

Bolina, Pavel; Cendelín, Dušan

Úloha hradů Lukov a Brumov v systému komunikací východní Moravy

Archaeologia historica. 2011, vol. 36, iss. 1, pp. 87-108

ISSN 0231-5823 (print); ISSN 2336-4386 (online)

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/128185>

Access Date: 16. 02. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

Úloha hradů Lukov a Brumov v systému komunikací východní Moravy

PAVEL BOLINA – DUŠAN CENDELÍN

Abstrakt: Terénní průzkum, prováděný za účelem zjištění možných komunikačních souvislostí dvou v jádře pozdně románských východomoravských hradů Lukov a Brumov, prokázal, že oba hrady chránily starou cestu, která z Hornomoravského úvalu (od Holešova) směřovala (kolem hradu Vršatce) do údolí řeky Váh u Ilavy. K této trase má vztah i několik významných pravěkých lokalit, především hradišť púchovské kultury. Dávny komunikační význam Vlárského průsmyku, o kterém se často píše v odborné literatuře, považují autoři na novodobý mýtus.

Klíčová slova: Lukov – Brumov – Vršatec – staré komunikace – úvozy.

The Role of Lukov and Brumov Castles in the System of Communications in Eastern Moravia

Abstract: Field research carried out in order to disclose possible communication connections between two late-Romanesque east-Moravian castles, Lukov and Brumov, has confirmed that both castles protected an old route leading from Hornomoravský úval Valley (near the town of Holešov) around the Vršatec castle to the valley of the River Váh, near Ilava. The track is also associated with several major prehistoric locations, especially fortified settlements of the Púchov culture. The authors consider the communication significance associated with the Vlárský průsmyk Pass, frequently mentioned in specialist literature, a modern-age myth.

Key words: Lukov – Brumov – Vršatec – old communications – farm tracks.

Těžko lze mezi moravskými hrady najít takové, u nichž by v posledních desetiletích nejen archeologické výzkumy, ale i rozbor písemných pramenů vedly k tolika novým poznatkům jako v případě hradů Lukova a Brumova (přehled starší literatury viz Janiš–Kohoutek 2003; Vácha–Vrta 2010).

Na rozdíl od dřívější situace víme nejen o románském charakteru původních staveb, ale známe i jména pravděpodobných nejstarších purkrabí těchto hradů z doby nedlouho po jejich založení počátkem 13. století. Tím v případě Lukova byl nejspíše již roku 1219 uváděný „*Bun de Lucove*“ (CDB II, 172–174 č. 187), jehož potomci se patrně psali po nedalekých Tečovicích (rok 1220 „*Przedborium de Cetow*“; CDB II, 412–415 č. 376), kde v polovině 13. století si vystavěli jako centrum vlastního soukromého panství opevněné sídlo a kostel (Kohoutek 1993, 169–172; Kohoutek–Vácha–Vrta 2002, 432–436). Nejstarší známý purkrabí na Brumově svědčil na listině z roku 1224 jako „*Sueslaus camerarius de Brumow*“. Byl příslušníkem rodu pánů ze středočeských Plaňan (CDB II, 256–257 č. 265; srov. Janiš–Kohoutek 2003, 363–367), který později své působiště přesunul na severozápadní Moravu, kde se patrně usadil v Bořitově (CDB III/2, 282 č. 214; srov. Bolina 2005, 23–25). Uvedené poznatky jednoznačně řadí Lukov (obr. 1) a Brumov (obr. 2) k nejstarší vrstvě zeměpanských vrcholně středověkých hradů v českých zemích. Dosud však zůstávají nezodpovězené některé důležité otázky, jako co bylo příčinou tak raného vzniku obou hradů a proč k jejich zbudování došlo právě v těch místech, kde se nacházejí. Že by v tomto smyslu mohl k poznání hradů Lukov a Brumov přispět výzkum starých dopravních tras, se autoři pokoušejí naznačit v tomto příspěvku.

K řešení problematiky vztahu hradů Lukov a Brumov k předpokládaným pozemním komunikacím, které procházely východní Moravou, neexistuje žádný přímý historický pramen. Můžeme se však opírat o nespornou skutečnost, že stará sídelní území Hornomoravského úvalu a středního Pováží se v prostoru jihovýchodně od Lukova k sobě poprvé (ve směru od severu) více přibližují. Od výběžku Holešovské plošiny u Lukova je to k Váhu cca 40 km, z vizovické kotliny na horním Podřevnicku cca 30 km (obr. 3). Z toho důvodu se dá předpokládat, že zde odedávna probíhal dopravní pohyb přesahující lokální význam. Vzhledem k tomu, že okolí Lukova i Brumova představuje velice členitý podhorský terén s různorodě



Obr. 1. Lukov (okr. Zlín). Vstupní pozdně gotické předbrání kryjící vyvýšené hradní jádro z první poloviny 13. století. Stav z roku 1981. Foto P. Bolina.

Abb. 1. Lukov (Bez. Zlín). Spätgotisches Vortor, das die Kernburg aus der ersten Hälfte des 13. Jhdts. verdeckt. Zustand im Jahr 1981. Foto P. Bolina.

Langová 1993, 161–175) a Krajčice – Lidečko I (Cendelín 2000, 377–379), vzniklé v nápadné blízkosti mnohem výhodněji položeného hradiska Kopce – Lidečko II (Dohnal 1988, 51–52; Čižmář 2004, 166).

Jak již bylo řečeno, v dopravně mimořádně obtížném podhorském terénu je pravděpodobná existence jen nevelkého množství dálkových komunikací, takže rozložení púchovských lokalit by teoreticky mohlo alespoň částečně zprostředkovávat informace o tehdejších dálkových trasách, které vzhledem ke zmíněné dopravní obtížnosti terénu byly patrně využívány



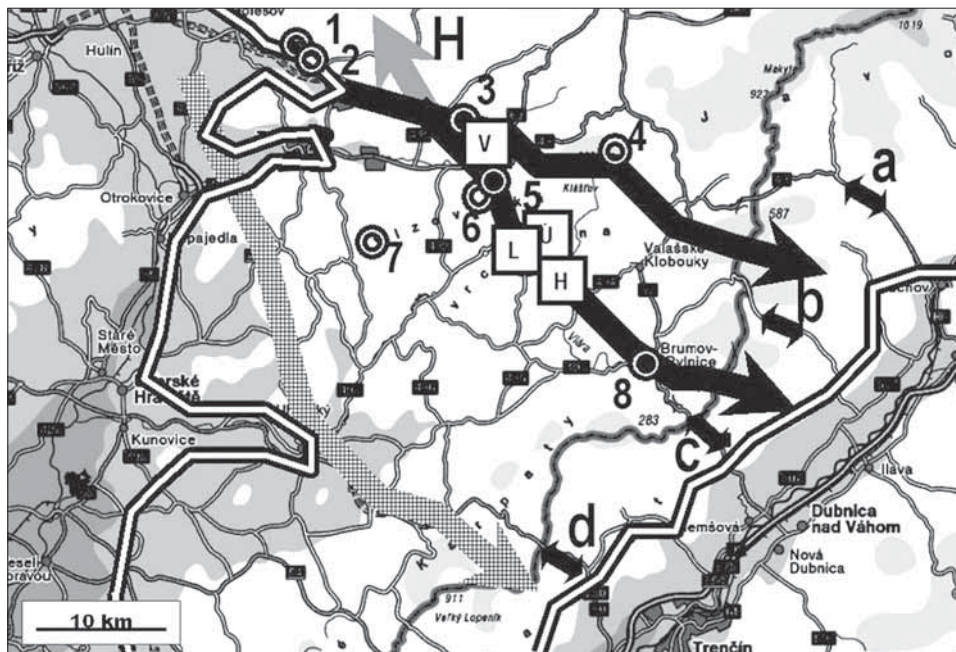
Obr. 2. Brumov (okr. Zlín). Při archeologickém výzkumu J. Kohoutka byl na brumovském hradě nalezen tympanon románského portálu hradní kaple. Foto P. Bolina, 1993.

Abb. 2. Brumov (Bez. Zlín). Bei der archäologischen Grabung von J. Kohoutek wurde auf Burg Brumov das Tympanon eines romanischen Portales der Burgkapelle gefunden. Foto P. Bolina, 1993.

směrovanou hydrografickou sítí a značnými výškovými rozdíly (Vizovice 290 m n. m., Holý vrch u Brumova 830 m n. m.), lze mezi Moravou a Povážím předpokládat jen malý počet příhodných dopravních prostorů.

Výše zmíněné největší přiblížení starých sídelních území Pomoraví a středního Pováží přes východní část Vizovických vrchů a severní Bílé Karpaty dovoluje uvažovat o vzájemném komunikačním propojení obou regionů již od pravěku. Tento předpoklad podporují například dosavadní poznatky o kultuře púchovské, archeologicky doložené intenzivním osídlením především kolem Púchova a Žiliny, jejíž početné lokality v moravském příhraničí nepochybně souvisí s průnikem lidu púchovské kultury na toto území (Pieta 1982; Kohoutek 1992, 261–273; Čižmář 1996, 173–182). Je tedy pravděpodobné, že alespoň část těchto „předsunutých“ púchovských lokalit měla vazbu na dálkové pozemní spoje z Moravy do středního Pováží. Některá hradiska přitom mají natolik atypickou polohu, že jiné vysvětlení, než v souvislosti s nějakou blízkou významnou komunikací, je velice obtížné. Příkladem mohou být lokality Všemina – Hrádek (Čižmář–Kohoutek–

Langová 1993, 161–175) a Krajčice – Lidečko I (Cendelín 2000, 377–379), vzniklé v nápadné blízkosti mnohem výhodněji položeného hradiska Kopce – Lidečko II (Dohnal 1988, 51–52; Čižmář 2004, 166).
 i v dobách pozdějších (obr. 3). Zmíněné přiblížení starých sídelních oblastí přitom alespoň rámcově určuje průběh těchto spojů zhruba od severozápadu na jihovýchod. Je zajímavé, že tento směr se zdá být ještě ve 13. století reflektován spojnicí Vizovic a Újezdu, jediných dvou tržním právem obdařených lokalit, které v dotyčném regionu zaznamenává nejstarší relevantní písemný pramen, listina Smila ze Stříleka z roku 1261 (CDB V/2, 431–436 č. 290: „Bysowicz tercię ferie forum“, „Wilperk



Obr. 3. Základní dopravní koridory ze starého sídelního území Hornomoravského úvalu do horního Pováží. Rozložení hradíšť púchovské kultury ve Vizovických a Hostýnských vrších jižně od Holešova a první doložené středověké lokality v prostoru mezi Lukovem a Brumovem. *Mřížkovaná šipka* – základní dopravní koridor z Hornomoravského úvalu na Trenčínsko; *černé šipky* – základní předpokládané dopravní koridory vycházející z Holešovské brázy u Lukova; *kroužky* – hradiska: 1 – Lukoveček – Velá, 2 – Lukov, 3 – Všemina – Hrádek, 4 – Lidečko – Krajčice, 5 – Vizovice – Ostrý vrch, 6 – Loučka, 7 – Provodov – Rýsov, 8 – Brumov; *písmena ve čtvercích*: V – Vizovice, Ů – Újezd, L – Loučka, H – Haluzice; *dvojitě šipky s písmeny* – současné silniční spojení Moravy s Povážím průsmyky: a – Lyský průsmyk, b – Nedašovský průsmyk, c – Vlárský průsmyk, d – Starohrozenkovský průsmyk; *šedá šipka s písmenem H* – směr relikty doložené trasy po návrších Hostýnských vrchů k Hostýnu; *černobílá čára* – přibližný okraj starých sídelních území Pomoraví a horního Pováží. Kresba D. Cendelín.

