

Martínek, Jan; Vích, David

Hradiště u Vrážného a jeho význam v kontextu sítě starých cest

Archaeologia historica. 2014, vol. 39, iss. 2, pp. 549-561

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

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/130328>

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.

HRADIŠTĚ U VRÁŽNÉHO A JEHO VÝZNAM V KONTEXTU SÍTĚ STARÝCH CEST

JAN MARTÍNEK – DAVID VÍCH

Abstrakt: Z hradiště u obce Vrážné (Česká republika, Pardubický kraj, okr. Svitavy) se pomocí detektorů kovů podařilo získat první movité nálezy ukazující na datování lokality do staršího úseku vrcholného středověku. Analýza kartografických pramenů a identifikace reliktů zaniklých cest (úvozů) mimo jiné s pomocí leteckého laserového skenování ukázala na možný význam hradiště jako strážního místa komunikací, především trasy Mohelnice–Jevíčko.

Klíčová slova: Vrážné – hradisko – komunikace – letecké laserové skenování – detektor kovů.

A Hillfort near Vrážné and its Importance in the Context of a Network of Old Routes

Abstract: Metal detecting at a hillfort near Vrážné (Czech Republic, Pardubice Region, Svitavy District) has yielded the first moveable finds that place the location in the early phase of the high Middle Ages. Analysis of cartographic sources and identification of the remains of defunct routes (farm tracks) with the help of aerial laser scanning indicate the possible use of the hillfort as a guard post, especially on the Mohelnice–Jevíčko route.

Key words: Vrážné – hillfort – communication – aerial laser scanning – metal detector.

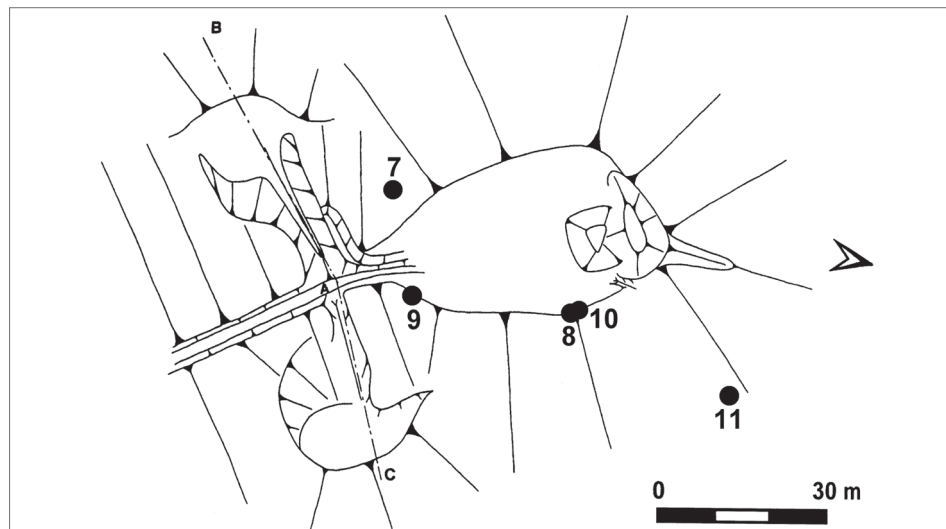
1.1 Vymezení oblasti, historický rozbor a popis lokality

V severní části Malé Hané, na okraji Jevíčské sníženiny (Hory a nížiny, 34, 542), 7 km severovýchodně od Jevíčka a 11 km jihovýchodně od Moravské Třebové, se nachází obec Vrážné. Při jižním okraji intravilánu obce na severním výběžku hřbetu v nadmořské výšce 410 m n. m. se nachází opevnění, přičemž pomístní jméno „Hradisko“ nese, alespoň podle ZM 1:10 000, kopec 600 m jihovýchodně od popisované lokality. Zde se však v terénu žádné stopy opevnění nevyskytují.

Písemné zprávy poprvé uvádějí Vrážné k roku 1258 (CDB V, 252–257, č. 160). V roce 1407 se Vrážné uvádí jako součást cimberského panství (Hosák–Šrámek 1980, 744; Plaček 1993, 106; Plaček 2001, 709). Nikde v písemných pramenech se však neobjevuje zmínka o opevněném sídle. Tento fakt a naprostá absence archeologických nálezů, keramiku nevyjímaje (Mackerle 1957, 95), pak příležitostně vedly k úvahám o možném pravěkému stáří fortifikace (Hikl 1948, 43; Plaček 2001, 709).

Opevnění zaujímá rozšířený konec úzké ostrožny přepažené příkopem (popř. příkopy) a valem, přičemž svah pod vyústěním příkopů je lunicovitě odkopán, snad za účelem zúžení přístupové šije, a tím zlepšení fortifikačních vlastností zbudovaného opevnění. Zbývající vnitřní prostor fortifikace vymezuje od okolního svažitého terénu terénní hrana. Na nejchráněnějším místě v areálu opevnění se nachází deprese přibližně čtvercovitého tvaru, považovaná, patrně důvodně, za suterén obytné věže (podrobnější popis Plaček 1993, 106; Plaček 2001, 709; Cejpková 2004, 239–240). V nedávné době bylo provedeno zaměření lokality (Cejpková 2004, obr. 1).

Archeologický výzkum lokality nebyl zatím proveden ani v omezeném rozsahu, známé dosud nebyly ani žádné movité archeologické nálezy, přičemž situace na celém k. ú. Vrážné není i přes poměrně intenzivní povrchovou prospekci regionu posledních let o mnoho lepší. Archeologické nálezy zde dosud reprezentují pouze dva denáry Vladislava Jindřicha z let 1246–1247 vyorané u Vrážného počátkem 40. let minulého století v poloze „Hlošek“ (Kašparová 2003–2004, 75).



Obr. 1. Plán lokality s místy nálezů artefaktů č. 7–11. Podle Cejmová 2004, upraveno.

Abb. 1. Plan der Fundstelle mit Fundorten der Artefakte Nr. 7–11. Nach Cejmová 2004, modifiziert.

1.2 Detektorová prospekce

Naprostá absence movitých pramenů z hradiště a drastický atak nelegálních uživatelů detektorů kovů na okolní opevněné lokality vedoucí nezdárně k téměř úplnému odkovení s následným obchodováním předmětů i na různých internetových aukcích (např. Plankenberk u Biskupic, Vraní Hora, Radkovské hradisko aj.) byly motivem povrchové prospekce lokality spojené s využitím detektoru kovů. K první prospekci zde došlo 5. 7. 2006 (délka prospekce 2,5 h, použité VLF přístroje: Fisher 1270 a Minilab X-TERRA 70). Byla zaměřena na předměty především z barevných kovů, což vedlo k objevu recentního kování a několika hřebů (předměty č. 1–6, s nimiž zde nebudeme dále pracovat) v bezprostředním okolí čtvercové deprese interpretované jako suterén stavby. Ve dnech 15. 9. a 9. 11. 2010 proběhla další prospekce, tentokrát s pulzním detektorem Minilab GPX 4500 (celkem 5 hodin), jež vedla k objevu prvních (a dosud zároveň posledních, č. 7–11) archeologicky relevantních předmětů. Tento úspěch (což je ovšem pojem v dané situaci velmi relativní) přičítáme zmiňované skutečnosti, že na mapách včetně turistických byla poloha „Hradiště“ situována do jiných míst. Tento omyl pak patrně vedl k odklonu části rabovacích aktivit mimo zájmový prostor. Že tento stav netrval věčně, patrně dokládá poslední návštěva lokality dne 16. 7. 2013 se stejným pulzním detektorem (s časovou dotací 1 h), při které již k objevu relevantních archeologických předmětů nedošlo, místo toho bylo registrováno několik vkopů pravděpodobně detektorového původu.

