

Plaček, Miroslav

Fortifikace ke kontrole a zajištění středověkých komunikací

Archaeologia historica. 1990, vol. 15, iss. [1], pp. 203-216

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/139876>

Access Date: 28. 11. 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.

Fortifikace ke kontrole a zajištění středověkých komunikací

MIROSLAV PLAČEK

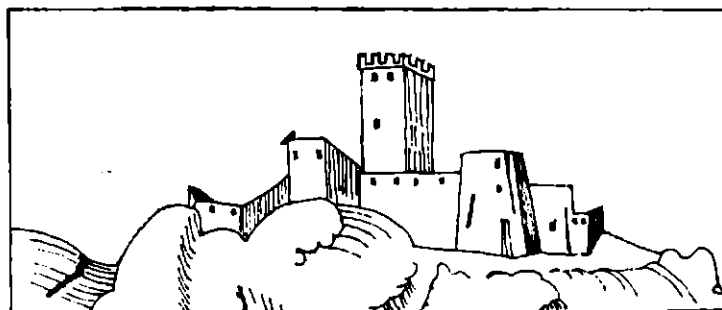
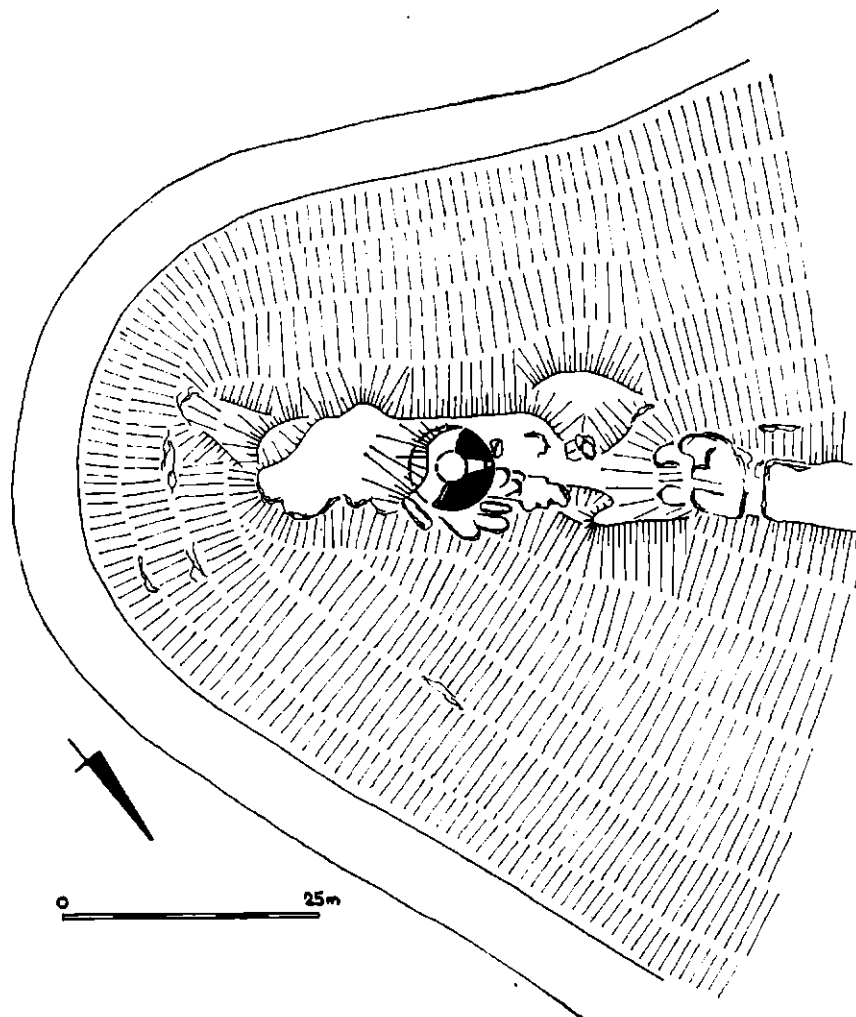
Nepopiratelný význam středověkých cest pro vývoj a prosperitu celých přilehlých území a úloha komunikační sítě při formování sídlištní struktury způsobily zvýšený zájem badatelů o studium problematiky již od počátku padesátých let. Tento příspěvek věnuje pozornost především otázkám kolem fortifikací, které provoz na komunikacích zajišťovaly a přímo kontrolovaly. Jde o tematiku nesmírně komplikovanou a širokou a v rámci daného prostoru je možno uvést pouze heslovitý přehled s bližším dokumentováním jednoho regionu.