Abb. 3. Hauptverkehrskorridore vom alten Siedlungsgebiet der Obermährischen Talenge bis ins obere Waaggebiet. Verteilung der Burgwälle der Puchauer Kultur in den Wisowitz und Hosteiner Bergen südlich von Holešov (Holleschau) und die erste belegte Mittelalterfundstätte im Raum zwischen Lukov und Brumov. *Pfeil mit Gitterschraffur* – Hauptverkehrskorridor von der obermährischen Talenge bis in die Region Trenčín; *schwarze Pfeile* – vermutliche Hauptverkehrskorridore ausgehend von der Holleschauer Furche bei Lukov; *Kreise* – Burgwälle: 1 – Lukoveček – Velá, 2 – Lukov, 3 – Všemina – Hrádek, 4 – Lidečko – Krajčice, 5 – Vizovice – Ostrý vrch, 6 – Loučka, 7 – Provodov – Rýsov, 8 – Brumov; *Buchstaben in Quadraten*: V – Vizovice, Ů – Újezd, L – Loučka, H – Haluzice; *Doppelpfeile mit Buchstaben* – gegenwärtige Straßenverbindung zwischen Mähren und den Pässen des Waagals: a – Lissapass, b – Nedašov-Pass, c – Wlarapass, d – Alt-Traubendorfer Pass; *grauer Pfeil mit Buchstabe H* – Richtung der Relikte über die Hügel der Hosteiner Berge zum Hostein belegten Trasse; *Schwarz-weiße Linie* – ungefährender Rand alter Siedlungsgebiete des Marchbeckes und des oberen Waagals. Zeichnung D. Cendelín.

*insuper, siue Vgezd vocatan villam foresem*⁴). Současně nelze přehlédnout, že oběma místy téměř naprosto přesně prochází přímka vedená z Lukova k Brumovu, přičemž oba hrady vznikly na místech, kde archeologické výzkumy zjistily púchovské osídlení (Kohoutek 1992, 261–273). Náhodná patrně nebude ani souvislost této linie s rozsáhlým pohřebištem kultury lužických popelnicových polí u Vlachovic (Dohnal 1977, 68–78). Významných archeologických lokalit na linii Lukov – Brumov by bylo možné jmenovat více, ale je jasné, že sebevětší jejich počet nebude představovat důkaz takto vedené dávné trasy.

Za daných okolností je však hned na začátku zřejmé, jakým směrem vést pokus o uchopení Lukova a Brumova z hlediska komunikačního – prokázat povrchovým průzkumem zaměřeným na vyhledání reliktních zaniklých dopravních tras, že oba hrady strážily starou dálkovou cestu, která spojovala Holešovsko se středním Povážím. Ke vzniku a zkoumání reliktního dopravního pohybu, obvykle nazývaných úvozy (většinou jde o systémy úvozů), vytváří dané území třetihorního flyšového pásma Karpat, s dominantním zastoupením vrstev zpevněných sedimentů (jílovce, pískovce, slepence), velmi příznivé geologické podmínky. Především jílovce jsou citlivé na vodní erozi, která vedle dopravního pohybu nejvíce přispívá ke vzniku úvozů, až do formy hlubokých strží, ještě více se erozní jevy projevují v nezpevně-

něných sedimentech na spodní úrovni svahů. Tyto úrovně však již navazují na údolní nivy, kde se až na výjimky relikty starých komunikací nevyskytují. Při průzkumu bylo nutno počítat i s okolností, že v prudkých svazích mohlo dojít k přerušení úvozů sesuvy svahů, pro flyšové pásmo dosti typickými.

Metoda výzkumu

Ideální přímá spojnice Lukova a Brumova, na které ze současných osad leží Vizovice, Slušovice, Újezd a Vlachova Lhota, byla nejprve porovnána s konkrétními liniemi cest, jak je zachytily zejména mapy prvního a druhého vojenského mapování. Kolem těchto cest se prováděl vlastní terénní průzkum a vyhledávání dochovaných reliktnů. Úsek Lukov – Slušovice vylučuje z krajinného hlediska jinou trasu než v poloze současné silnice, průzkum se tedy odehrával pouze kolem ní. U úseku Slušovice – Vizovice probíhal kolem komunikace zdůrazněné ve starém mapování jako cesta přes osadu Raková, ale také na druhém návrší za Čamínským potokem, které více odpovídalo obvyklému vedení starých tras mimo zamokřená území. Plošný průzkum byl rozšířen o okolí současného silničního spoje Vizovice – Loučka – Vlachovice. Jednak pro možnou kontinuitu dopravního pohybu (jediný současný přechod z vizovické kotliny přes hlavní hřeben), jednak pro existenci dvou hradisek púchovské kultury v nápadné blízkosti této komunikace. Průzkum kolem Brumova se zaměřil na vyhledání sestupů k předpokládanému brodu po výběžcích Hložce a Bílých Karpat. Do výsledků průzkumu nakonec byla pojata i zjištění učiněná v širším zájmovém území při vyhledávání jiných zaniklých komunikací, aby získané poznatky získaly komplexnější povahu.

Soupis reliktnů trasy Lukov–Brumov (lokalizace a popis)

Trasu Lukov – Brumov jsme rozčlenili podle jednotlivých větví a částí příslušejících ke hlavním sídelním lokalitám na úseky: 1. Lukov–Vizovice, 2. Vizovice–Vlachovice, 3. Vlachovice–Brumov, 4. Brumov – slovenské příhraničí. Každá z větví má vedle čísla úseku případně i písmeno, rozlišující, o kterou větev se jedná (viz obr. 4). Přibližné polohy zjištěných reliktnů „R“ zachycují detailnější číslované mapové výřezy „V“. Relikty jsou číslovány průběžně od severu k jihu. Výjimečně jsou relikty „R“ zachyceny na obr. 4, převážně však až v mapových výřezech „V“, případně i v jejich detailech. Polohu přibližného středu reliktnů uvádíme v souřadnicích GPS (WGS 84), dnes běžně odečitatelných ze všech hlavních mapových serverů.

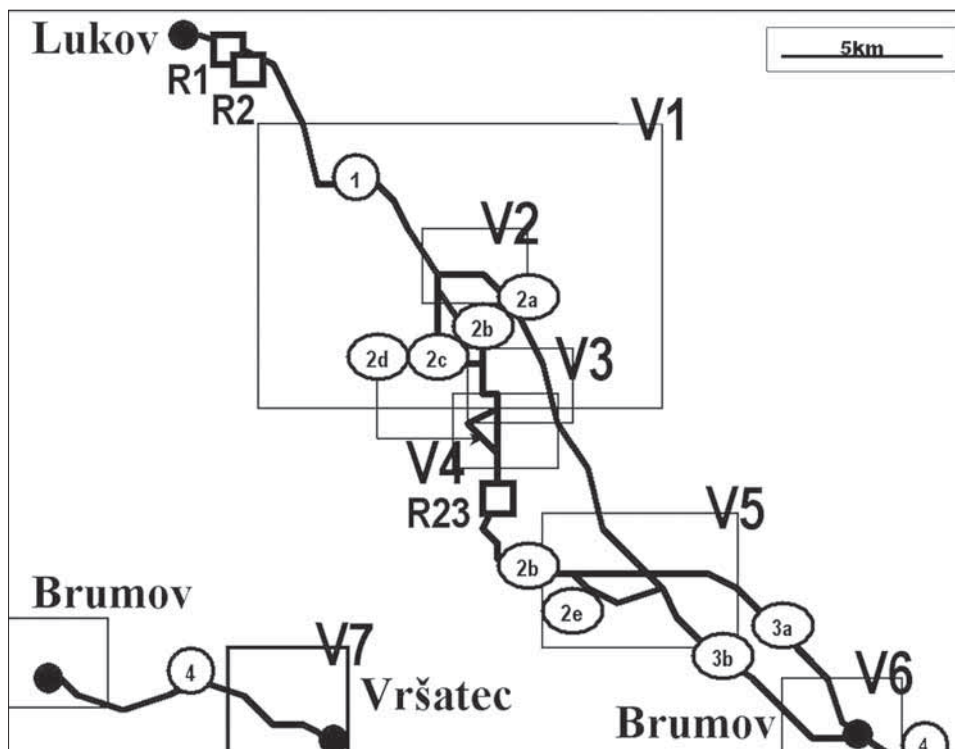
Úsek 1

Jeden kilometr východně od osady Lukov končí Holešovská brázda prudkým stoupáním k rozvodí Fryštáckého potoka a Slušovické Dřevnice (převýšení 80 m). Jde o typ horského sedla, blíže k osadě Kašava jmenovaného jako Rablina. Zde v lese mezi osadou Velíková a Hrobice se nachází první významné relikty trasy (obr. 4:R1, R2).

R1 (49°17'17"N, 17°45'49"E): Méně zřetelná soustava opuštěných úvozů přerušena zástavbou severního okraje osady Velíková vlevo od silnice Velíková – Hrobice.

R2 (49°17'8"N, 17°46'19"E): Rozsáhlá soustava zčásti velkých opuštěných úvozů značně zaoblených průřezů v lese vpravo od silnice Velíková–Hrobice. V dolní části vedou paralelně se silnicí, v horní směřují k přechodu této silnice. Rozdíl v intenzitě R1 a R2 je možno vysvětlit terénním situováním, šířkou dopravního prostoru, charakterem podloží, ale také možností, že R2 byl využíván dopravním pohybem ještě odjinud, v tomto případě od severozápadu ze sedla Rablina.

Sestup do slušovické kotliny v současnosti vede po silnici přes osadu Hrobice a místní část Slušovic Nové Dvory. Přesné polohy původní trasy na Vizovice v kotlině je dnes nezjistitelné vzhledem k celkové proměně krajiny agrární činností. Přijatelná je varianta jak po dnešní silnici, tak i varianta přes návrší Padělký a přes osadu Březová přímo do středu kotliny pod zaniklým slušovickým kostelem na návrší. Konfigurace krajiny dovoluje



Obr. 4. Kódy jednotlivých větví trasy Lukov–Brumov–Vršatec a kódy ostatních tras. Skladba mapových výřezů V1–V7 a relikty trasy mimo mapové výřezy. Kresba D. Cendelín.

Abb. 4. Codes der einzelnen Trassenzweige Lukov–Brumov–Vršatec und Codes der übrigen Trassen. Zusammensetzung der Kartenausschnitte V1–V7 und Trassenrelikte außerhalb der Kartenausschnitte. Zeichnung D. Cendelín.

uvažovat, že poblíž vstupu do kotliny, někde v prostoru kolem Hrobic a Nových Dvorů, docházelo k větvení komunikace od Lukova do směru na Lyský průsmyk a na Brumov, což patrně dokládá soustava opuštěných úvozů asi 1 km východně od Nových Dvorů v lesíku u potoka Trnávka (viz obr. 5).

Další dopravní překážkou je přechod ze slušovické kotliny do kotliny vizovické, kde převýšení přes nejvyšší kótu Chrast činí 140 metrů. Propojení kotlin slušovické a vizovické dobře dokládají relikty R3 a R4 (obr. 5).

R3 (49°14'35"N, 17°50'22"E): Soustava několika mělkých úvozů v téměř rovinaté části zalesněného návrší Chrast, asi 2 km severně od Vizovic.

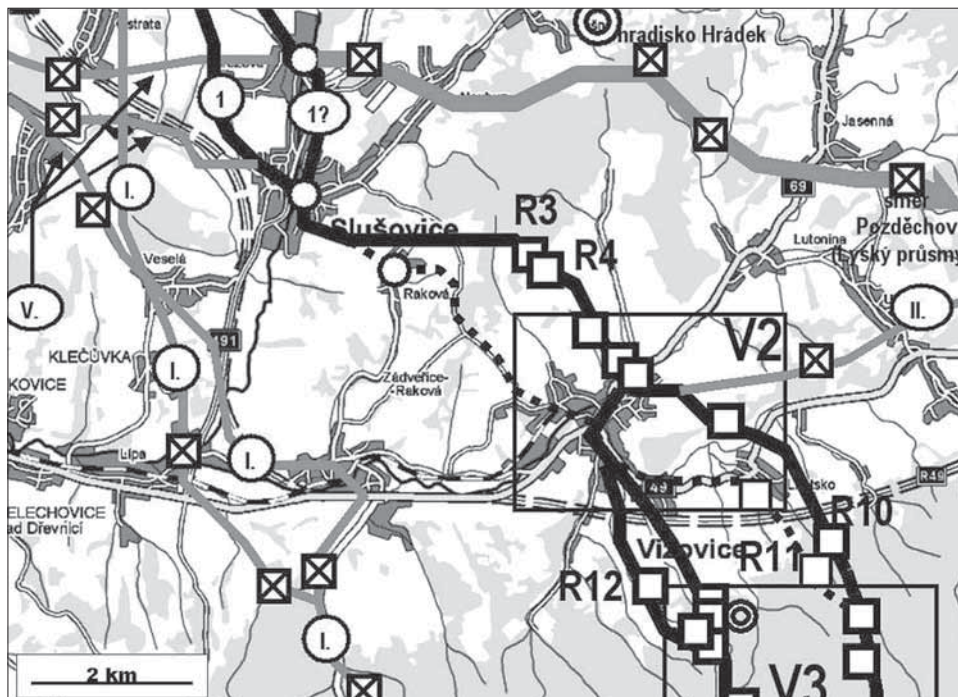
R4 (49°14'1"N, 17°50'44"E): Jeden komunikační žleb a torzo terénními úpravami zničené soustavy úvozů 0,5 km jižně od okraje lesa návrší Chrast.

V prostoru Vizovic (obr. 6) dochází k soutoku šesti potoků, z nichž vzniká Vizovická Dřevnice. Přístup od Slušovic (R5, R6, R7) a pokračující směr trasy na Újezd (R8) brodil pouze jednu vodoteč (Lutoninku), směr na Loučku tři vodoteče (Lutoninku, Bratřejůvku a Lázeňský potok).

R5 (49°13'53"N, 17°51'4"E): Rozšířený prostor mezi současnou asfaltovanou polní silnicí a okrajem pole, který lze považovat za zbytek úvozy tvořeného komunikačního prostoru.

R6 (49°13'34"N, 17°51'20"E): Desetimetrový terénní zářez na okraji Vizovic, jenž vznikl postupným prohlubováním úvozu cesty před vznikem zpevněné komunikace.

R7 (49°13'28"N, 17°51'18"E): Tři metry hluboký a 10 m široký komunikační žleb na parcele přilehlého domu. Žleb byl původně součástí R6, ale byl od něj oddělen zářezem „Baťovy železnice“. Spolu s navazující uličkou směřuje k jedinému, dosud funkčnímu brodu



Obr. 5. Výřez V1. Silné plné čáry – linie větvi historické trasy Lukov-Brumov; čtverečky tečkované čáry – pravděpodobně mladší cesty téže trasy; silná šedá čára – komunikace směřující k Lyskému průsmyku; slabá šedá čára – návazné nebo křížící dálkové trasy doložitelné relikty v terénu; čtverečky se silnou konturou – místa reliktní trasy Lukov – Brumov; čtverečky se slabou konturou – místa reliktní trasy Lukov-Vršatec (mladší varianta); čtverečky s křížkem – místa reliktní křížících a návazných tras; kroužky – přechody vodotečí. Kresba D. Cendelin.

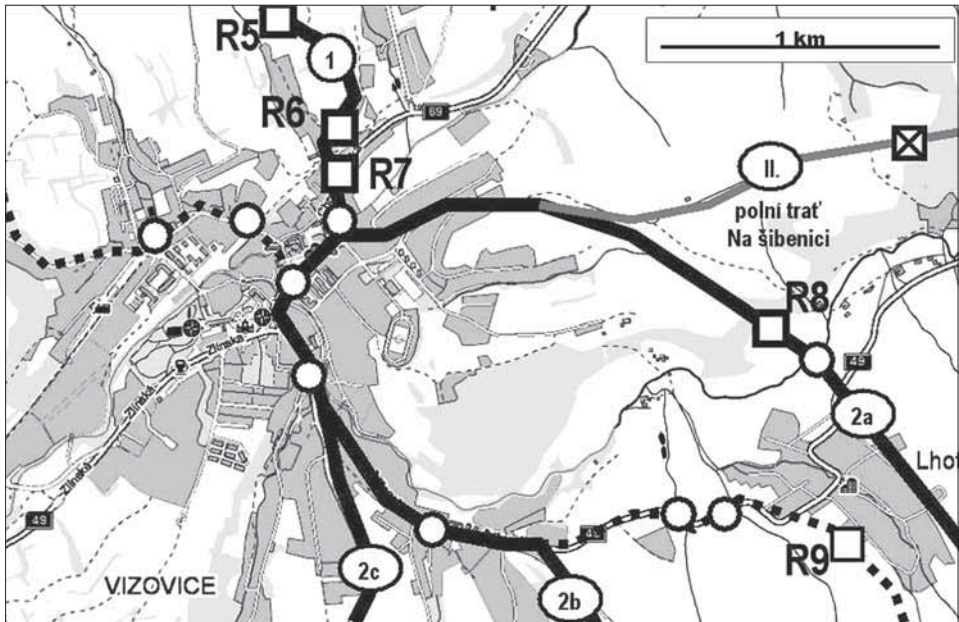
Abb. 5. Ausschnitt V1. Dunkelschwarze Linien – Verlauf der Zweige der historischen Trasse Lukov-Brumov; quadratisch gepunktete Linie – wahrscheinliche jüngere Wege derselben Trasse; dunkelgraue Linie – Verkehrsweg in Richtung Lissapass; hellgraue Linie – durch Relikte im Gelände belegbare Anschluss- oder Kreuzungsferntassen; Quadrate mit dunkler Kontur – Orte mit Relikten der Trasse Lukov – Brumov; Quadrate mit heller Kontur – Orte mit Relikten der Trasse Lukov-Vršatec (jüngere Variante); Quadrate mit Kreuz – Orte mit Relikten von Kreuzungs- und Anschlussstrassen; Kreise – Überquerungen von Wasserläufen. Zeichnung D. Cendelin.

na potoku Lutonince ve městě, jednoznačně ztotožnitelnému s brodem na trase od Lukova na Brumov. Byl používán ještě v 19. století i na cestě ke Vsetínu (mapa stabilního katastru), než byl nahrazen dnešním nedalekým mostem.

Hlavní horský hřeben jižně od Vizovic (290 m n. m.) přecházela větev (2a) po přebroždění Bratřejůvky u osady Lhotsko (obr. 6:R8) a výstupu (obr. 5:R10, R11) do nevýrazného sedla (600 m n. m.) západně od kóty Suchý vrch (693 m n. m.) směřující na Újezd. Větev na Loučku měla z Vizovic dvě varianty (2b, 2c) doložitelné relikty R12 (obr. 5), R15, R16 a R17 (obr. 7). Ty se spojily již na severním úbočí hřebene (obr. 7:R18) a pokračovaly jedinou linií k vrcholu Doubrava (676 m n. m.). Ten se buď obcházel (trasou 2d) západně po úbočí tohoto kopce po okraji prameniště (kaple Chladná studně) a sedlem (600 m n. m.) mezi jedním z pravěkých hradišť a Doubravou (obr. 7:R21), nebo východně (trasou 2b) dalším sedlem (600 m n. m.) pod Doubravou (obr. 6; obr. 7:R19, R20). Západní varianta překonává prameniště, východní varianta musela přecházet potok v Loučce (obr. 8). Délkově jsou zhruba totožné.

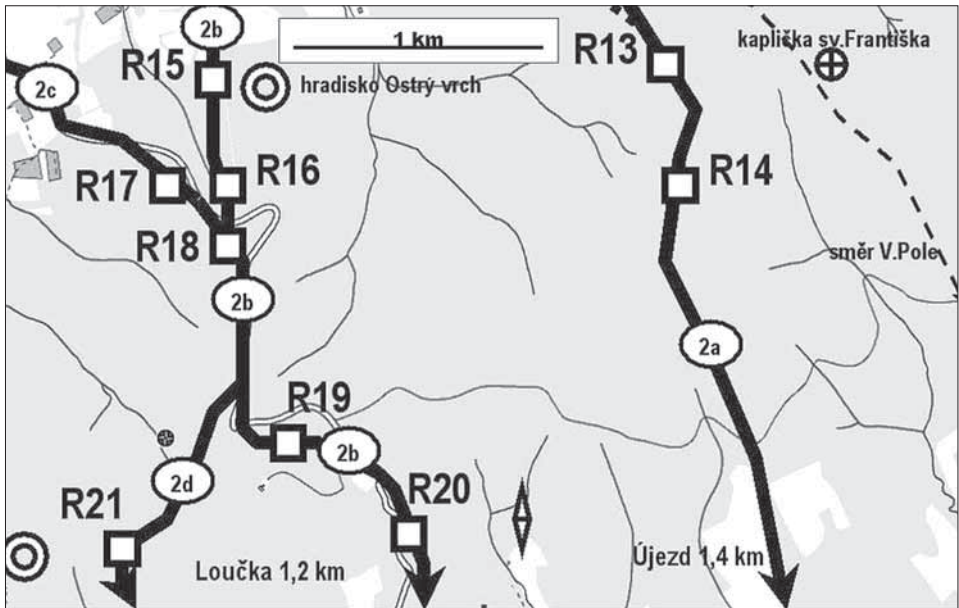
Větev 2a

R8 (49°13'9"N, 17°52'35"E): Menší soustava opuštěných středně hlubokých úvozů vedle současné polní cesty nad brodem přes potok Bratřejůvku naproti osadě Lhotsko. Relikt je součástí větve jdoucí po pravém břehu Lhotského potoka.



Obr. 6. Výřez V2. Průběh historických tras prostorem Vizovic. Kresba D. Cendelín.

Abb. 6. Ausschnitt V2. Verlauf der historischen Trassen im Raum Vizovice. Zeichnung D. Cendelín.



Obr. 7. Výřez V3. Místo nálezu bronzového meče kultury lužických popelnicových polí označeno půlným kosočtvercem. Kresba D. Cendelín.

Abb. 7. Ausschnitt V3. Mit halbiertem Raute gekennzeichnete Fundort eines Bronzeschwertes der Lausitzer Urnenfelder-kultur. Zeichnung D. Cendelín.

hřebene. V horní poloze, kde je již menší sklon, se těsně vedle úvozu dochoval pozůstatek zahloubeného objektu v podobě terénní deprese o rozměrech asi 3 × 3 m.

R19 (49°11'30"N, 17°52'17"E): Velký opuštěný úvoz začínající na severním úpatí kopce Doubrava končí v polovině svahu pod hřebenovým sedlem. Byl pravděpodobně přerušen sesuvem svahu, snad v důsledku vzniku níže položeného zářezu současné silnice.

R20 (49°10'58"N, 17°52'48"E): Soustava několika středně výrazných opuštěných úvozů těsně pod silnicí Vizovice – Loučka, které tuto silnici paralelně sledují.

Větev 2c

R12 (49°11'57"N, 17°51'36"E): Hluboký úvoz vedoucí paralelně se silnicí Vizovice – Loučka.

R17 (49°11'35"N, 17°52'10"E): Dva nevýrazné opuštěné úvozy a oblouk zaniklé cesty – voznice – na rovinatém okraji pramenné pánve u silnice Vizovice–Loučka. Při jižním okraji tohoto prostoru se sbíhají větve 2b a 2c.

Větev 2d

R21 (49°11'0"N, 17°51'55"E): Dva nevýrazné opuštěné úvozy těsně pod sedlem západně od kóty Doubrava.

R22 (49°10'23"N, 17°52'17"E): Menší soustava mělčích úvozů v rovině, končící opuštěným úvozem obloukovitě nabíhajícím do svahu. Po několika desítkách metrů ve svahu úvozy patrně sesuvem tohoto svahu zanikly. Způsob vedení cesty přes hřeben kolem hradiska Loučka se zdá souviset s existencí hradiska (Cendelín 2000, 379–380).

Pokračování trasy 2a od hlavního hřebene Vizovických vrchů na jihovýchod přes Újezd k Vlachovicím využívá ideální dopravní prostor přímé suché trasy na výběžku hřebene s pokračováním po mírně skloněném návrší až k přechodu zdrojnice Vlárý severně od Vlachovic (obr. 9; obr. 10). Úsek má celkovou délku sedm kilometrů, větev 2b přes Loučku je asi o dva až tři kilometry delší. Obě větve trasy se setkávají u soutoku potoků Benčice a Sviborky pod Ďulovým kopcem, kde soutokem obou vodotečí vzniká Vlára (49°8'7"N, 17°56'3"E). Větev 2e směřovala k hornímu konci Vlachovic, kde se ve středověku nacházela tzv. horní tvrz (srov. Plaček 2001, 694–695, s tam uvedenou literaturou). Jde o významný doklad dopravního vývoje ve vlachovické kotlině, od trasy vedené pouze v závislosti na dopravní průchodnosti krajiny (2a) k trase již vázané na osídlení.

Větev 2a

R24 (49°8'25"N, 17°56'4"E): Silně erodovaná úzká soustava dvou až tří opuštěných úvozů ve svahu na okraji lesa nad soutokem Sviborky a Benčice, asi 1 km severně od okraje Vlachovic (obr. 9; obr. 10). Spolu s protilehlým reliktem R26 větve 3a dokazuje brod přibližně v místě dnešního můstku, který zprostředkoval spojení dále k jihu přes Ďulův kopec.

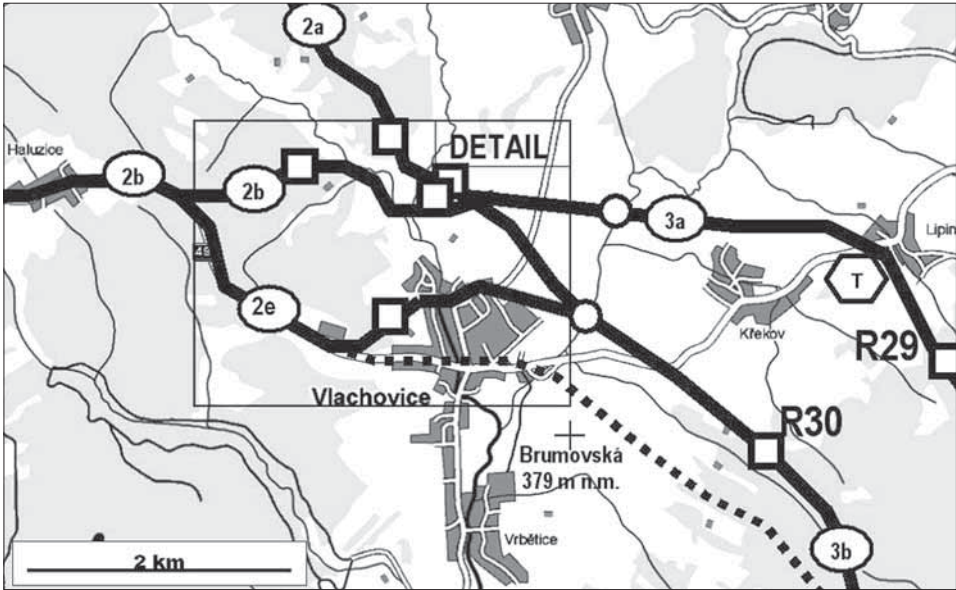
R26 (49°8'10"N, 17°56'14"E): Málo zřetelný opuštěný úvoz na okraji lesíku na severním úbočí Ďulova kopce (obr. 10). Relikt je mimo jakýkoliv vztah k lokálním cestám i k liniím cest na starých mapováních.

Větev 2b

R23 (49°8'37"N, 17°52'35"E): Soustava několika opuštěných úvozů vpravo od silnice Loučka – Haluzice v lese Papradná, 1,3 km západně od Haluzic.

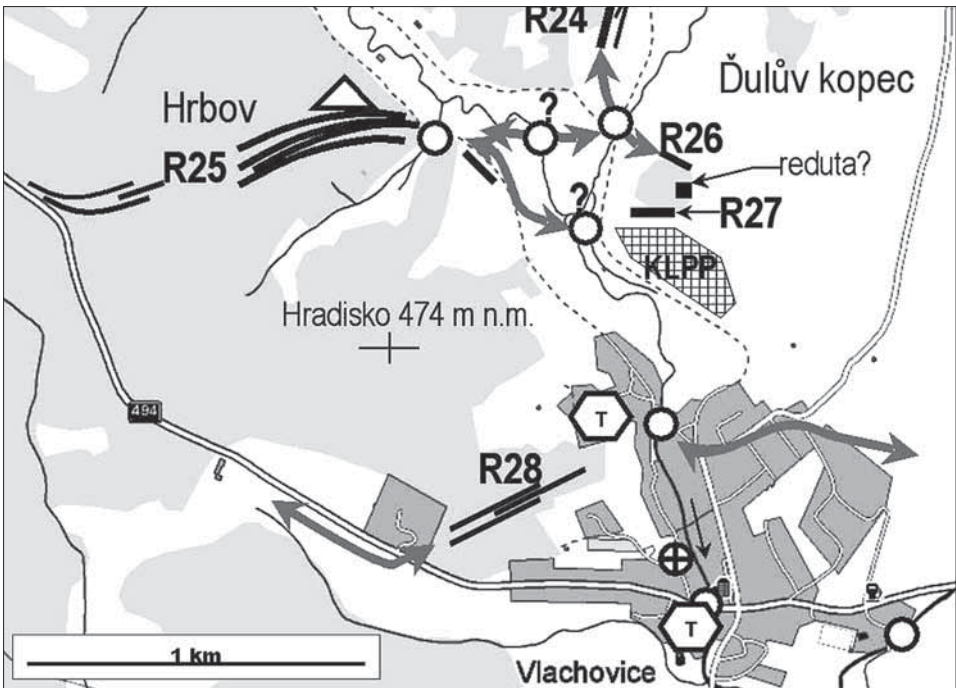
R25 (49°8'14"N, 17°55'13"E): Výrazná soustava opuštěných úvozů v lesní trati Hrbov, asi 2 km severozápadně od Vlachovic, táhnoucí se v různé intenzitě jeden kilometr podél silnice Haluzice – Vlachovice až k údolí Vlárý. Trasa míjí Vlachovice, což dokládá její nadlokální význam. V dolní části soustavy je okrouhlý zemní útvar, pravděpodobně mohyla, kterou opuštěné úvozy obcházejí.

R27 (49°8'4"N, 17°56'11"E): Široký komunikační žleb na jihovýchodním okraji lesíku



Obr. 9. Výřez V5. Průběh hlavních tras v okolí Vlachovic. Kresba D. Cendelín.

Abb. 9. Ausschnitt V5. Verlauf der Haupttrassen in der Umgebung von Vlachovice. Zeichnung D. Cendelín.



Obr. 10. Detail z výřezu V5. Komunikační situace ve Vlachovicích. Plné čáry – schematické zobrazení reliktní trasy (jednotlivých opuštěných úvozů – jedna čára i jejich soustav – skupina čar); šípky – předpokládané propojení reliktní; bílý trojúhelník – mo-hyla (?) v soustavě opuštěných úvozů; KLPP v mřížkované ploše – pravěké pohřebiště kultury lužických popelnicových polí; šestúhelník s písmenem T – polohy bývalých tvrzi; kroužek s křížkem – kostel sv. Michaela. Kresba D. Cendelín.

Abb. 10. Detail aus Ausschnitt V5. Lage der Verkehrswege in Vlachovice. Schwarze Linien – schematische Darstellung der Trassenrelikte (der jeweiligen aufgegebenen Hohlwege – eine Linie und ihrer Systeme – Pfeilgruppe); Pfeile – mutmaßliche Verbindung der Relikte; weißes Dreieck – Grabhügel (?) im System aufgebener Hohlwege; KLPP in Rasterfläche – urzeitliches Gräberfeld der Lausitzer Urnenfelderkultur; Sechseck mit Buchstaben T – Lage ehemaliger Befestigungsanlagen (gilt auch für Ausschnitt V6); Kreis mit Kreuz – Kirche St.-Michael. Zeichnung D. Cendelín.

Ďulova kopce jdoucí od temene kopce po spádnici k Vláře (obr. 10). Jde velmi pravděpodobně o pokračování trasy od R25. Terén zde doznal možných změn vlivem neznámé těžební činnosti, která je v celém lesíku zřejmá. Na temeni kopce se nachází čtvercový zemní útvar, snad reduta nebo jiné zemní opevnění.

Větev 2e

R28 (49°7'32"N, 17°55'35"E): Soustava dvou až tří středně hlubokých opuštěných úvozů paralelních s lesní cestou, která odbočuje vlevo od silnice Haluzice–Vlachovice asi 1 km západně od Vlachovic.

Za Vlárrou východně od Vlachovic se až k Valašským Kloboukům rozkládá zvlněná agrární krajina, protkaná sítí drobných vodotečí, na jihu ohraničená ostře se zvedajícím masivem Hložce, za kterým se nachází hluboké údolí Brumovky s brumovským hradem (obr. 9; obr. 11). Rekonstrukce pokračování trasy v agrární krajině za Vlárrou byla umožněna až průzkumy na různých místech úpatí Hložce, kde byly doloženy dvě větve vedoucí na Brumov. Prvá (3a) procházela sedlem (600 m n. m.) kolem Hložecké kaple a kóty Vysoká (642 m n. m.), druhá větev (3b) vedla přes osadu Lipina a sedlo (585 m n. m.) jihozápadně od kóty Stráně (664 m n. m.). Obě zmíněné trasy již nebyly funkční v době prvního vojenského mapování, které hlavní cestu od Vlachovic na Brumov zakresluje také kolem Hložecké kaple, ale přímo od jižního konce Vlachovic, tedy od dolní tvrze. Konfigurace terénu v údolí Brumovky dovoluje hledat místo původního přirozeného brodu u dnešního mostu těsně pod brumovským hradem. Sestup k brodu na pravobřeží lze ztotožnit s ulicí Podzámčí, levobřeží bylo již v minulosti narušeno mlýnským náhonem a dnes i průmyslovým objektem. Brod zde byl vhodný pouze pro větev 3a od Lipiny, trasou 3b od Hložecké kaple by bylo nutno překonávat soutok tří vodotečí u současného pivovaru.

Větev 3a

R29 (49°7'24"N, 17°59'22"E): Rozsáhlá soustava opuštěných úvozů všech typů a velikostí na severozápadním svahu kopce Stráně u Lipiny, který je součástí masivu Hložce (obr. 9). Jde pravděpodobně o nejstarší variantu přechodu Hložce od brodu Vlárrou u Vlachovic, neboť ideálním způsobem překonává prudký svah hory.

R31 (49°6'3"N, 18°0'42"E): Soustava několika mělčích opuštěných úvozů na okraji lesa nad tratí Židáky, 1,2 km severozápadně od brumovského hradu (obr. 11).