1.3 Lokalita ve světle archeologických nálezů

*Soupis předmětů:*¹

7. kopinatá radlice s nedovřenou tulejí, 117 × 30 × 25 mm, E 0628254, N 5503863, západní svah, celková hloubka 20 cm, z toho 14 cm ve sterilním podloží hrotem po svahu (obr. 2:1)

8. koncové kování pochvy, 39 × 38 × 10 mm, E 0628288, N 5503895, východní svah těsně pod hranou fortifikace, hloubka 16 cm, z toho 4 cm v podloží v blízkosti č. 10 (obr. 2:3)

¹ Uvedené souřadnice jsou v UTM, WGS 84.

9. hrot šípu s trnem a tělem romboického příčného průřezu, 110 × 12 × 11 mm, E 0628286, N 5503864, východní svah těsně pod hranou fortifikace v hloubce 20 cm, z toho 5 cm ve sterilním podloží hrotem do svahu k opevnění (obr. 2:4)

10. nůž s trnem pro nasazení rukojeti, 150 × 22 × 3 mm, E 0628283, N 5503902, východní svah těsně pod hranou fortifikace, hloubka 12 cm na rozhraní humusové vrstvy a podloží (obr. 2:5)

11. hrot šípu s dlouhou tulejí a plochým listem,² 124 × 27 × 16 mm, E 0628297, N 5503903, východní svah, hloubka 18 cm, z toho 6 cm v podloží hrotem do svahu směrem k opevnění (obr. 2:2)

Předmět č. 7 (obr. 2:1) představuje kopinatou radlici tradičně považovanou za součást rýlového rádlu (Beranová 1980, 74; Nekuda 1985, 39), analýza výrobků ze Sezimova Ústí však ukazuje na jejich možné širší využití při práci s hlinou včetně řemeslné činnosti (Krajc 2003, 135). Kopinaté radlice mají dlouhý časový vývoj (Nekuda 1985, 39; Belcredi 1989, 444), hojně se vyskytují ve středověku a novověku (Nekuda 1975, 135; Belcredi 2006, 352). Datování a vztah studovaného exempláře k opevnění, na jehož svazích byl nalezen, tak zůstávají otevřené, hloubka uložení a stav koroze dovolují úvahy i o vrcholně středověké dataci.

S analogicky řešenými noži, jako je nalezený exemplář s oboustranně odsazeným trnem pro nasazení rukojeti z organického materiálu (obr. 2:5), se setkáváme již v mladších úsecích pravěku, pro období středověku patří díky svému širokému rozšíření a univerzálnímu využití k nejčastěji nalázaným železným předmětům.

Hrot šípu č. 9 náleží k typu B1a (Durdík 1972, obr. 3), B11 (Ruttkey 1976, Abb. 54), A II (Krajc 2003, 186, obr. 150) či D 2-4 (Zimmermann 2000, 75). Druhý hrot č. 11 lze klasifikovat jako typ II (Nadolski 1954, 64), T5-5 (Zimmermann 2000, 63–64), A7a–c (Ruttkey 1976, 329) a B 1a (Krajc 2003, obr. 150). Oba hroty byly vzhledem ke svým rozměrům a tvarům určeny pro střelbu z luku. Orientace obou hrotů směrem do svahu proti hradišti by mohla hypoteticky naznačovat střelbu proti fortifikaci, v případě pouhých dvou jedinců však nemůžeme vyloučit vliv postdepozicičních procesů či náhodu.

Předmět č. 8 je nepochybně nejzajímavějším předmětem celé kolekce. Dle tvaru a profilace jde jistě o koncové kování pochvy sečné zbraně chránící pouzdro před poškozením ostrým hrotem zbraně, k čemuž nezdělaná docházelo (k ikonografickým pramenům Žákovský 2011, 151). Analogie, popř. blízké kusy nacházíme např. v kování z Hradišťka u Davle (Richter 1982, 165, obr. 109:4), Moravského Krumlova (Žákovský 2011, 151–152, obr. 6) či Noweho Miasta nad Wartą (Grygiel–Jurek 1996, 181, ryc. 141:3).

Bohužel, všechny získané předměty jsou chronologicky v zásadě irelevantní, jak je ostatně u předmětů z tohoto materiálu obvyklé. Chronologicky poněkud citlivější předměty, především ostruhy, se objevit nepodařilo. Určitou, byť velmi vratkou oporu poskytují pouze hroty šípů. Typ odpovídající hrotu č. 8 kladou západně od našich hranic do 10./11.–14. století (Zimmermann 2000, 75), ve střední Evropě pak do 13. až první poloviny 14. století (Ruttkey 1976, 331; Krajc 2003, obr. 153). Hrot č. 11 se vyznačuje poměrně širokou datací od 9. do 14. století s možným ojedinělým výskytem i později (Slivka 1980, 239–240).

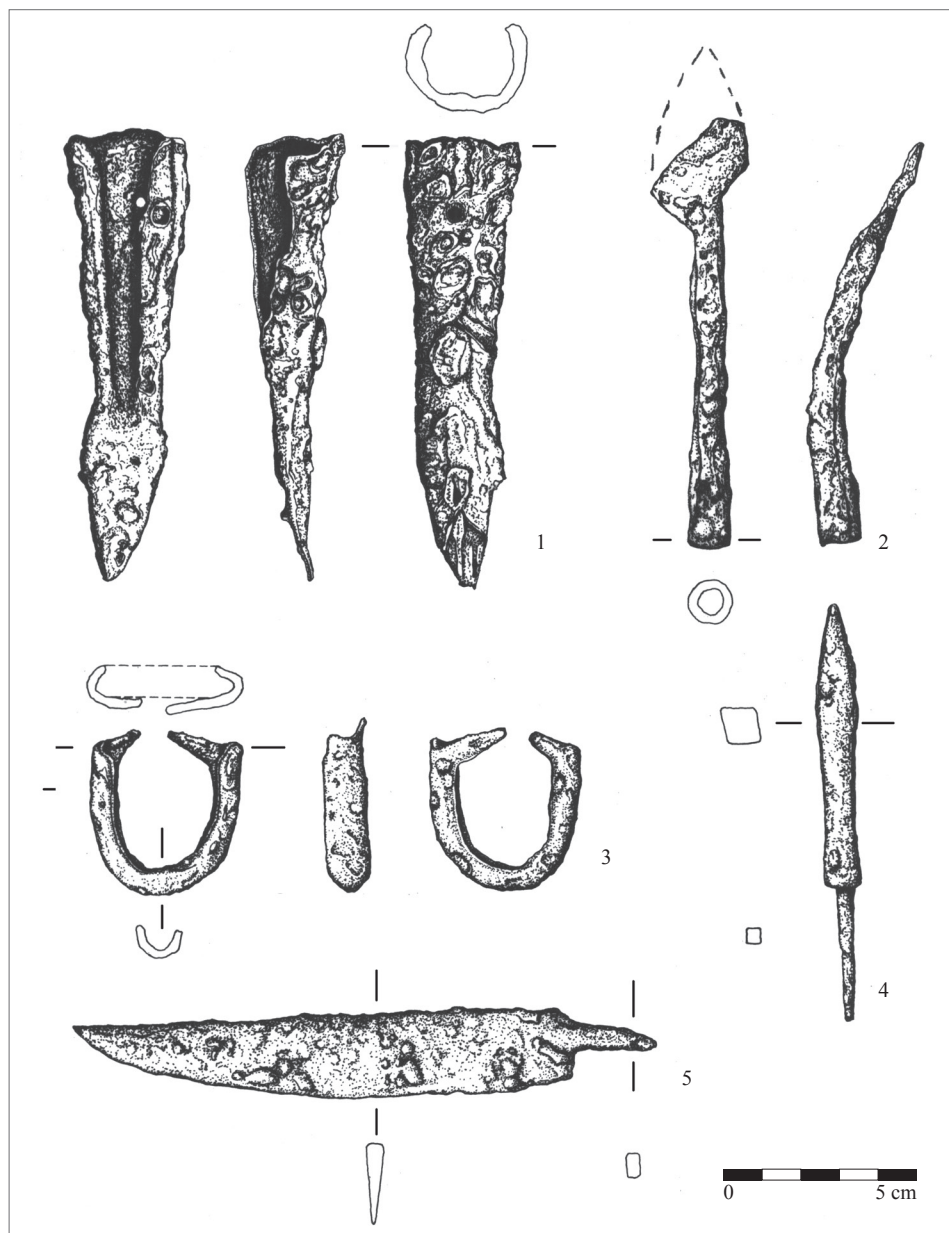
Jiným problémem je souvislost prezentované kolekce s opevněním, zvláště v případě hrotů může jít o náhodnou záležitost související např. s lovem. Na problematiku souvislostí kopinaté radlice jsme již poukázali, nicméně v případě ostatních předmětů, většinou zjištěných těsně pod východní hranou fortifikace, se jeví pravděpodobnost náhodného výskytu v daném prostoru, skladbě a souvislostech jako velmi nízká. Pro úplnost dodejme, že prakticky v celém areálu hradiště jsme zjišťovali hřeby, obvykle nalázané v hlině charakteru podloží, které s ohledem k situaci s velkou pravděpodobností s opevněním bezprostředně souvisí a které mohou maskovat některé drobné a výmluvnější archeologické předměty (např. právě hroty šípů). Hřeby nejspíše souvisí s použitým materiálem zástavby – dřevem.