Soudě podle většiny populárních souhrnných publikací o hradech, měly by strážní, pozorovací a ochrannou funkci v podstatě všechny. Samozřejmě, že zejména zeměpanské fundace probíhaly na místech určitého významu, která se, mimo jiné, vyznačovala vhodnými komunikačními spojeními s jinými hospodářskými a mocenskými centry vlastního či sousedního státu. Tyto komunikace a jejich křižovatky byly z těchto hradů více či méně kontrolovatelné, ale při výběru jejich stavenišť měly větší váhu jiná kritéria, než potřeba přímého kontaktu s příslušnou komunikací.

Existují celé systémy zabezpečení, které zahrnují i vzdálenější místa vyznačující se dalekým rozhledem s možnostmi jednoduché signalizace. Tyto systémy se uplatnily hlavně v soustavách hraničního zajištění, které se v době míru vyznačují ochranou komunikací a jejich blokováním v dobách válečných. Běžné objekty kontroly komunikací charakteru opevněných celnic a mýtnic se však těmto pohraničním pevnostem nemohly svou obranyschopností vyrovnat a byly také obsazeny jen výběrci a několika strážci.

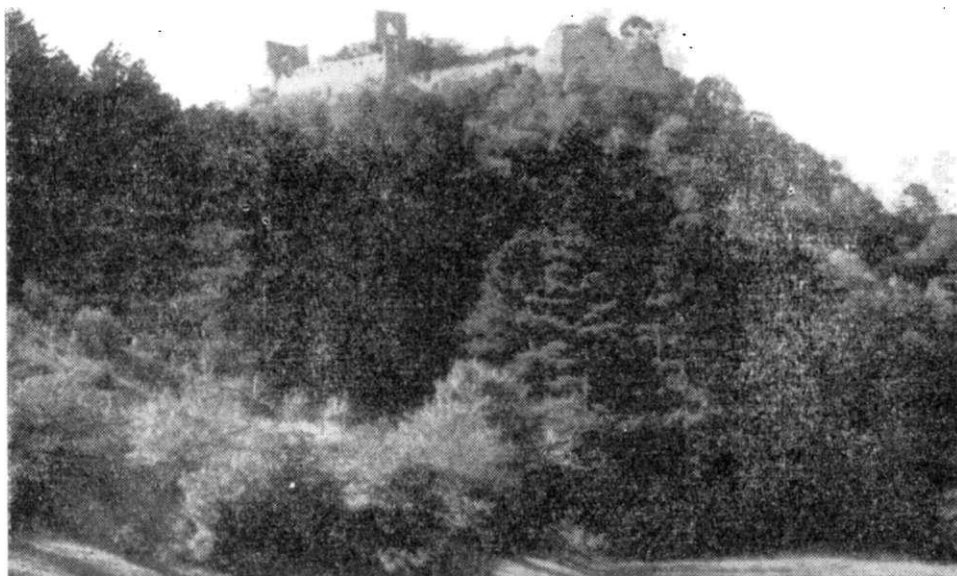
V zásadě můžeme komunikace rozdělit na vodní cesty a pozemní cesty. Vodní cesty jsou u nás díky geografické poloze na evropském rozvodí a horních povodích řek méně běžné než v ostatních evropských zemích a vůbec chybí moře, kde na březích průlivů byly stavěny hrady a pevnosti.

Na našich říčních cestách nemáme tak charakteristické ostrovní objekty jako je celní hrad Pfalzgrafenstein podobný lodi brázdící vlny Rýna u Kaubu (Liessem-Löber 1980, 9), nebo čtyřvěžový hrad na dunajském ostrově Banu u Turnu Severina (Anghel 1973, 76). Ovšem několik hradů, které měly pod kontrolou plavbu po našich řekách existuje. Kontrole labské vodní cesty bezesporu sloužil Střekov. Byl vystavěn mezi roky 1316 až 1319 na strmé skále v ohybu Labe naproti Osti, kde již v 11. stol. byla celní stanice (Menclová 1972, 376). Svou polohou ovládal řeku také hrad v Děčíně a rovněž Vyšehrad měl pod kontrolou Vltavu na zúženém vtoku do pražské kotliny. Oba samozřejmě nevznikly za tímto účelem, ale alespoň objekt tzv. Libušiny lázně na nejzazším výběžku vyšehradské ská-



Obr. 1. Zlvanika veža u Jedlových Koitofan, terénni náčrt M. Plačka (nahore). - Borinka (Dráči hradok) - veduta itráineho hradku (detail z Meyerovy rytiny korunovace Maximiliána II 2 r. 1563).