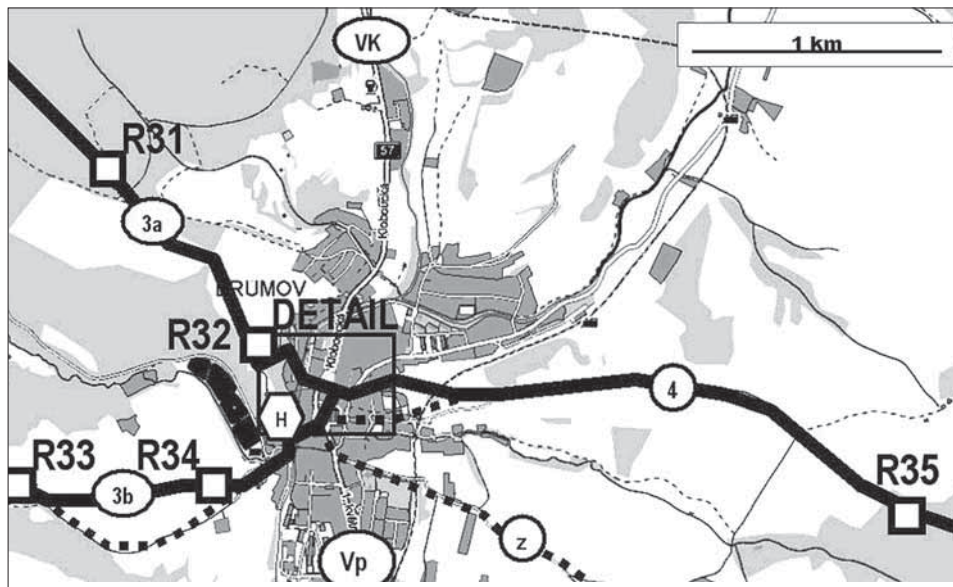
R32 (49°5'41"N, 18°1'6"E): Krátké torzo většího opuštěného úvozu vedle současné polní cesty (obr. 11). Na svahu těsně pod tímto reliktem zjevně došlo k mohutnému svahovému sesuvu, který je patrný dodnes, i když na jeho zdeformovaném terénu byl již osazen ovocný sad. Dochovala se pouze cesta ke hradu, samotný sestup k bývalému brodu je rovněž dochován jen v dvojitěm traverzu cesty od hradu. Přímější sestup zmizel agrárními zásahy, snad byl jeho součástí i prostor, který dnes zaujímá silně erodovaná strž u horního konce ulice Podzámčí (obr. 13).

Větev 3b

R30 (49°7'2"N, 17°58'8"E): Soustava opuštěných úvozů v lese Ochoz 1,3 km jižně od Křekova a 1 km severozápadně od Hložecké kaple (obr. 9). Relikt nepřísluší k cestě od Vlachovic, která je položena asi 1 km západněji a jmenuje se po ní návrší Brumovská (cesta). Obě se však setkávaly u Hložecké kaple a dále k Brumovu pokračovaly společně, jak to částečně dokládají stará mapování.

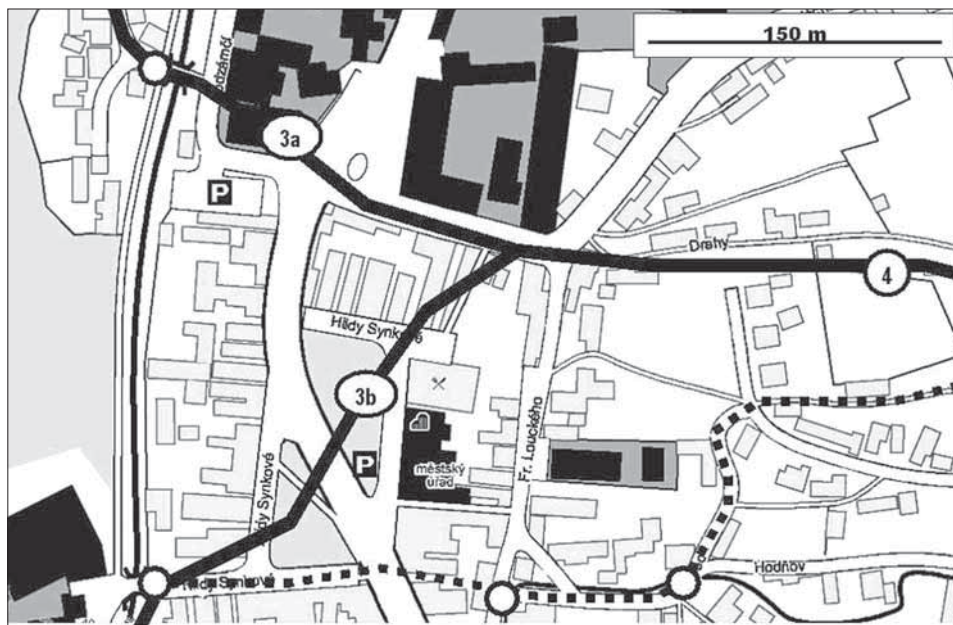
R33 (49°5'16"N, 18°0'27"E): Soustava tří až čtyř opuštěných úvozů u kaple sv. Cyrila a Metoděje, 1 km jihozápadně od brumovského hradu (obr. 11).

R34 (49°5'21"N, 18°0'58"E): Široký komunikační žleb odbočující těsně nad okrajem Brumova od současné cesty přímo do svahu ke kapli Cyrila a Metoděje (obr. 11). Jde o relikt



Obr. 11. Výřez V6. Průběh hlavních tras v okolí Brumova. *H* v šestiúhelníku – hrad Brumov; šestiúhelník s písmenem *T* – polohy bývalých tvrzí; *VK* – směr Valašské Klobouky; *Vp* – směr Vlárský průsmyk; *z* – linie závěrečných fází trasy po hřebenech k hradu Vršatci. Kresba D. Cendelín.

Abb. 11. Ausschnitt V6. Verlauf der Haupttrassen in der Umgebung von Brumov. *H* im Sechseck – Burg Brumov; *VK* – Richtung Valašské Klobouky; *Vp* – Richtung Wlarapass; *z* – Linie der abschließenden Trassenphase über die Bergkämme zur Burg Vršatec. Zeichnung D. Cendelín.



Obr. 12. Detail z výřezu V6. Kresba D. Cendelín.

Abb. 12. Detail aus Ausschnitt V6.



Obr. 13. Brumov na indikační skice z počátku 19. století. Černé šipky – předpokládaný průběh prvotní trasy z Holešovska do středního Pováží (větve 3a, 4). Kresba D. Cendelín.

Abb. 13. Brumov auf einer Indikationskizze von Anfang 19. Jhd. Schwarze Pfeile – mutmaßlicher Verlauf der ursprünglichen Trasse von der Region Holešov bis ins mittlere Waagtal (Zweige 3a, 4). Zeichnung D. Cendelín.

v původním směru větve 3b, který dokládá, že větve 3a a 3b brodily Brumovku na různých místech, vzdálených od sebe asi 250 m.

Za Brumovem se již zvedá hřeben Bílých Karpat, který směrem do Pováží představuje dopravní překážku přibližně srovnatelnou s přechodem hlavního hřebene Vizovických vrchů a Hložce. Od brodu Brumovky se v Brumově patrně stoupalo k východu ulicí Drahy (obr. 12; obr. 13) po výběžku hřebene Bílých Karpat s příznivým sklonem až do nejvyšších

poloh (brod v Brumově 330 m n. m., Holý vrch 830 m n. m., vzdálenost 4,8 km). Obtížnost zvyšuje pouze větší nadmořská výška a větší vzdálenost mezi sousedním osídlením na trase (12 km). Na slovenské straně (obr. 14; obr. 15) komunikace jednoznačně směřovala k hradu Vršatec (srov. Plaček–Bóna 2007, 324–326).

Větev 4 (zčásti na území Slovenské republiky)

R35 (49°5'10"N, 18°3'25"E): Téměř kilometr dlouhá soustava zčásti hlubokých opuštěných úvozů ve svahu lesní trati Na drahách, 2 až 3 km východně od Brumova (obr. 11). Mohutnost soustavy dokládá intenzivní pohyb směrem ke hřebeni Bílých Karpat mimo prostor Vlárského průsmyku, a tedy i bližší vztah hradu Brumova k jiné dálkové pozemní komunikaci, než je současná silnice průsmykem.

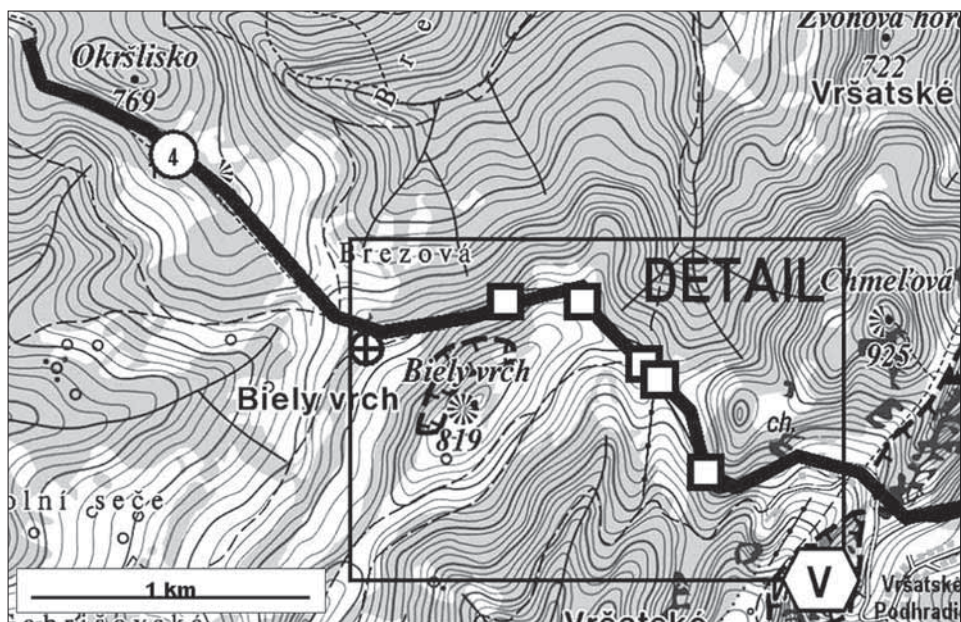
R36 (49°4'30"N, 18°7'57"E): Široký dodnes používaný úvoz po severním úbočí Bílého vrchu (819 m n. m.) zahlučený z velké části až do skalního podloží (obr. 14; obr. 15). Intenzivní využívání přílehlého prostoru dokládají i paralelní cesty nad úvozem a kaple u nedaleké studánky na trase.

R37 (49°4'30"N, 18°8'18"E): Soustava méně výrazných opuštěných úvozů zkracujících zatáčku současné cesty k R36.

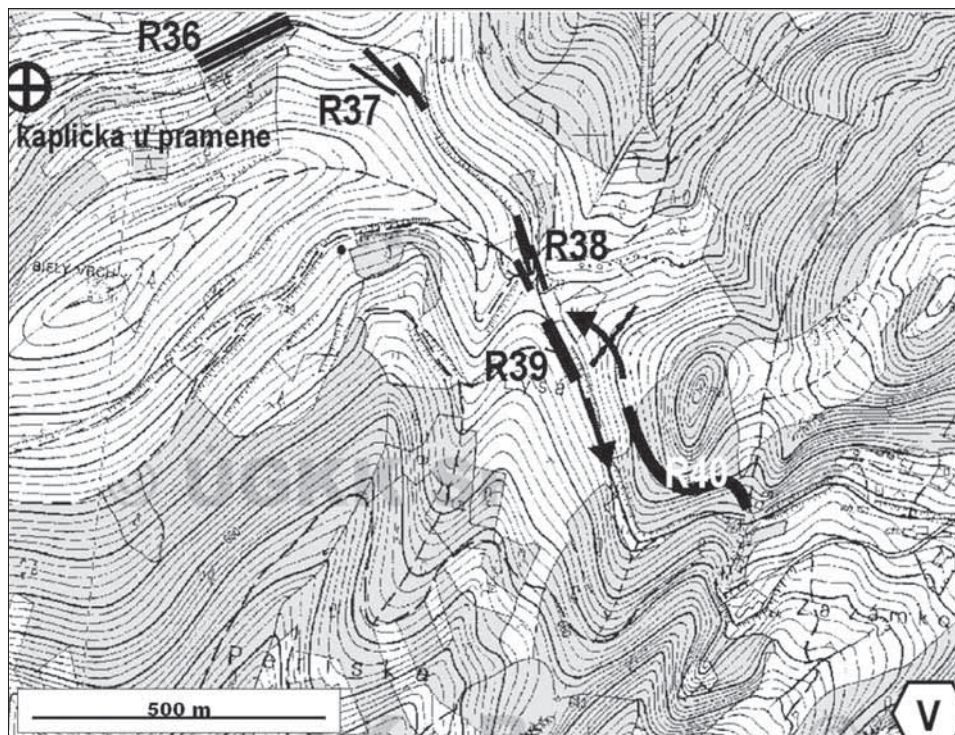
R38 (49°4'20"N, 18°8'30"E): Dva až tři hluboké opuštěné úvozy v sedle pod východním úbočím Bílého vrchu, dále směrem k severozápadu narušené současnou cestou.

R39 (49°4'19"N, 18°8'32"E): Krátké torzo úvozu na rovině v sedle vedle současné cesty. Pokračování bylo zjevně zasypano při výstavbě současné cesty k Vršatskému Podhradí. Tato je vedená přibližně po vrstevnici příkrého svahu a je v délce kolem 300 m zasekaná do skály tohoto svahu. Jde v tomto případě o náročný stavební počín obtížně představitelný před vznikem hradu.

R40 (49°4'11"N, 18°8'39"E): Velký opuštěný úvoz v lese ve svahu nad současnou cestou ke hradu Vršatci a Vršatskému Podhradí. Má zaoblené okraje i dno a je na severozápadním okraji lesa přerušeno zaniklou pluzžinou (dnes pastvina). Napojuje se na něj nezřetelná cesta, vedoucí dál malým prokopaným zářezem v jedné z mezí terasovitě pluzžiny. Svah těsně u lesa



Obr. 14. Výřez V7. Část hřebenevé trasy Brumov – Vršatec. Písmeno „V“ v šestiúhelníku – hrad Vršatec. Kresba D. Cendelin.
Abb. 14. Ausschnitt V7. Teil der Bergkammtrasse Brumov – Vršatec. Buchstabe „V“ im Sechseck – Burg Vršatec. Zeichnung D. Cendelin.



Obr. 15. Detail z výřezu V7. Rovná šipka – směr cesty zasekané do skály; obloukovitá šipka přetínající úsečku – nevýrazná cesta pastvinou přes prokapanou mez bývalého pole. Kresba D. Cendelín.

Abb. 15. Detail aus Ausschnitt V7. Gerader Pfeil – Richtung der in Felsen gehauenen Wege; durch x-Achse laufender bogenförmiger Pfeil – durch Weideland führender Weg über eine gegrabene Flurgrenze eines ehemaligen Feldes. Zeichnung D. Cendelín.

nese známky eroze, později zastavené zatravněním. Opačný konec úvozu končí u erozní rýhy s neurčitým napojením na cestu zasekanou do skály.

Zajímavým sestupem komunikace od hradu Vršatec k osadě Pruské v údolí Váhu se na tomto místě již zabývat nemůžeme. Stejně jako problematika přechodu řeky Váh a pokračování trasy to již spadá mimo možný rámec tohoto příspěvku.

Další zjištění komunikace značného významu

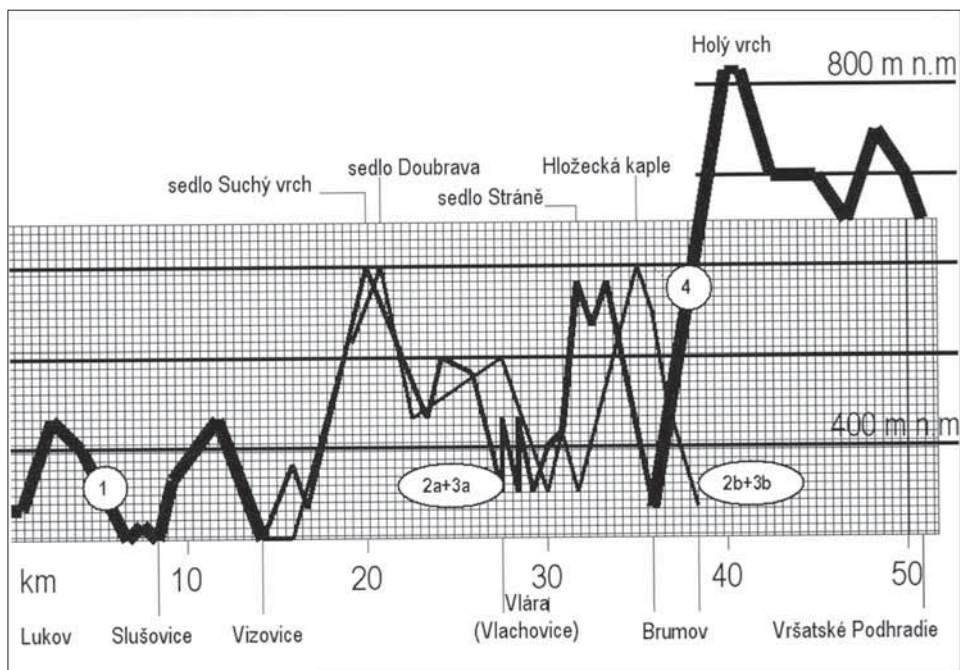
Níže uvedené komunikace jsou jen pro podchyzení návaznosti na trasu Lukov–Brumov–Vršatec, rozsah tématu však v jejich případě vyžaduje samostatné zpracování.

Trasa Hornomoravský úval (Holešovsko) – okolí Lyského průsmyku – Púchov/Lednice

Tato trasa přichází od západoseverozápadu až do blízkosti Slušovic společně s trasou Lukov–Brumov–Vršatec (obr. 17). Na hlavním hřebeni Vizovických vrchů se z ní oddělovala trasa VI na Valašské Klobouky (viz níže). Komunikace scházela hlavní hřeben Vizovických vrchů pod přímou kontrolou hradů Krajčice – Lidečko I (Cendelín 2000, 377–379; Čížmář 2004, 165–166), na stejném hřebeni 1 km severovýchodně leží hradisko Kopce – Lidečko II (Dohnal 1988, 51–52; Čížmář 2004, 166). U Lyského průsmyku se trasa dělila do dvou směrů, na Púchov a na Lednici (Tuchyňu).

49°18'50"N, 17°38'5"E: Velká soustava opuštěných úvozů východně od Přílepe.

49°15'36.1"N, 17°48'31.7"E: Soustava opuštěných úvozů mezi Březovou a Neubuzí (obr. 5), zmíněná již při hlavním větvení trasy Lukov–Brumov–Vršatec u osady Nové Dvory (místní část Slušovic).



Obr. 16. Výškové profily jednotlivých větví trasy. Kresba D. Cendelín.

Abb. 16. Höhenprofile der einzelnen Trassenzweige. Zeichnung D. Cendelín.

49°15'38"N, 17°51'32"E: Soustava mělkých opuštěných úvozů jihovýchodně od Dešné.

49°15'30"N, 17°52'42"E: Menší soustava opuštěných úvozů severozápadně od Jasenné.

49°15'10"N, 17°55'20"E: Výrazná soustava opuštěných úvozů nad potokem severovýchodně od Jasenné.

49°12'33"N, 17°59'3"E: Několik opuštěných úvozů na hlavním hřebeni Vizovických vrchů u kóty Bařinka (716 m n. m.).

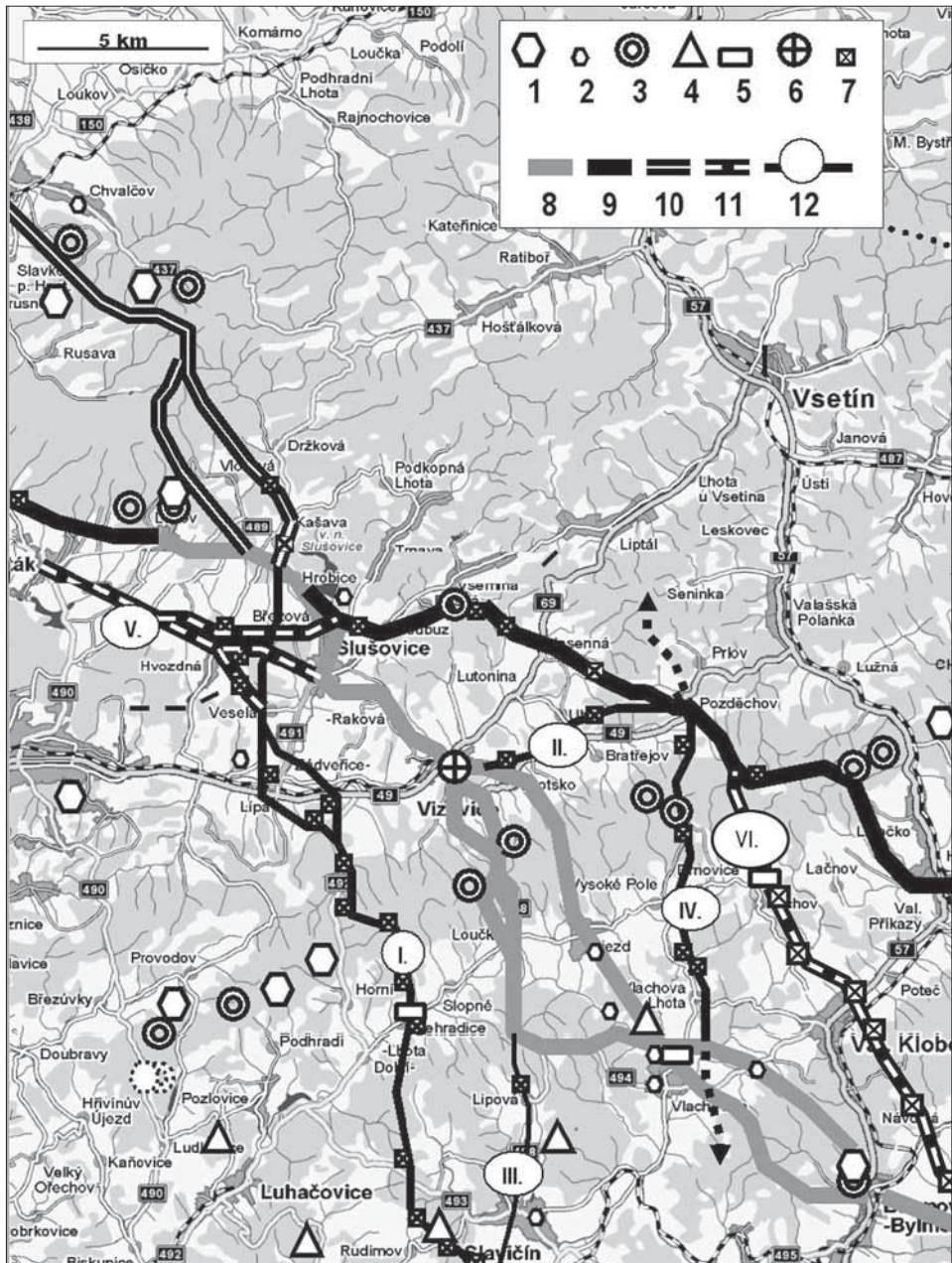
49°12'44"N 18°01'30"E: Do skály zasekaný úvoz, který vede svahem těsně pod pravěkým hradiskem Krajčice – Lidečko I (obr. 19).

Trasa přes Hostýnské vrchy (k Hostýnu)

Terénní průzkum této trasy není dokončen, ale výrazný relikt u osady Kašava naznačuje intenzivní dopravní pohyb v minulosti právě tímto směrem. Komunikace by mohla mít značný význam pro posuzování podmínek vzniku hradu Lukov na počátku 13. století. Za předpokladu, že se dálkové přesuny v raném středověku stále ještě uskutečňovaly po suchých trasách, by hrad Lukov byl založen nikoliv jen na jedné z těchto linií, ale dokonce ve vidlici dvou významných dálkových tras (obr. 3; obr. 17). Výše uvedená komunikace přes hory od Kašavy nutně musela projít blízko hostýnského hradiska (Čížmář 2004, 127–129 s tam uvedenou literaturou), poblíž kterého se patrně křížila s další důležitou trasou vedoucí ve směru jihozápad – severovýchod, jíž se zde nemůžeme zabývat. Pokud bychom pro trasu od Kašavy k Hostýnu chtěli definovat výchozí bod dálkového charakteru, mohlo se jednat o spojnici Horního Slezska přes Opavsko se středním Povážím. Vedla relativně přímo a přitom eliminovala nejvyšší vrcholy Beskyd a Jeseníků. Dodnes je její část funkční jako poutní cesta z Vizovicka na Hostýn.

49°17'51"N, 17°46'47"E: Zbytky opuštěných úvozů severně od Kašavy.

49°17'15"N, 17°46'48"E: Výrazná soustava opuštěných úvozů na jižním okraji obce Kašava.



Obr. 17. Hlavní návaznosti trasy Lukov – Brumov – Vršatec a významné archeologické lokality v okolí. 1 – středověké hrady; 2 – tvrze; 3 – pravěká hradiska; 4 – mohyly a mohylníky; 5 – pohřebiště kultury lužických popelnicových polí; 6 – klášter 13. století; 7 – relikty navazujících tras objevené v terénu; 8 – trasa Lukov – Brumov – Vršatec; 9 – hypotetická trasa k Lyskému průsmyku; 10 – hypotetická trasa k Hostýnu; 11 – trasy s předpokládanou vazbou na nové výchozí body nových hospodářských center (město Frýsták u Lukova, město Valašské Klobouky u Brumova); 12 – ostatní trasy (tečkovaně se šipkou je známeno předpokládané pokračování). Kresba D. Cendelín.

Abb. 17. Hauptanschlusstrassen Lukov – Brumov – Vršatec und bedeutende archäologische Fundstellen in der Umgebung. 1 – ehemalige Burgen; 2 – Befestigungsanlagen; 3 – urzeitliche Burgwälle; 4 – Grabhügel und Hügelgräber; 5 – Gräberfeld der Lausitzer Urnenfelderkultur; 6 – Kloster aus dem 13. Jhdt.; 7 – im Gelände gefundene Relikte der Anschlusstrassen; 8 – Trasse Lukov – Brumov – Vršatec; 9 – hypothetische Trasse zum Lissapass; 10 – hypothetische Trasse zum Hostein; 11 – Trasse mit mutmaßlicher Anbindung an neue Ausgangspunkte neuer Wirtschaftszentren (Stadt Frýsták bei Lukov, Stadt Valašské Klobouky bei Brumov); 12 – sonstige Trassen (gepunktet mit Pfeil ihre mutmaßliche Fortsetzung). Zeichnung D. Cendelín.



Obr. 18. Trasa Holešov–Lyský průmysk–Púchov/Lednice prochází těsně pod hraděním Krajčice (Lidečko I) hlubokým, do skály zasekaným úvozem. Foto P. Bolina, 2010.

Abb. 18. Die Trasse Holešov–Lissapass–Púchov/Lednice verläuft dicht unterhalb des Burgwalls Krajčice (Lidečko I) über einen tief in den Felsen gehauenen Hohlweg. Foto P. Bolina, 2010.

Jiné komunikace s návazností na trasu Lukov–Brumov–Vršatec

Kromě výše popsané trasy Lukov–Brumov–Vršatec a komunikací k Lyskému průmysku a přes Hostýnské vrchy byly v horském terénu při terénních průzkumech zjištěny výrazné relikty dalších zaniklých tras, kdysi patrně různého významu. Zde budou uvedeny pouze ty z nich, které umožňují komplexnější chápání komunikace Lukov–Brumov–Vršatec. Tyto trasy jsou v textu i na mapkách pro lepší identifikaci označeny římskými číslicemi I–VI (obr. 17). Relikty nejsou číslovány, na každé trase je uvádíme v posloupnosti od severu k jihu. Popisy a poznámky jsou až na výjimky zjednodušené, většinou se omezujeme jen na nejnnutnější lokalizační údaje.

Navazující trasa I

Jde o významnou, asi 30 km dlouhou komunikační linii s několika mimořádně výraznými relikty, sledovatelnou v terénu od silnice Hrobice – Velíková až na slovenskou hranici u osady Šanov (obr. 17). Je obtížně interpretovatelná, protože v průběhu času ji mohly využívat trasy spojující různé výchozí body. Velmi pravděpodobně měla návaznost na předpokládanou předhistorickou linii od Hostýna na Trenčínsko – v tom případě by hrad Lukov nevznikl pouze ve vidlici tras, ale na jejich křížení. Později mohla uvedená linie sloužit i jako spojnice největších panství v této části moravského příhraničí, panství lukovského a vizovského, s trenčínským Povážím. Dokladem využívání této trasy již ve 13. století je příslušnost vzdálené hraniční osady Šanov k majetku vizovického kláštera. Ani u největšího přiblížení této linie k trase Lukov – Brumov nebylo zjištěno jiné propojení, než jejich křížení mezi Lukovem a Hrobicemi.

49°13'15"N, 17°46'30"E: Komunikační žleb na severním okraji obce Lípa nad Dřevnicí.

49°12'6"N, 17°47'31"E: Dva komunikační žleby u Horského potoka jihovýchodně od Lípy.

49°12'10"N, 17°48'7"E: Torza opuštěných úvozů u silnice Zádveřice–Horní Lhota.

49°11'27"N, 17°48'23"E: Rozsáhlá soustava opuštěných úvozů vlevo od silnice Zádveřice–Horní Lhota odkláni trasu na Sehradice.

49°11'3"N, 17°48'13"E: Soustava opuštěných úvozů vedle silnice zastupuje cestu na Horní Lhotu s možnou návazností na směr Sehradice.

49°10'23"N, 17°49'7"E: Menší soustava úvozů u přechodu potůčku v trati Brdo.

49°9'17"N, 17°49'33"E: Zbytky soustavy úvozů na okraji lesa severně od Sehadic.

49°8'46"N, 17°50'0"E: Komunikační žleb a navazující soustava opuštěných úvozů na levém břehu potoka v Sehadicích.

49°5'58"N, 17°49'47"E: Soustava úvozů u silnice Petrůvka–Slavičín.

49°5'11"N, 17°50'18"E: Soustava úvozů kolem okraje lesa severovýchodně od Rudimova.

49°4'37"N, 17°50'57"E: Nevýrazná soustava v lese na návrší Ploštiny (477 m n. m.).

49°4'46"N, 17°51'35"E: Soustava plochých úvozů v remízku 1,5 km jihozápadně od Slavičina.

Navazující trasa II

Relikty této na návrší se nacházející trasy propojují vizovickou kotlinu s trasou k Lyskému průsmyku (obr. 17; obr. 5). Mohla být variantou trasy od Lukova přes tuto kotlinu, ale zároveň umožňovala přístup k Lyskému průsmyku ze starého sídelního území Podřevnicka. Využití pro dálkový i lokální dopravní pohyb se předpokládá až do vzniku silnic.

49°13'31"N, 17°53'12"E: Soustava úvozů ve výběžku lesa 2 km východoseverovýchodně od Vizovic.

49°13'35"N, 17°53'48"E: Zbytek soustavy úvozů 800 m jihozápadně od obce Ublo.

Navazující trasa III

Komunikace propojovala linii Lukov–Brumov s trasou I do směru na Trenčínsko (obr. 17). Podíl této spojky na dálkovém pohybu byl patrně minimální, protože jsou zde využitelné příhodnější linie od vzdálenějších a lidnatějších výchozích bodů a samotné Vizovicko je jako výchozí bod pro dálkový pohyb bezvýznamné. Její hlavní význam patrně spočíval v regionální úrovni, když sloužila ke spojení Vizovicka se Slavičínem.

49°7'33"N, 17°52'46"E: Na okraji lesa severně od obce Lipová.

Navazující trasa IV

Značná intenzita reliktní naznačuje, že šlo patrně o významnou dopravní linii, podle dosud zjištěného úseku směřující od severu k jihu (obr. 17). Trasa má největší hradisko regionu Klášťov ve vzdálenosti jednoho kilometru. Na jihu s ní mohou souviset relikty kolem Vlárského průsmyku, u Štítné nad Vlárí (mimo mapku). S velkou mírou pravděpodobnosti zde byla zachycena tzv. suchá trasa, paralelní s dnešní údolní dopravní linií současných silnic, definovanou vodotečemi Vlára, Brumovka, Senice a Horní (Vsetínská) Bečva.

49°13'15"N, 17°57'32"E a 49°13'10"N, 17°57'51"E: Dvě soustavy opuštěných úvozů na severním svahu kopce Svěradov na jižním okraji obce Pozdřechov.

49°11'56"N, 17°57'30"E: Intenzivní soustava opuštěných úvozů v lese na severním okraji opuštěné osady Ploština, 2 km severně od Drnovic.

49°9'5"N, 17°56'17"E: Silně erodovaný komunikační žleb se zbytky úvozů u zaniklého brodu na pravém břehu Vlárý u soutoku s Benčíci.

49°9'38"N, 17°57'19"E: Jižní sestup k bývalému brodu přes Vlárů ve formě mnohonásobné soustavy opuštěných úvozů 1,4 km severoseverovýchodně od Vlachovy Lhoty.

49°2'51"N, 17°59'4"E a 49°3'15"N, 18°0'3"E: Dvě výrazné soustavy opuštěných úvozů 2 km jihovýchodně a jihovýchodně od středu obce Štítná nad Vlárí (mimo mapku) – rozsah a intenzita reliktní svědčí, že byly patrně využívány i z jiných směrů, nejenom z předpokládaného severu.

Navazující trasa V

Relikty této trasy pravděpodobně nesouvisí s hradem Lukovem a osadou Lukov, ale s novým výchozím bodem, který představuje město Fryšták. Toto vrcholně středověké město (srov. Kuča 1996, 852–854) s největší pravděpodobností k sobě „přitáhlo“ okolující dálkové pozemní spoje. Významné větvení dálkové trasy od Fryštáku k východu a napojení na starší trasu Lukov–Brumov–Vršatec dokládají relikty východně a severovýchodně od osady Hvozdná (obr. 5; obr. 17).

49°18'53"N, 17°38'1"E: Soustava opuštěných úvozů na přechodu horního toku potoka Mojena východně od Přílepy. Jde o významný relikv původní, od severozápadu přicházející trasy z Hornomoravského úvalu, z větší části překryté současnou silnicí Holešov – Přílepy – Lukoveček – severní okraj Fryštáku, který sloužil jak komunikaci směřující k hradu Lukovu, tak později na Fryšták.

49°15'47"N, 17°45'32"E; 49°15'42"N, 17°45'28"E; 49°15'39"N, 17°45'32"E: Tři soustavy opuštěných úvozů střední až značné intenzity jednoznačně směřující k východu do katastru obce Březová.

49°15'23"N, 17°45'41"E: Soustava asi pěti širokých úvozů zkracující serpentinu silnice z Hvozdné do Slušovic – nelze vyloučit, že sloužila i severojižní trase I.

49°14'54"N, 17°45'53"E: Rozlehlá soustava opuštěných úvozů vedle silnice z Hvozdné do osady Veselá může dokládat, že název osady Veselá (tak jako místní jména Veselí, Veselka, Veselíčko) je původně jménem krčmy na cestě (srov. Hosák–Šrámek 1980, 691–693).

Navazující trasa VI

Položení této dopravní linie v krajině jižně od hlavního hřebene Vizovických vrchů jednoznačně souvisí s městem Valašské Klobouky (obr. 17). Na rozdíl od města Fryštáku, který se stal novým centrem lukovského panství a novým výchozím bodem středověkých komunikací, Klobouky vznikly jako další centrum panství vedle Brumova, těžící z výhodnější krajinné polohy mimo úzké údolí dolního toku Brumovky. Nadlokální význam trasy VI spočíval ve skutečnosti, že k popisované linii Lukov–Brumov–Vršatec vytvořila s využitím trasy k Lyskému průmysku alternativu, která eliminovala přecházení vizovické kotliny a sestup k Brumovce pod hradem Brumovem. Je dosti pravděpodobné, že trasa byla využívána již před lokací dnešních Klobouků ve 14. století nedaleko starší osady položené níže u Brumovky (dnešní Staré město). Dokonce je možné, že tato starší osada vznikla v závislosti na asi 1 km vzdáleném brodu.

49°11'28"N, 17°59'12"E; 49°11'11"N, 17°59'25"E: Dvě dobře dochované sousedící soustavy opuštěných úvozů na hřebenu u pasek Váša, asi 1,3 km severoseverovýchodně od osady Tichov.

49°9'40"N, 17°59'47"E: Soustava opuštěných úvozů na okraji lesa vedle silnice na severním okraji osady Smolina má přímou variantu do strmého svahu i pozvolnější variantu „vozovou“ rovněž s opuštěnými úvozy.

49°8'55"N, 18°1'20"E: Několik metrů široká sníženina na pastvině vedle silnice u kaple 1,4 km severovýchodně od centra Valašských Klobouků je zbytkem výstupu od přechodu Brumovky (Klobouckého potoka).

49°8'38"N, 18°1'46"E: Rozsáhlá soustava opuštěných úvozů ve výběžku lesa 1,6 km východoseverovýchodně od centra Valašských Klobouků směřuje do sedla mezi kóty Ploštiny (739 m n. m.) a Královec (655 m n. m.).

49°6'43"N, 18°3'0"E: Velká soustava asi osmi opuštěných úvozů různé intenzity 0,5 km severoseverozápadně od centra osady Návojná končí v údolí mohutným komunikačním žlebem a k severu směřuje na kótu Vrchy (632 m n. m.) a do sedla mezi kótu Ploštiny a Královec.

49°5'30"N, 18°3'34"E: Soustava šesti opuštěných úvozů na okraji lesa se spojuje do jediného komunikačního žlebu v trati Zámostný, 2 km jihojihovýchodně od osady Návojná.

Závěr

Komunikace střežená hrady Lukov, Brumov a Vršatec dává představu o způsobu, jakým se původně mohly přecházet pásma pohraničních hor chránících český středověký stát téměř po celém jeho obvodu. Názor, že Vlárský průsmyk byl odedávna hlavní spojnici této části východní Moravy s Povážím (např. Langová 1995, 9; Plaček–Bóna 2007, 324), se neukázal být nosným. Pochybovat je třeba i o interpretaci Brumova jako hradu vzniklého k ochraně Vlárského průsmyku (srov. Kohoutek 1995, 9; 122; Pokluda 1995, 157; Plaček 2001, 130–132), když průsmyk vede o 3 km jižněji. Navíc je třeba dodat, že ústí průsmyku na moravské straně u Bohuslavic nad Vlárrou činily ve středověku obtížně prostupným rozsáhlé zamokřené nivy, v důsledku kterých dodnes mezi Bohuslavicemi a Popovem u Štítné nad Vlárrou neexistuje ani silnice. Do průsmyku se složité vstupuje ze stran, především od Slavičina, přičemž místo možné kontroly pohybu průsmykem na soutoku Vlárrou s Brumovkou by bylo od Štítné ke Svatému Štěpánu možné obejít po přilehlých návrších. Ve skutečnosti se dálkový pohyb ze Slavičína ve Štítné nad Vlárrou odklonil na trasu, která po přilehlých návrších paralelně sleduje průsmyk až na slovenskou stranu. Důkazem toho jsou rozsáhlé soustavy opuštěných úvozů směřujících od Štítné na jihovýchod (49°3'12"N, 17°59'10"E; 49°3'29"N, 17°59'35"E; 49°3'11"N, 18°0'10"E; 49°2'58"N, 18°0'28"E). Odvěký dopravní význam Vlárského průsmyku je tedy nutno přijímat jako jistý mýtus; využití průsmyku pro dálkovou dopravu lze spíše odvozovat až od jeho postupného osídlování, když cestu tudy měl kdo udržovat, zpevňovat a zvyšovat nad úroveň blízkých vodotečí.

Odklon dálkových linií z návrší do Vlárského průsmyku byl patrně pozvolný, přičemž pro některý typ dopravního pohybu byla návrší používána asi až do novověku. Význam jedinečných „suchých tras“ byl postupně zmenšován propojením sídelních center v moravském příhraničí (Vsetín, Valašské Klobouky, Slavičín, Bojkovice), která dálkový pohyb „přitahovala“ a stávala se přitom novými výchozími (nebo průchozími) body. Změna dopravních linií ovlivňovala i původní výchozí body jak na moravské, tak i na slovenské straně Bílých Karpat. Význam výchozích bodů Holešovsko – údolí Váhu u Ilavy zanikl úplně, stejně jako průchozích bodů symbolizovaných brumovským hradem a na slovenské straně hradem Vršatec. Jižnější směřování Vlárského průsmyku oproti původní trase po návrších posílilo význam Trenčínska jako výchozího bodu na Moravu, což mohlo být důvodem, že se hlavní cesty do severního Pováží soustředily na Vsetínsko. A to i z původního výchozího bodu, z Holešovska.

Prameny a literatura

- BOLINA, P., 2005: Byl hrad Svojanov u Poličky posledním centrem tzv. úsobrné provincie? (Příspěvek k historii moravsko-českého pomezí II) – War die Burg Swojanow das letzte Zentrum Provinz Úsobrno? (Ein Beitrag zur Geschichte des böhmisch-mährischen Grenzlandes, Teil II), ČMM CXXIV, 3–46.
- CDB: Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae II, 1198–1230 (Friedrich, G., ed.). Pragae 1912; III/2, 1237–1240 (Friedrich, G.–Kristen, Z., edd.). Pragae 1962; V/2, 1267–1278 (Šebánek, J.–Dušková, S., edd.). Pragae 1981.
- CENDELÍN, D., 2000: Nové objevy prehistorického osídlení ve Vizovických vrších a staré komunikace – Neue Entdeckungen vorgeschichtlicher Besiedlung in der Vizovice-Bergen und alte Kommunikationen, VVM LII, 377–385.
- 2002: Ostrý vrch – hradisko popelnicových polí se satelitním sídlištěm u Vizovic, VVM LIV, 303–305.
- ČIŽMÁŘ, M., 1996: Die Stellung der Púchov-Kultur auf dem Gebiet der Mährischen Pforte. In: Kontakte längs der Bernsteinstraße (zwischen Caput Adriae und den Ostseegebieten) in der Zeit um Christi Geburt, 173–182. Kraków.
- 2004: Encyklopedie hradišť na Moravě a ve Slezsku. Praha.
- ČIŽMÁŘ, M.–KOHOUTEK, J.–LANGOVÁ, J., 1993: Hradisko púchovské kultury u Všeminy, okr. Zlín, Právěk NŘ 3, 161–175.
- DOHNAL, V., 1977: Kultura lužických popelnicových polí na východní Moravě. Fontes archaeologiae Moraviae 10. Brno.
- 1988: Opevněná sídliště z doby popelnicových polí na Moravě. Studie Muzea Kroměřížska '88. Kroměříž.
- HOSÁK, L.–ŠRÁMEK, R., 1980: Místní jména na Moravě a ve Slezsku II. M–Ž. Praha.

- JANIŠ, D.–KOHOUTEK, J., 2003: Královské hrady východní Moravy a jejich úloha v mocenském a správním systému ve 13. a 14. století – Königliche Burgen Ostmährens und ihre Aufgabe im Macht- und Verwaltungssystem im 13. und 14. Jahrhundert, AH 28, 357–374.
- KOHOUTEK, J., 1992: Nová pravěká výšinná sídliště na východní Moravě, Pravěk NŘ 2, 261–273.
- 1993: Drobné středověké fortifikace na Podřevnicku a jejich vztah ke kolonizačnímu procesu na jihovýchodní Moravě – Kleine mittelalterliche Befestigungssitze auf dem Gebiet „Podřevnicko“ und ihre Beteiligung an dem Kolonisationsprozeß, AH 18, 167–179.
- 1995: Hrady jihovýchodní Moravy. Zlín.
- KOHOUTEK, J.–VÁCHA, Z.–VRLA, R., 2002: Nové poznatky o gotické architektuře jihovýchodní Moravy – Neue Erkenntnisse über die gotische Architektur im südöstlichen Mähren, AH 27, 425–444.
- KUČA, K., 1996: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I. A–G. Praha.
- LANGOVÁ, J., 1995: Pravěké osídlení Zlínska. In: Zlínsko. Vlastivěda moravská (Nekuda, V., ed.), 91–155. Brno.
- PIETA, K., 1982: Die Púchow-Kultur. Nitra.
- PLAČEK, M., 2001: Ilustrovaná encyklopedie moravských hradů, hrádků a tvrzí. Praha.
- PLAČEK, M.–BŮNA, M., 2007: Encyklopedie slovenských hradů. Praha.
- POKLUDA, Z., 1995: Historický vývoj. In: Zlínsko. Vlastivěda moravská (Nekuda, V., ed.), 157–197. Brno.
- VÁCHA, Z.–VRLA, R., 2010: Nové poznatky o stavebním vývoji hradu Lukova – Neue Erkenntnisse über die bauliche Entwicklung der Burg Lukov, AH 35, 427–439.

Zusammenfassung

Die Rolle der Burgen Lukov und Brumov im Verkehrswegesystem Ostmährens

Die Erforschung der Relikte untergegangener Verkehrswege in der Region SO-Mähren hat gezeigt, dass die romanischen Burgen Lukov und Brumov zu Beginn des 13. Jahrhunderts im Kern zum Schutz wichtiger Trassen angelegt wurden, welche das alte Siedlungsgebiet der Obermährischen Talenge und (von der Region Holešov) das Gebiet des Mittellaufs der Waag miteinander verband. Auf dieser Trasse gründete der Kastellan Smil von Střilky Anfang der sechziger Jahre des 13. Jahrhunderts in Vizovice das Zisterzienserkloster Smilheim. Der gleiche Verkehrsweg wurde auf der slowakischen Seite von der Burg Vršatec geschützt. Weiter in Richtung Südosten wurde die Trasse nicht erforscht, jedoch kann man davon ausgehen, dass sie nach Überwindung der Waag bei Ilava (Illau) um die Burg Košeca bis nach Rožňava und durch das obere Ponitrie-Gebiet bis in die Region der slowakischen Bergbaustädte weiterführte.

Die festgestellten Relikte der Verkehrsbewegungen auf dieser Trasse belegen, dass sie nicht nur im Mittelalter, sondern auch in früheren Zeiten intensiv genutzt wurde, denn ihr Verlauf zeigt außer Burgen auch völlig offenkundige Bindungen an eine Reihe urzeitlicher Fundstellen. So wurde wie in einer Reihe von anderen Fällen die Entwicklung eines Verkehrsnetzes mit Fernbedeutung von den sog. trockenen Trassen bis hin zu neuzeitlichen Verkehrswegen in den Tälern bestätigt, die an den gemeinsamen Verbindungspunkten steile Erhöhungen eliminierte, meist jedoch um den Preis einer wesentlichen Verlängerung des Weges. Umgekehrt muss etwa die bedeutende Rolle des Wlarapasses für den Verkehr in frühester Zeit und sein Schutz durch die Burg Brumov angezweifelt werden, wie dies in der bisherigen Fachliteratur bisher aufgeführt wurde.

Die Untersuchung hat im Gebiet der Hosteiner und Wisowitzer Berge auch auf der mährischen Seite der Weißen Karpaten zu der Entdeckung weiterer bedeutender untergegangener Verkehrslinien geführt. Es wurde vor allem ein Verkehrsweg entdeckt, der sich östlich von der Burg Lukov mit der nach Brumov und Vršatec führenden Trasse kreuzte. Er kam von dem Burgwall auf dem Hostein (Ausgangspunkt könnte Oberschlesien gewesen sein) über die Hosteiner Berge und verlief durch die Region Slavičín weiter bis in die Region Trenčín. Eine andere wichtige Trasse führte von Lukov zum Lissapass und nach Puchau. Von ihr zweigten auf dem Hauptkamm der Wisowitzer Berge ein durch viele Relikte belegter Weg, an dem die Stadt Valašské Klobouky entstand. Sie führte auch weiter bis zur Burg Vršatec, ermöglichte jedoch von Lukov aus, das Wisowitzer Becken sowie den anstrengenden Weg durch das Brumovkatal zu umgehen.

Die Untersuchung der alten Verkehrswege in der Region Südostmährens erwies sich hinsichtlich einer Erweiterung der Interpretationsmöglichkeiten von einer Reihe von Fundstellen somit als sehr perspektiveträchtig.