Dle zjištěných poznatků vzniklo hradiště u Vrážného ve vrcholném středověku, spíše v jeho starším úseku. Opevnění mělo jednoduchý charakter se značným (či výhradním) použí-

2 V době nálezů byl list celý, pouze druhotně dislokovaný, ale zbývající část listu se při konzervaci nepodařilo zachovat.

tím hlíny (val) a – s ohledem na hojně nálezy hřebů – dřeva. Vzhledem k minimální (respektive donedávna prakticky nulové) frekvenci movitých nálezů nemělo opevnění patrně dlouhého trvání a poměrně záhy zaniklo.

Další otázkou je příčina vzniku opevnění a jeho účel. Většinou se uvažuje o souvislosti se sídlem nižší šlechty (Cejpová 2004, 239), současný stav poznatků však nabízí i jiné řešení.



Obr. 2. Nálezy č. 7–11 z hradiště u Vrážného. Kresba M. Pleska.
Abb. 2. Funde Nr. 7–11 von dem Burgwall bei Vrážné. Zeichnungen M. Pleska.

2.1 Výzkum historických komunikací na pomezí východních Čech a severozápadní Moravy a vymezení hlavních tras v okolí hradiště

Výzkumem reliktních historických komunikací ve studovaném regionu se již dříve zabývali také další badatelé, zejména Dušan Cendelín, Pavel Bolina a Dušan Adam, kteří se soustředili především na relikty historické trasy z Čech na Moravu v úseku Litomyšl–Svitavy–Jevíčko–Konica (Cendelín–Bolina–Adam 2010). Vedle těchto reliktních zmapovali část trasy z Olomouce na Biskupice a z Jevíčka na Mohelnici. Podobné výzkumy provádí také Pavel Šlězár, který vedle identifikace řady reliktních úvozových cest jako první vyslovil hypotézu starého komunikačního spojení mezi Olomoucí a Biskupicemi s pokračováním na Jevíčko (Pavel Šlězár – ústní sdělení). Naše činnost tedy do jisté míry navazuje na dřívější práce těchto badatelů.

Jako hlavní vodítko pro hledání reliktních úvozových cest posloužily mapové podklady I. a II. vojenského mapování (obr. 3, 4). V těchto pramenech lze úspěšně sledovat původní struktury cestní sítě, která, jak potvrdil následný průzkum, má v terénu adekvátní odraz v podobě reliktních úvozových cest. Předpoklad, že tato cestní síť odráží starší, ještě středověkou situaci, potvrzuje její vazba na jednotlivé církevní a především feudální (tj. v 18. a 19. století zaniklé) objekty. Ze studia těchto pramenů pak vyplývá nutnost věnovat pozornost tzv. průběžným liniím, tedy jakýmsi pomyslným čarám splňujícím určité předpoklady, především plynulé procházení krajinou mimo struktury pluzin či průběh při hranicích jednotlivých obcí. V rámci procesu selekce je dále důležité sledovat jejich vztah k poloze významných objektů a také ke struktuře říční sítě a reliéfu. Průběžné komunikační linie by měly plynule probíhat krajinou a spojovat významná místa převážně po konvexních tvarech mimo údolí vodních toků a pokud možno s co nejméně členitým podélným profilem. Indikují tak trasy důležitých regionálních či dálkových historických cest, přičemž přítomnost či nepřítomnost reliktních úvozových cest v terénu pak pomáhají předpokládaný průběh historických komunikací verifikovat, či naopak odmítnout a hledat jiná řešení. Na základě uvedených mapových podkladů byly v terénu vyhledávány a pomocí ručního GPS přístroje dokumentovány relikty komunikací s následným zpracováním v programu QuantumGIS.

Jako velmi cenný nástroj pro hledání a mapování úvozových cest se později ukázalo letecké laserové skenování (dále jen LLS), pro předmětné území vytvořené v roce 2012 jako dílčí výstup projektu „Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech“, který je součástí Programu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI) Ministerstva kultury ČR.³ V rámci oboru krajinné archeologie se u nás touto metodou zabývá např. Martin Gojda (Gojda a kol. 2011) a podobné přístupy lze sledovat také v zahraničí: v Rakousku (Doneus a kol. 2008), Německu (Sittler–Schellberg 2006; Bofinger 2007), Itálii (Lasaponara a kol. 2011) či Norsku (Bollandsas a kol. 2012). Možnosti využití této technologie při výzkumu starých cest jsou podrobněji popsány v metodickém materiálu „Moderní metody identifikace a popisu historických cest“ (Martínek a kol. v tisku).

LLS je relativně novou metodou dálkového průzkumu Země, s jejíž pomocí lze mimo jiné vytvářet výškové modely terénu či povrchu v rastrové nebo vektorové podobě. Pro účely sledování archeologických objektů byla zvolena hustota skenování tři laserové body na 1 m². Při tomto rozlišení je možné na výstupech z dat LLS rozpoznat většinu dopravních terénních tvarů, jako jsou úvozové cesty, mělké deprese po zavezených úvozových cestách, násypy a příkopy, strže vzniklé zahloubením úvozových cest a další objekty. Skenování probíhalo v jarních měsících (březen a duben), tedy v době, kdy je vegetace ještě bez olistění a nízké porosty jsou zcela slehlé. V místech, kde vegetace zůstává i v tomto období olistěná (v případě neopadavých listnatých stromů) nebo kde se nachází mladý více zapojený porost, bylo provedeno skenování s vyšší hustotou bodů. Výsledkem leteckého laserového skenování byl soubor prostorových bodů, tzv. „mračen bodů“, které byly následně převedeny do rastrové podoby ve formě digitálního modelu terénu, jenž aproximuje průběh fyzického povrchu Země bez povrchových objektů (vegetace, budov). Vzhledem k zvolené hustotě bodů byl proveden převod na rastr s metrovými rozlišením.