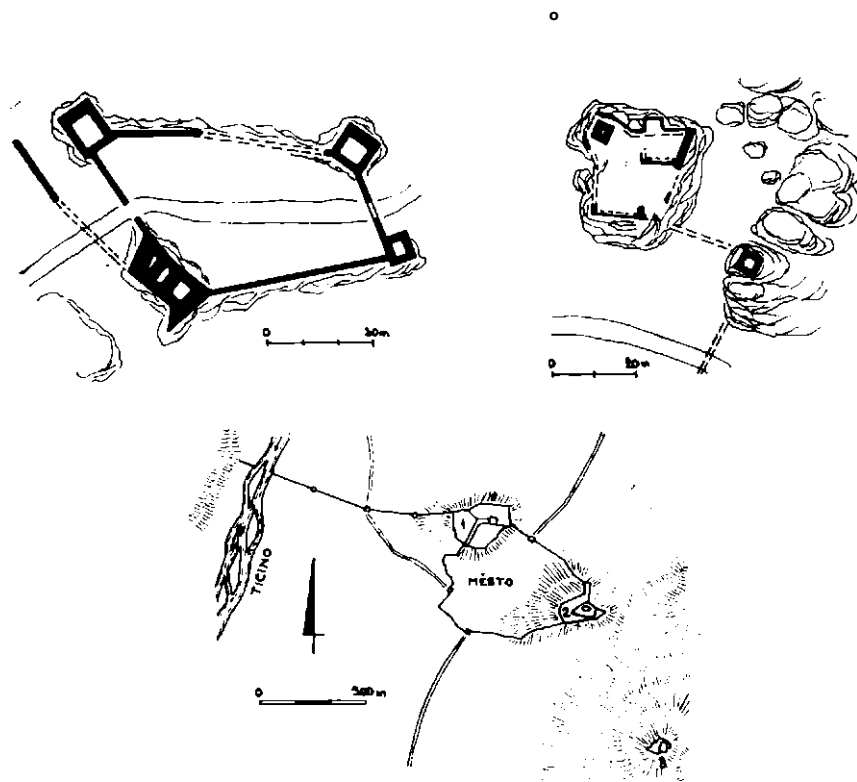
ly byl jistě stavěn pro výkon strážní služby nad řekou (Nechvátal 1983, 80). O samozvaném vybírání cla od vltavských vorařů z hradu Ostromeče se k r. 1471 dozvídáme z pramenů a byl to jeden z důvodů jeho obležení (Staré letopisy 1980, 215).



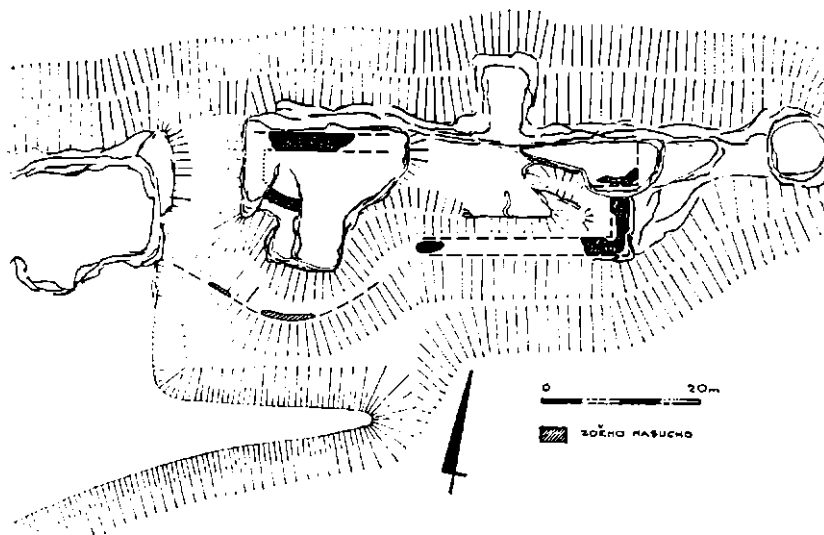
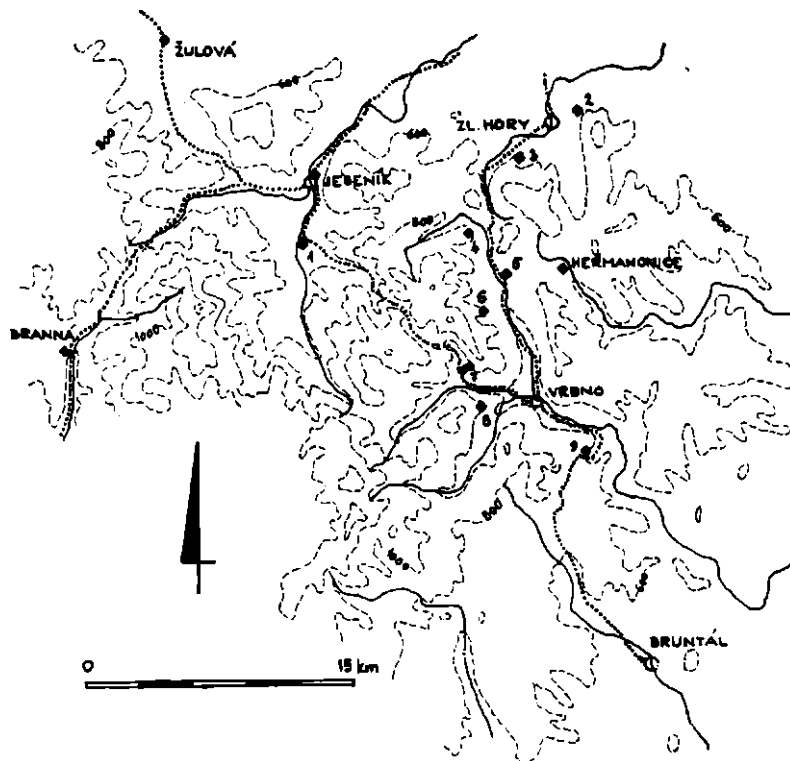
Obr. 2. Dobrá Voda od jihu, vpravo trasa staré komunikace.

Mnohem častější byla výstavba fortifikací k ochraně a kontrole pozemních komunikací. Byla k tomu vybírána vhodná místa, kde cestující nemohl volit jinou trasu vzdálenou z dohledu a dosahu posádky. Bylo to nejraději v přechodech přes vysočiny, tedy v průsmycích, soutěskách, nebo průlomech řek skrze ně a úžinách sevřených mezi řeku a výběžky horských masivů, dále samozřejmě při přechodech přes vodní toky (brody, mosty) případně přes bažinatá území (přírozené zvýšené prahy, hatě). Na významu těchto exponovaných místům přibývalo ještě v pohraničních oblastech, kde se, jak již bylo řečeno, k běžné kontrole a inkasování cel připojovala nutnost přímé vojenské ochrany resp. ovlivnění provozu z hlediska možnosti nepřátelských diverzních akcí či přímých válečných vpádů.

Konkrétní snahy o kontrolu komunikačního provozu můžeme vysledovat až do 9. století. Byly vysloveny oprávněné předpoklady o úmyslném situování fortifikovaných objektů nad brody (Ducové) a u vstupů do horských přechodů (Hradiště u Moravan, Nitrianska Blatnica) již v této době (Ruttkey 1989, 64, 75). Další lokality dřevohlinitého provedení z mladohradištního a pozdně hradištního období známe na Slovensku i z jiných míst. Za všechny můžeme uvést aspoň Pernek (Slivka 1985), Šiatorskou



Obr. 3. Dobrá Voda s opevněním vybihajícím nad záhyb komunikace - vývojové půdorysné schéma M. Plačka; Kreuzburg — půdorys podle B. Ehardta; KarlsTied — půdorys podle T. Durdíka; Betlinzona — schéma systému údolního zabezpečení podle W. Meyera a E. Widmera, 1 — Castel Grande, 2 — Castel di Monte Bello, 3 — Castel di Sasso Corbaro.



Obr. 4. Nahoře — schéma hlavních komunikací vedoucích přes Hrubý Jeseník a jejich zajištění: 1 — Adolfovice, 2 — Leuchtenitejn, 3 — EdelStejn, 4 — Koberitejn, 5 — Drachenburg, 6 — Quingburg, 7 — Pustý zámek a Rabitejn, 8 — Ffirstenwalde, 9 — Freudensleín. Dole — Quingburg, terénní náčrt podle P. Kouřila a M. Plačka.

Bukovinku (Hrubec 1982), Vyšehrad (Remiášová 1981) nebo Hradiště u Pusté vsi.

Na rozdíl od Slovenska raně středověká opevněná centra v českých zemích měla téměř vždy hlavně vojensko-administrativní charakter i když byla z hlediska komunikací situována vhodně. Vyplývalo to ovšem převážně ze strategických požadavků. Výjimečná v tomto směru je nadále archeologicky zkoumaná dřevohlinitá fortifikace ze 12. stol. ve Svitávce s funkcí zeměpanské celní stanice nad větvením zemských stezek (Strof 1984).

Nová kvalita se projevuje s rozvojem výrobních sil v období vrcholného středověku. Prohlubující se specializace a dělba práce spolu s tvorbou volných rezerv oběžných prostředků vyvozují tlak na intenzifikaci směny, tedy dálkového obchodu. Ten se realizoval v houstnoucí síti nově organizovaných městských tržišť. Tak se vytvořily podmínky pro odčerpání části zvaných městských tržišť. Tak se vytvořily podmínky pro odčerpání části počet se oproti ranému období rozšířil. Proto se také objevují fortifikace, které lze jednoznačně spojit s celní a ochrannou činností.

Nejjednodušší formu opevněných celních a strážních stanic představují prosté dřevěné nebo kamenné věže nanejvýš s přilehlou dřevěnou ohradou. