¹⁷ Souřadnice WGS pro reliktu 1 – 6 trasy přes Povážský Inovec v obr. 8: 1- 48°49'16"N, 18°0'38"E, 2- 48°48'45"N, 18°0'40"E, 3- 48°48'42"N, 18°1'2"E, 4- 48°48'24"N, 18°1'4"E, 5- 48°49'28"N, 18°1'53"E, 6- 48°49'21"N, 18°1'45"E.
- ¹⁸ Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae, V/1, s. 431–436, č. 290.
- ¹⁹ Statistický zdroj www.kdejsme.cz.
- ²⁰ WGS 49°0'49"N, 17°54'56"E.
- ²¹ WGS 48°53'0"N, 17°44'0"E.
- ²² WGS 49°2'3"N, 17°52'7"E.
- ²³ Informaci získal autor koncem 90. let 20. století od pamětníka událostí z Protektorátu Čechy a Morava z přilehlé osady Pitín.
- ²⁴ Pulčín – 49°13'43.893"N, 18°5'31.858"E; Hrádek – 49°9'29.259"N, 18°5'19.143"E, 49°9'29.890"N, 18°5'34.294"E, 49°9'25.811"N, 18°5'58.337"E.
- ²⁵ Od severozápadu k jihovýchodu jsou to především Zádveřice, Horní a Dolní Lhota, Mladotice (osada předcházející vzniku Slavičina), Pitín, Hostětín, Šanov. Komunikace těsně míjí nebo jde po okrajích Lípy a Sehradice, ale u těchto dvou osad tyto vznikly patrně v závislosti na komunikaci, která jim předcházela a nikoliv naopak.
- ²⁶ Veselá, Veselka. Veselí jsou typická jména formanských krčem, jakých je na území Moravy i Čech poměrně velké množství. Zpravidla se nacházely na křižovatkách a vidlicích cest, ale nikoliv výlučně. V mnoha případech byly již ve středověku postupně obklopeny vsí, ve výjimečných případech se ale dochovaly jako samoty či hájovny, nebo byly doosídlovány například až ve 20. století – Veselka u Bosonoh okr. Brno-venkov.
- ²⁷ Terénní zlom poblíž reliktu 19 s velkou pravděpodobností nemusí být geologického původu. Přetíná téměř kolmo nejužší prostor návrší a autor ho zde předběžně interpretuje jako umělý fortifikační prvek

z neznámého období. Zlom se nachází v místě obklopeném čtyřmi pramennými pánevemi potoků, takže dokonale by bránil průchodu po temeni návrší. Konečné hodnocení tohoto terénního útvaru by však mohl přinést až jeho průkop s archeologickými poznatky z tohoto průkopu.

- ²⁸ Samota Kolelač byla v minulosti formanskou hospodou a dle potomka majitelů této hospody (nar. 1924) stávala hospoda dříve na druhé straně silnice. Zvlněný zatravněný terén tam dosud naznačuje místa staveb, ze kterých se však nic již nadochovalo. Původní polohu hospody zachytilo 1. voj. mapování, na 2. voj. mapování se nachází již na místě dnešní samoty. 1. voj. mapování zobrazuje také výše u silnice směrem na Pitín další samotu se jménem Závist, což je typické jméno starých formanských hospod, známé z mnoha jiných lokalit. Zdá se tedy, že v tomto místě existovaly hospody dvě, což svědčí jednoznačně o dopravním významu místa, kde se křížily dvě dálkové trasy. Jedna z Uherskobrodsko přes Slavičín na Kloboucko a dále k severu, druhá byla Trenčínská cesta z východní Moravy dále na Hostětín a Slovensko.
- ²⁹ Dvůr Vasisko stojí na místě osady jménem Vasily, doložené již listinou biskupa Jindřicha Zdíka z roku 1141. Dopravní linie dále ke hřebeni Karpat přes Vasisko a Pitín je poněkud delší než přes Hostětín, ale její větší stáří by mohlo naznačovat zatím nedatované hradisko nad Pitínem viz Čižmář, M.: Encyklopedie hradíšť, s. 206–207.
- ³⁰ U slovenské hranice jsou jako pokračování této linie nápisy „na Suču“ a „cesta na Suču“ (nach Szucz a Weg nach Sucz).
- ³¹ Doložitelné pokračování na slovenské straně se opírá především o stará mapování a některé relikty v blízkosti Trenčína. Zde byl uveden pouze jeden z lokalitě Čechůvka.
- ³² Velké pohřebiště kultury lužických popelnicových polí u Sehradic, hrad Engelsberg nad komunikačně jedinečným Tutkovským sedlem nad Horní Lhotou, slovanské mohylníky na Slavičínsku přímo na jedné linii Trenčínské cesty, písemnými prameny potvrzená raně kolonizační sídla jako Mladořice, Vasily, Šanov. Trenčínskou cestu rovněž indikují šance na hřebeni B. Karpat i hrad Suča na slovenské straně.

Prameny:

Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae, V/1, s. 431–436, č. 290.

ADAM, D. 2001: Využití map prvního vojenského mapování při rekonstrukci sítě starých komunikací. *Staré stezky* 6, s. 70–76.

ADAM, D. 2002: Využití starých map ve viatistice. Z *dějin geodézie a kartografie* č. 11. *Rozpravy Národního technického muzea v Praze* č. 174, s. 103–109.

ADAM, D. 2004: 1. vojenské mapování – informační zdroj pro výzkum starých cest. *Staré stezky* 9, *Národní památkový ústav Brno* 2004, s. 9–19.

ADAM, D. 2005: Analýza pozemních komunikací v testovaném území na 1. a 2. vojenském mapování. *Historická geografie* 33, s. 71–95.

BOLINA, P. – CENDELÍN, D. 2011: Úloha hradů Lukov a Brumov v systému komunikací východní Moravy. *Archaeologia historica* 36/11-1, s. 87–108.

BOLINA, P. – CENDELÍN, D. 2013: K výzkumu starých komunikací na Litomyšlsku podle Karla Severina. *Studia mediaevalia Pragensia, FFUK, Mediévistické fórum, internet. adr. - praha5.ff.cuni.cz/smp/*.

CENDELÍN, D. 2000: Nové objevy prehistorického osídlení ve Vizovických vrších a staré komunikace. *Vlastivědný věstník moravský* 52/4, 2000, s. 377–385.

CENDELÍN, D. 2001: Definice staré komunikace. *Staré stezky* 6, *Národní památkový ústav v Brně*, s. 52–55.

CENDELÍN, D. 2002: Přesná specifikace jako východisko i podmínka při řešení historických pozemních komunikací. *Staré stezky* 7, *Národní památkový ústav v Brně*, s. 7–18.

CENDELÍN, D. 2003: Fenomén dálkových tras v pracích na téma starých komunikací. *Staré stezky 8, Národní památkový ústav v Brně*, s. 9–21.

CENDELÍN, D. 2003a: Provodovsko – Vztah současného i zaniklého osídlení k historickým pozemním komunikacím a aplikace antropogenních zemních tvarů při průzkumu některých lokalit tohoto mikroregionu východní Moravy. *Vizovice*.

CENDELÍN, D. 2009: Postavení Uherského Brodu na raně středověké dopravní síti ve světle objevů reliktních zaniklých dopravních tras. *Historická geografie 35/1*, s. 59–93.

CENDELÍN, D. 2010: Přechody Bílých Karpat z Moravy do Pováží – Přesná lokalizace dopravních linií a moravské příhraniční fortifikace. *Vlastivědný věstník moravský VVM LXII*, č. 3, s. 297–315.

CENDELÍN, D. 2011: Kosmas k roku 1116. Interpretace historické události v reflexi krajiny moravsko-slovenského pomezí. *Historická geografie 37/1*, 2011, s. 7–48.

CENDELÍN, D. – BOLINA, P. 2012: Pokračování trasy Lukov – Brumov – Vršatec do oblasti slovenských banských měst. In: *Martínek, J. – Šmeral, J.: Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu, Centrum dopravního výzkumu*, s. 20–27.

CENDELÍN, D. 2013: Relikty dopravního pohybu v Hostýnských vrších a na Holešovsku – Relikt dopravního pohybu jako archeologický objekt. *Archeologie Moravy a Slezska*, s. 5–18.

CENDELÍN, D. – BOLINA, P. – ADAM, D. 2010: Jevíčko na cestě z Prahy do Olomouce v období raného středověku. *Jevíčko*.

ČERVINKA, I. L. 1927: Zapomenuté hrady a tvrze moravské. *Časopis Vlasteneckého musejního spolku v Olomouci 39*, s. 88–95, 39.

ČIŽMÁŘ, M. 2004.: *Encyklopedie hradišť Encyklopedie hradišť na Moravě a ve Slezsku, Praha*.

DANĚHEL, M. 2013: Depot bronzových předmětů z Lukovečka. *Východní Morava 2013*, s. 9–17.

JANŠÁK, Š. 1963: Dopravné spoje juhovýchodnej Moravy v praveku a na úsvite dejín. *Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy v Gottwaldově, 1963/1*, s. 19–24.

JANŠÁK, Š. 1963a: Nový smer Českej cesty od začátku 15. storočí. *Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy v Gottwaldově, 1963/3–4*, s. 84–87.

JANŠÁK, Š. 1964: Cesta českých stráží. *Geografický časopis XVI/4*, s. 326–339.

JANŠÁK, Š. 1964a: Prechod Českej cesty přes riekú Moravu v Hodoníně. *Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy v Gottwaldově 1964/1–2*, s. 12–18.

JANŠÁK, Š., 1964b: Z minulosti dopravných spojov na Slovensku. *Geografický časopis XVI/1*, s. 13–31.

JANŠÁK, Š. 1967: Prechod Českej cesty pres údolie Nítry pri Dvoroch nad Žitavou. *Geografický časopis XIX/2*, s. 130–140.

JIREČEK, H. 1856: O starých cestách z Čech a z Moravy do zemí sousedních. *Časopis Národního muzea 30/2*, s. 123.

KOHOUTEK, J. 1994: *Hrady jihovýchodní Moravy. Zlín 1994*.

KOHOUTEK, J. 1995: Slovanské a středověké osídlení. In: *Nekuda, V.: Vlastivěda moravská – Zlínsko, Muzejní a vlastivědná společnost v Brně*, s. 131–146.

LANGOVÁ, J. 1995: Pravěké osídlení Zlínska In: *Nekuda, V.: Vlastivěda moravská – Zlínsko, Muzejní a vlastivědná společnost v Brně*, s. 109–123.

MATUSZKOVÁ, J. – SEVERIN, K. 2005: Výběrová bibliografie. *Staré stezky 10, Národní památkový ústav Brno 2005*, s. 114–126.

NEKUDA, V. 1992: *Vlastivěda moravská – Uherskohradišsko (Místopis obcí)*, Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, s. 1992.

ODEHNAL, P. 2013: *Nad zlomkem gruntovní knihy vsi Šanov ze druhé poloviny 17. století. Východní Morava*, s. 19–35.

POKLUDA, Z. 1995: *Historický vývoj*. In: Nekuda, V.: *Vlastivěda moravská – Zlínsko*, Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, s. 157–197.

SEVERIN, K. 2000: *Trstenickou stezkou cestou necestou – Vývoj názorů průběh středověké komunikace. Pomezí Čech a Moravy 4*, s. 353–388.

ŠIMEK, E. 1930: *Západní hranice Slavníkovy říše. Pomezní hrad „in monte Osseca“ a potok „Surina“*. In: Štenc, J.: *Od pravěku k dnešku: sborník prací z dějin československých: k šedesátým narozeninám Josefa Pekaře vydal Historický klub. Díl I*.

ŠTĚPÁNEK, M. 1968: *Patrocinia a středověké cesty. Příspěvky k dějinám osídlení 4, Československý časopis historický 16, 1968*, s. 563–564.

TOMÍČEK, A. 1925: *O starých cestách do půlky XIII. století. Zálesí 6*, s. 6–10.

VERMOUZEK, R. 1990: *Znojemská větev-západní cesta. Jižní Morava 26, 1990*, s. 19–39.

VERMOUZEK, R. 1992: *Dobyččí cesta. Jižní Morava 28*, s. 7–67.

VERMOUZEK, R. 1993: *Trasa dobytčí cesty z Hustopečí do Polné. Jižní Morava 29, 1993*, s. 105–115.

Studie

Muzeum a škola

Musealia

Personalia a miscelanea

Recenze