K vizualizaci dat digitálního modelu terénu byla použita analýza sklonitost s vykreslením v odstínech šedé. V základním zobrazení nabývá rastr hodnot 0° až 90°. V tomto případě se

3 Bližší informace jsou k dispozici na webových stránkách www.historicke-cesty.cz.

provádí vizualizace tak, že rovným plochám s hodnotou 0° je přiřazena bílá barva a strmým plochám s hodnotou 90° je přiřazena černá barva. Při tomto nastavení se však rastr jeví obvykle dosti vybledlý, jelikož stupnice šedé není plně využita (sklony vyšší než 45° jsou totiž v našich podmínkách zastoupeny jen minimálně). S přihlédnutím k morfologii studovaného území byl tedy nakonec zvolen menší interval od 0° do 15° v odstínech šedé 255 (bílá) až 0 (černá). Ostatní buňky rastru s hodnotami sklonů 15° až 90° byly zobrazeny již jen černou barvou. Tím bylo docíleno výraznějšího vykreslení tvarů na plochách s podobným sklonem (viz obr. 5). V další fázi byla provedena ruční vektorizace úvozů, které byly identifikovány na gridu sklonitosti (viz obr. č. 6). Pro úplnost dodejme, že grid sklonitosti byl použit také jako referenční podklad při opravě průběhů linií starých cest zjištěných z map I. a II. vojenského mapování. Hlavní úpravy byly prováděny především u komunikačních linií z I. vojenského mapování, které bylo nutné, vzhledem k nepřesnostem mapového díla, transformovat do souřadnicového systému S-JTSK. Jako základ této transformace byly použity tzv. identické body, tedy objekty, které lze dnes jednoznačně identifikovat jak přímo v terénu, tak i na georeferencovaných mapách (místa křížení či souběhů cest, objekty nacházející se při cestách – kostely, kapličky, kříže, mostky atd.).

Na základě výše uvedených podkladů a kritérií byly vymezeny možné směry regionálních cest v okolí Vrážného, konkrétně trasy Olomouc–Biskupice–Jevíčko, Prostějov–Moravská Třebová, Mohelnice–Jevíčko a Boskovice–Moravská Třebová, a dále určena viditelnost jednotlivých úseků cest z hradiště. Výsledkem analýzy viditelnosti je binární grid nabývající hodnot 1 pro viditelné plochy a 0 pro skryté plochy (viz obr. 7). Na prvních třech trasách jsou v terénu dochovány dobře patrné reliktury ve formě víceokrajných úvozů.

Trasa Olomouc–Biskupice s pokračováním na Jevíčko

První trasa vedla z Olomouce přes Náměšť na Hané, dále na Bohuslavice, Hvozd a Kladky (zde k r. 1581 zmiňovány dvě zaniklé tvrze, Urbář panství Mírov a Svitavy, 80; k lokalizaci tvrzí Pištělák 1986) a odtud ve dvou samostatných větvích na Březinky a Nectavu do údolí Malé Hané směrem na Biskupice a Jevíčko. Významným bodem na trase byl především hrad v Náměšti na Hané, který kontroloval její vyústění do oblasti Hané, a dále také Bohuslavická tvrz nacházející se při brodu přes tok Šumici, jejíž polohu lze ztotožnit s pomístním názvem Hradisko u Bohuslavice (Hosák 2004, 528). Neméně důležitým objektem na trase byl také hrad Plankenberk, který kontroloval vyústění trasy do prostoru Malé Hané. Souvislost s danou komunikací nelze vyloučit ani v případě nectavského hradiška situovaného na ostrožně nad vlakovou zastávkou Nectava (k lokalitě naposled Doležel 2007), znamenalo by to ovšem využívání této stezky již v raném středověku. Jistou souvislost lze sledovat i u kopce Stráž nacházejícího se zhruba 300 m jižně od obce Hvozd. Přestože tato trasa míjí hradiště u Vrážného ve vzdálenosti pouhých 1,5 km, její nejdůležitější úsek (sestup do údolí) je zcela mimo jeho vizuální dosah (jde o úsek Vysoká–Březinky s pokračováním dále na jihozápad do údolí toku Nectavy – viz obr. 7).

Prostějov–Moravská Třebová

Druhá trasa přicházela od Prostějova po západních hřebenech kopců Bouzovské vrchoviny přes Kostelec na Hané, Přemyslovice a Březsko k západnímu okraji obce Kladky příznačně označovanému Vyšehrad (podobný název nese také lokalita východně od Konice). V tomto místě se trasa spojovala s trasou přicházející od Olomouce, načež za brodem přes Nectavu se opět oddělila a pokračovala dále na Chornici a odtud severně k Městečku Trnávce a Moravské Třebové. Mezi Březinkami a Chornicí existovala patrně ještě druhá, severnější spojnice, jejíž průběh je zachycen pouze na mapě I. vojenského mapování, na mladších mapách již chybí (viz obr. 8). Z hlediska optimálního vedení trasy je tato severní větev dokonce schůdnější. Jinou možností pokračování trasy z Březinek na Malou Hanou je přímý směr na Městečko Trnávku zcela mimo Chornici. Tato trasa vedla při západním úpatí Bouzovské vrchoviny přes Vrážné a Bezděčí u Trnávky na Lázy, kde se spojovala s trasou přicházející od Chornice. Z tohoto hlediska byl velmi důležitým objektem hospodářský dvůr v Březinkách, kde se jednotlivé větve této severojižní trasy sbíhaly. Nejj jižnější větev trasy je od hradiště u Vrážného vzdálena 1,5 km, střední větev ve vzdálenosti 800 m a severní větev necelých 100 m, u které jako jediné lze z hradiště kontrolovat

i náročnější sestupující úseky (obr. 8). V případě soudobého využívání severní větve mohla být z hradiště kontrolována i tato cesta.

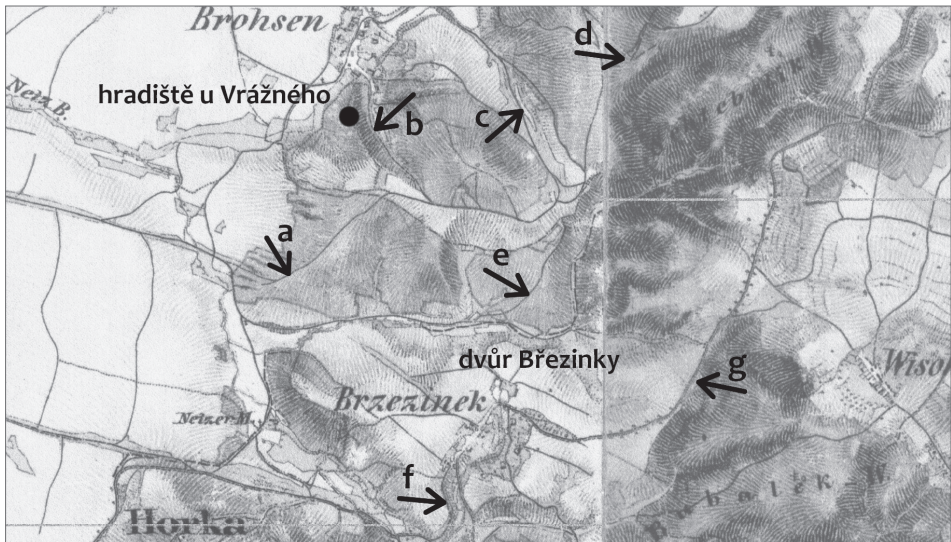
Mohelnice–Jevičko

Třetí trasa vycházela z Mohelnice a pokračovala dále přes Líšnici, Strážez a Vranovou Lhotu, kde překračovala tok Třebůvku, odkud dále pokračovala na Novou Roveň až do údolí Malé



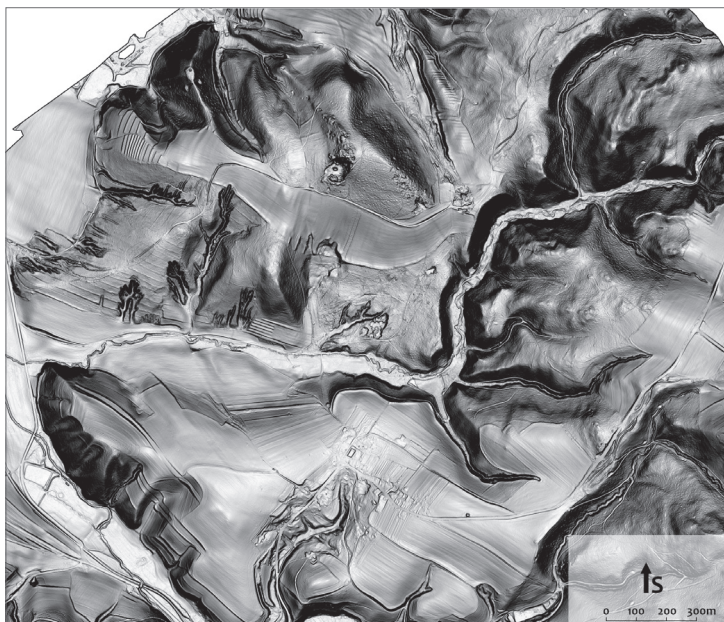
Obr. 3. Identifikace lokalit s nálezy relikvií úvozových cest na mapě I. vojenského mapování. Označení jednotlivých lokalit odpovídá popiskům na obrázku č. 6. © 1st Military Survey, Section No. 25, Austrian State Archive / Military Archive, Vienna; © Laboratoř geoinformatiky Univerzita J. E. Purkyně <http://www.geolab.cz>; © Ministerstvo životního prostředí ČR – <http://www.env.cz>.

Abb. 3. Identifizierung der Fundstellen mit Funden von Hohlwegrelikten auf einer Karte der I. militärischen Kartierung. Die Bezeichnungen der einzelnen Fundstellen entspricht den Beschriftungen von Abbildung Nr. 6. © 1st Military Survey, Section No. 25, Austrian State Archive / Military Archive, Vienna; © Geoinformatiklabor der Universität J. E. Purkyně <http://www.geolab.cz>; © Umweltministerium der Tschechischen Republik – <http://www.env.cz>.



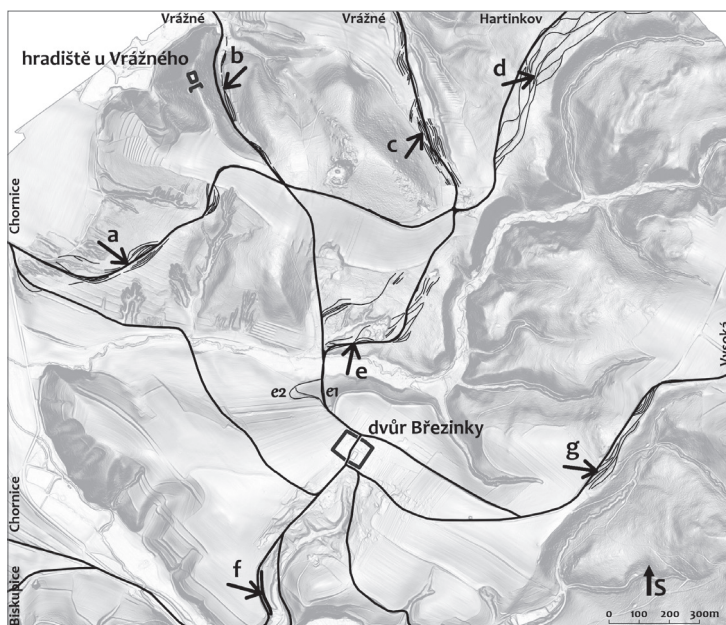
Obr. 4. Identifikace lokalit s nálezy relikvií úvozových cest na mapě II. vojenského mapování. Označení jednotlivých lokalit odpovídá přesně popiskům na obrázku č. 6. © 2nd Military Survey, Section No. 06II–06III, Austrian State Archive / Military Archive, Vienna; © Laboratoř geoinformatiky Univerzita J. E. Purkyně <http://www.geolab.cz>; © Ministerstvo životního prostředí ČR – <http://www.env.cz>.

Abb. 4. Identifizierung der Fundstellen mit Funden von Hohlwegrelikten auf einer Karte der II. militärischen Kartierung. Die Bezeichnungen der einzelnen Fundstellen entspricht genau den Beschriftungen von Abbildung Nr. 6. © 2nd Military Survey, Section No. 06II–06III, Austrian State Archive / Military Archive, Vienna; © Geoinformatiklabor der Universität J. E. Purkyně <http://www.geolab.cz>; © Umweltministerium der Tschechischen Republik – <http://www.env.cz>.

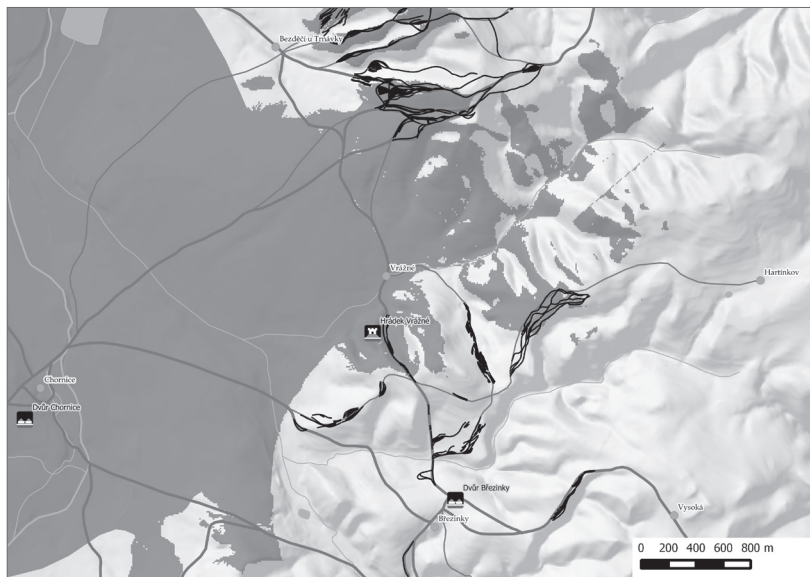


Obr. 5. Grid sklonitosti. Sklony terénu od 0° do 15° – odstíny šedi, sklony 16° až 90° – černá barva. Pro odstranění lokálních nerovností (především následky vibrací při letu) byl grid zprůměrován maticí 3 × 3.

Abb. 5. Neigungsgrid. Geländeneigungen von 0° bis 15° – Grauschattierungen, Neigungen von 16° bis 90° – schwarz. Zwecks Beseitigung lokaler Unebenheiten (vor allem die Folgen von Vibrationen beim Flug) wurde mit der Matrix 3 × 3 der Durchschnittswert für jedes Grid ermittelt.

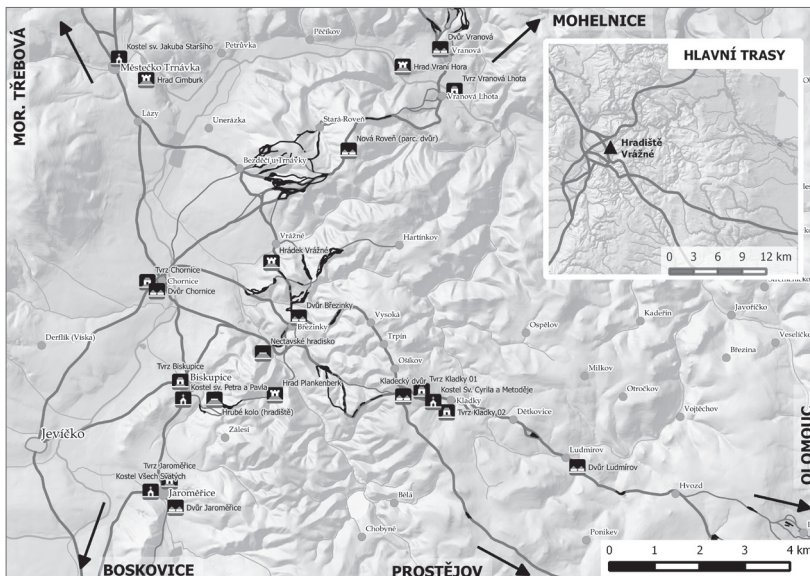


Obr. 6. Identifikace starých cest v okolí hradiště u obce Vrážné. Průběhy lokálních a regionálních cest, které byly zjištěny z map I. a II. vojenského mapování, jsou zakresleny tmavými tlustými liniemi. Relikty úvozových cest zjištěné přímo v terénu jsou znázorněny světlými tenkými liniemi (lokality a–g).
Abb. 6. Identifizierung von alten Wegen in der Umgebung des Burgwalls bei der Gemeinde Vrážné. Der Verlauf der in den Karten der I. und II. militärischen Kartierung festgestellten lokalen und regionalen Wege wurde mit dunklen vollen Linien eingezeichnet. Die direkt im Gelände festgestellten Hohlwegrelikte werden mit hellen dünnen Linien veranschaulicht (Fundstellen a–g).



Obr. 7. Grid viditelnosti. Analýzou viditelnosti byly výtčeny všechny plochy, které jsou viditelné z polohy hradíště (plochy jsou zvýrazněny tmavě šedou barvou). Jako podklad jsou zde kromě reliéfní mapy obsaženy zázresy cest (tmavě šedé linie) a reliktní úvozů (černé linie) a dále také polohy významných objektů při cestách (bodové symboly).

Abb. 7. Sichtbarkeitsgrid. Anhand einer Sichtbarkeitsanalyse wurden alle Flächen abgesteckt, die vom Burgwall aus zu sehen sind (die Flächen wurden dunkelgrau hervorgehoben). Als Grundlage sind in der Karte, außer in der Reliefkarte, die Einzeichnung der Wege (dunkelgraue Linien) und Hohlwegrelikte (schwarze Linien) sowie die Lage bedeutender Objekte an den Wegen (Punktsymbole) enthalten.



Obr. 8. Hlavní historické trasy nacházející se v blízkosti hradíště u Vrážného. V mapě jsou vyznačeny hlavní cesty (tmavě šedé tlusté linie), lokální cesty (tmavě šedé tenké linie), dále relikty úvozových cest (černé linie) a také významné objekty při cestách (bodové symboly). Jednotlivé regionální trasy jsou schematicky zakresleny také na přehledové mapce.

Abb. 8. Historische Haupttrassen in der Nähe des Burgwalls bei Vrážné. In der Karte wurden die Hauptwege (dunkelgraue volle Linien), die lokalen Wege (dünne dunkelgraue Linien), ferner die Hohlwegrelikte (schwarze Linien) sowie bedeutende Objekte an den Wegen (Punktsymbole) eingezeichnet. Die einzelnen Regionaltrassen wurden auf der verkleinerten Übersichtskarte ebenfalls schematisch eingezeichnet.

Hané směrem k Chornici. Ústí do Mohelnické brázdy na východní straně bylo kontrolováno z Líšnické tvrze nacházející se asi 1,5 km od této trasy. Významnou lokalitou byla také osada Střítež s tvrzí a kostelem, z něhož je dochována románská křtitelnice, dnes vystavená v muzeu v Mohelnici. Dalším významným bodem na trase byl brod přes řeku Třebůvku, jehož kontrolu zajišťoval hrad Vraní Hora. Přímo na trase se nacházel také roveňský hospodářský dvůr, který byl v roce 1786 rozparcelován a nyní nese název Nová Roveň (Popelka 1912, 195). Vyústění trasy do oblasti Malé Hané bylo jisté nejspíš z hrádku u Vrážného, který se nachází ve vzdálenosti zhruba 1,5 km od hlavních svazků úvozů s velmi dobrými výhledovými poměry zajišťujícími kontrolu nad všemi větvemi trasy (obr. 7).

Boskovice–Moravská Třebová

Poslední trasou byla komunikace probíhající severojižním směrem údolím Malé Hané při jejím východním okraji, a to z Boskovic přes Knínice, Cetkovice, Jaroměřice a Biskupice k Chornicím, kde se napojovala jednak na trasu směrem na Moravskou Třebovou a jednak na trasu k Mohelnici. Průběh této trasy vychází především z poloh nejstarších obcí, mezi kterými muselo již v počátcích jejich existence fungovat dopravní spojení. Identifikaci přesnějšího průběhu komunikace brání absence reliktů úvozových cest, protože zde chybí podmínky pro jejich vznik (relativně rovinná oblast s malými výškovými rozdíly). Vazba hradiště u Vrážného na tuto komunikaci zůstává proto sice možná, ale více než hypotetická.

2.2 Popis a interpretace nalezených reliktů starých cest v okolí Vrážného

Studiem jednotlivých výstupů z dat LLS bylo v okolí hradiště rozpoznáno množství úvozových cest neznámého stáří, které jsou nejvíce patrné v lesních částech jižně, východně a severovýchodně od studované fortifikace. Úvozy se zde koncentrují do svazků, které dosahují celkové šířky až 100 metrů. Hloubka úvozů kolísá nejčastěji v rozmezí 0,5 až 2 metry. Ve spodních partiích svažitéjších ploch přechází úvozy do výrazných strží s hloubkami do zhruba 8 metrů. V horních partiích a na úsecích s mírnějšími sklony se úvozy naopak vytrácejí anebo dosahují hloubky jen několika desítek centimetrů. Tyto drobnější útvary jsou v terénu takřka nerozpoznatelné, a tak je často identifikujeme jen na výstupech z LLS. Struktury jednotlivých svazků úvozů jsou na obrázku č. 6 rozděleny do samostatných skupin označených písmeny a až g. Jak je z obrázku patrné, nejčastěji jsou úvozy vedeny po hřbetnicích s mírnějším spádem (obr. 6a, d, f, g). Jde o vcelku běžný jev, který byl zjištěn i na dalších zkoumaných lokalitách v prostoru severozápadní Moravy a východních Čech. V případě, že není možné vést trasu přímo po spádu, volí se směr transversální (obr. 6e). Na prudších úsecích lze dále odlišit úvozy, které probíhají přibližně kolmo ke spádu (obr. 6e1), od úvozových cest, kde byl volen mírnější spád ve formě serpentín (6e2), což může poukazovat na různé typy dopravy. Z těchto reliktů byly v rámci historické regionální dopravy využívány především úseky G a F, přes které probíhaly dvě hlavní trasy – od Olomouce a od Prostějova. Úseky E1, E2 a B byly součástí severní větve na trase z Březinek na Městečko Trnávku. Poněkud diskutabilní je geneze úvozových cest ve směru z Chornice na Hartinkov (úseky A a D), jejichž vznik je patrně spojen s těžbou železných rud v okolí Hartinkova a jejich přepravou do údolí Malé Hané. Vzhledem k pozvolnému výškovému průběhu této trasy lze uvažovat také o jejím využití v rámci dopravního spojení Kladky–Hartinkov–Chornice, které je však oproti trase Kladky–Březinky–Chornice podstatně delší (o ca 30%). Tato varianta je tedy více než hypotetická. Úsek C byl, vzhledem ke své poloze a orientaci vůči hlavním trasám, spíše lokálního charakteru. Další početné reliktů úvozových cest, které jsou zaznačeny na samostatné mapě (obr. 7), se nacházejí mezi obcemi Bezděčím u Trnávky, Vrážným a Starou Rovní. Jde o dosti komplikovaný systém několika svazků úvozů, z nichž jižnější část odpovídá regionální trase ve směru na Mohelnici, zatímco severní část lze spojovat spíše s přepravou železných rud těžených v okolí Staré Rovně. Vzhledem k dosti členitému podélnému profilu těchto reliktů, navíc dosti nelogicky překonávajících vodoteč ve Staré Rovni, nelze uvažovat o jejich využití pro regionální dopravu.

3. Interpretace hradiště v kontextu sítě starých cest

Dle nečetných nálezů vzniklo hradiště u Vrážného ve starším úseku vrcholného středověku, přičemž doba existence hradiště byla časově omezená. Funkci lokality jako feudálního sídla nelze potvrdit ani vyloučit. Vzhledem k tomu, že v jeho okolí byly identifikovány cesty jak lokálního charakteru, tak i významnější regionální komunikace, mohlo hradiště zajišťovat jejich kontrolu. Na základě analýzy viditelnosti se přitom jako nejpravděpodobnější jeví především kontrola trasy směřující od Mohelnice do oblasti Malé Hané a snad i trasy Prostějov–Moravská Třebová a trasy probíhající severní částí Boskovické brázdy severojižním směrem. Jako krajně nepravděpodobná se naopak jeví vazba na trasu přicházející od Olomouce, která je zakryta blízkým kopcem Hradisko. Její kontrolu zajišťovaly jiné opevněné lokality (Plankenberk).

Příčinu zániku hradiště musíme nejspíše hledat v souvislosti se vznikem nedalekého hradu Cimburk u Městečka Trnávky, založeného někdy na přelomu 13. a 14. století (první písemná zpráva 1308, Štětina 2011, 90 s další literaturou), který (alespoň co do kontroly cest) patrně převzal roli hradiště u Vrážného. Ostatně písemnými prameny máme doloženo připojení Vrážného k Cimburku mezi lety 1365 a 1407 (Plaček 1993, 106).

Průběh byl vypracován v rámci programu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI) č. DF11P01OVV029 (Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech).

Prameny

- CDB V: Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae V/1 (Šebánek, J.–Dušková, S., edd.). Praha 1974.
- MACKERLE, J., 1957: Stará sídelní oblast severozápadní Moravy. In: Soupis pravěkých památek. II. Politické okresy: Svitavy, Moravská Třebová, Boskovice a regionálně závislé okolí (Böhm, J., ed.). Nepublikováno. Rkp. uložen v archivu ARÚ AV ČR, Praha, v. v. i., sign. A 811.
- Urbář panství Mírov a Svitavy: Zemský archiv v Opavě – Státní okresní archiv Olomouc, fond Ústřední ředitelství arcibiskupských statků Kroměříž, inv. č. 2631, sign. O2, 1581.

Literatura

- BELCREDI, L., 1989: Terminologie, třídění a kód středověkých kovových předmětů – Terminologie, Klassifizierung und Kode mittelalterlicher metalischer Gegenstände, AH 14, 437–472.
- 2006: Bystřec. O založení, životě a zániku středověké vsi. Archeologický výzkum zaniklé středověké vsi Bystřec 1975–2005 – Mittelalterliche Ortswüstung – Bystřec. Brno.
- BERANOVÁ, M., 1980: Zemědělství starých Slovanů. Praha.
- BOFINGER, J., 2007: Flugzeug, Laser, Sonde, Spaten. Fernerkundung und archäologische Feldforschung am Beispiel der frühkeltischen Fürstensitze. Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege. Esslingen a. N.
- BOLLANDSAS, O. a kol., 2012: Bollandas, O.–Risbol, O.–Ene, L.–Nesbakken, A.–Gobakken, T.–Naasset, E., Using airborne small-footprint laser scanner data for detection of cultural remains in forests: an experimental study of the effects of pulse density and DTM smoothing, Journal of Archaeological Science 39 (8), 2733–2743.
- CEJPOVÁ, M., 2004: Hrad Vrážné, okr. Svitavy – Burg Vrážné, Bezirk Svitavy (Zwittau), CB 9, 239–243.
- CENDELÍN, D.–BOLINA, P.–ADAM, D., 2010: Jevičko na cestě z Prahy do Olomouce v období raného středověku. Jevičko.
- DOLEŽEL, J., 2007: Biskupice (k. ú. Biskupice u Jevička, okr. Svitavy), PV 48, 405–410.
- DONEUS, M. a kol., 2008: Doneus, M.–Briese, C.–Fera, M.–Janner, M., Archaeological prospection of forested areas using full-waveform airborne laser scanning, Journal of Archaeological Science 35 (4), 882–893.
- DURDÍK, T., 1972: K problematice středověkých šipek v Československu, Zprávy klubu vojenské historie 2/4–6, 3/5–9.

- GOJDA, M. a kol., 2011: Gojda, M.–John, J.–Starková, L., Archeologický průzkum krajiny pomocí letec-
kého laserového skenování. Dosavadní průběh a výsledky prvního českého projektu – Archaeological
survey of landscape by means of airborne laser scanning. Interim report upon the first Czech project,
AR LXIII, 680–698.
- GRYGIEL, R.–JUREK, T., 1996: Doliwowie z Nowego Miasta nad Wartą, Dębna i Biechowa. Dzieje rezy-
dencji i ich właścicieli. Łódź.
- HIKL, R., 1948: Moravská Třebová v dějinách, Vlastivědný věstník moravský III, 43–66, 89–106.
- HORY A NÍŽINY: Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR (Demek, J.–Mackovčín, P., ed.). Brno.
- HOSÁK, L., 2004: Historický místopis země Moravskoslezské. Praha.
- HOSÁK, L.–ŠRÁMEK, R., 1980: Místní jména na Moravě a ve Slezsku II. M–Ž. Praha.
- KAŠPAROVÁ, D., 2003–2004: Oběživo na severozápadní Moravě ve středověku, Folia numismatica 18–19,
59–78.
- KRAJÍČ, R., 2003: Sezimovo Ústí. Archeologie středověkého poddanského města 3. Kovárna v Sezimově
Ústí a analýza výrobků ze železa – Sezimovo Ústí – Archäologie der mittelalterlichen Untertanenstadt
3. Die Schmiede in Sezimovo Ústí und Analyse der Produkte aus Eisen. Praha – Sezimovo Ústí – Tábor.
- LASAPONARA, R. a kol., 2011: Lasaponara, R.–Coluzzi, R.–Masini, N., Flights into the past: full-waveform
airborne laser scanning data for archaeological investigation, Journal of Archaeological Science 38 (9),
2061–2070.
- MARTÍNEK, J. a kol., v tisku: Moderní metody identifikace a popisu historických cest. Brno.
- NADOLSKI, A., 1954: Studia nad uzbrojeniem polskim w X, XI i XII wieku. Łódź.
- NEKUDA, V., 1975: Pfaffenschlag. Zaniklá středověká ves u Slavonic (Příspěvek k dějinám středověké
vesnice) – Pfaffenschlag. Mittelalterliche Ortswüstung bei Slavonice (Beitrag zur Geschichte des mit-
telalterlichen Dorfes). Brno.
- 1985: Zemědělská výroba v období feudalismu na Moravě ve světle archeologických výzkumů – Die
landwirtschaftliche Produktion Mährens im Zeitalter des Feudalismus im Lichte der archäologischen
Untersuchungen, AH 10, 33–46.
- PIŠTĚLÁK, J., 1986: Zaniklé středověké osady v katastrálním území Kladky. In: Historická geografie 25,
185–197. Praha.
- PLAČEK, M., 1993: Povrchový průzkum reliéfních zbytků několika opevněných sídel v Boskovické brázdě,
PV 1990, 105–107.
- 2001: Ilustrovaná encyklopedie moravských hradů, hrádků a tvrzí. Praha.
- POPELKA, B., 1912: Jevický okres. II. Místopis. Vlastivěda Moravská. Brno.
- RICHTER, M., 1982: Hradištko u Davle – městečko ostrovského kláštera – Hradištko bei Davle – eine
Kleinstadt des Ostrover Klosters. Praha.
- RUTTKAY, A., 1976: Waffen und Reiterausrüstung des 9. bis zur ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts in der
Slowakei II, SlArch XXIV, 245–395.
- SITTLER, B.–SCHELLBERG, S., 2006: The potential of LiDAR in assessing elements of cultural heritage
hidden under forest canopies or overgrown by vegetation: Possibilities and limits in detecting microrelief
structures for archaeological surveys. In: From Space to Place. 2nd International Conference on Remote
Sensing in Archaeology. Proceedings of the 2nd international workshop, CNR, Rome, Italy, December
2–4, 2006 (Campana, S.–Forte, M., ed.), 117–122. Oxford.
- SLIVKA, M., 1980: Stredoveké hutníctvo a kováčstvo na východnom Slovensku, 2. časť, Historica Carpa-
tica 11, 218–288.
- ŠTĚTINA, J. 2011: Poznámky ke stavebnímu vývoji hradu Cimburka u Městečka Trnávky. In: Hrad jako
technický problém. Technologie a formy výstavby středověkých opevněných sídel. AMMS II/2010
(Měřínský, Z., ed.), 89–110. Brno.
- ZIMMERMANN, B., 2000: Mittelalterliche Geschosspitzen. Kulturhistorische, archäologische und
archäometallurgische Untersuchungen. Basel.
- ŽÁKOVSKÝ, P., 2011: Středověké a raně novověké chladné zbraně ze sbírek Městského muzea v Morav-
ském Krumlově. In: Hrad jako technický problém. Technologie a formy výstavby středověkých opevně-
ných sídel. AMMS II/2010 (Měřínský, Z., ed.), 127–188. Brno.

Zusammenfassung

Der Burgwall bei Vrážné und seine Bedeutung im Kontext des alten Wegenetzes

Im nördlichen Teil der Region Malá Haná (Kleine Hanna, Tschechische Republik, Landkreis Pardubice/Pardubitz, Bezirk Svitavy/Zwittau) 7 km nordöstlich der Stadt Jevíčko (Gewitsch) und

11 km südöstlich der Stadt Moravská Třebová (Mährisch Trübau) befindet sich die Gemeinde Vrážné (Brohsen). Am Südrand des Intravillans der Gemeinde befindet sich oberhalb der Gemeinde auf dem nördlichen Ausläufer eines Bergkamms 410 m ü. NN eine Befestigungsanlage, über welche die schriftlichen Quellen schweigen.

Die Befestigungsanlage nimmt das erweiterte Ende eines schmalen Bergsporns ein, der von einem Graben (ggf. von Gräben) und einem Wall abgeteilt wird, wobei der Hang unterhalb der Mündung der Gräben mondsichelförmig abgetragen wurde. Der restliche Innenraum der Befestigung wird von dem umliegenden abschüssigen Gelände durch eine Geländestufe abgegrenzt. An der am meisten geschützten Stelle im Areal der Befestigungsanlage befindet sich eine ungefähr quadratförmige Depression, die offenbar begründetermaßen als Souterrain des Wohnturmes angesehen wird. An der Fundstelle wurde bislang keine Grabung durchgeführt, noch nicht einmal in begrenztem Umfang, auch waren keine beweglichen archäologischen Funde bekannt.

Das völlige Fehlen beweglicher Quellen von dem Burgwall und drastische Attacken illegaler Benutzer von Metalldetektoren an benachbarten Fundstellen lieferten dann das Motiv für eine Oberflächenprospektion der Fundstelle bei gleichzeitiger Verwendung eines Metalldetektors (VLF Gerät Fisher 1270, Minilab X-TERRA 70, vor allem jedoch Pulsdetektor Minilab GPX 4500). Ergebnis der Untersuchung war eine kleine Kollektion von Eisengegenständen, welche die ersten und zugleich einzig bekannten beweglichen Fundgegenstände von der Fundstelle darstellen.

Von den Hängen der Befestigungsanlage (Abb. 1) wurden eine lanzettenförmige Schar (Abb. 2:1), zwei Pfeilspitzen (Abb. 2:2, 4), ein Ortband (Abb. 2:3) und ein Messer (Abb. 2:5) entdeckt. Die Funde bestätigen das hochmittelalterliche Alter der Fundstelle und erlauben auch trotz der sehr eingeschränkten Datierungsmöglichkeiten, Überlegungen über den älteren Abschnitt dieser Periode anzustellen. Der Gesamtzustand der Fundstelle, das Fehlen von Quellen, die Funde (eine Fülle von Nägeln auf der Burgwallfläche) und die überwiegende bzw. eher ausschließliche Verwendung von Holz und Lehm beim Bau der Anlage deuten auf ihre begrenzte Nutzungszeit hin.

In der Umgebung des Burgwalls wurden anhand von Archivkarten (Abb. 3, 4), einer Geländebeobachtung und einer Laseruntersuchung (Abb. 5, 6) die Überreste von verschwundenen Wegen identifiziert, die mit Hohlwegböschungen zum Vorschein kamen und es ermöglichten, Wege von lokaler und breiterer Bedeutung zu rekonstruieren (Abb. 8). In der Nähe des Burgwalls verliefen vier Wege von breiterer Bedeutung, und zwar die Trasse Olomouc–Jevíčko, Prostějov–Moravská Třebová, Mohelnice–Jevíčko und Boskovice–Moravská Třebová. Anhand einer Sichtbarkeitsanalyse (Abb. 7) wurde deutlich, dass der Burgwall bei Vrážné die visuelle Kontrolle der Wegemündungen von Mohelnice in Richtung Jevíčko gewährleistete. Die Kontrolle der Wege Prostějov–Moravská Třebová und Boskovice–Moravská Třebová ist unter gewissen Umständen möglich, jedoch schwierig nachzuweisen.

Gemäß den gewonnenen Erkenntnissen existierte der Burgwall bei Vrážné im älteren Abschnitt des Hochmittelalters. Eine seiner Aufgaben war die Kontrolle des Weges bzw. der Wege, die durch diesen Raum verliefen. Die Ursache für den Untergang des Burgwalls müssen wir wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Entstehung der naheliegenden, irgendwann an der Wende vom 13. und 14. Jahrhundert gegründeten Burg Cimburk bei Městečko Trnávka (Türnau) suchen, die (zumindest was die Kontrolle der Wege anbelangt) offenbar die Aufgabe des Burgwalls bei Vrážné übernommen hat.

Der vorliegende Beitrag wurde im Rahmen des Programmes Erforschung und Entwicklung der nationalen und kulturellen Identität (NAKI) Nr. DF11P0IOVV029 (Untersuchung historischer Wege in Nordwestmähren und Ostböhmen) ausgearbeitet.

PhDr. David **Vích**, Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, Šemberova 125, 566 01 Vysoké Mýto, dvich@centrum.cz

Mgr. Jan **Martínek**, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Wellnerova 3, 779 00 Olomouc, jan.martinek@cdv.cz

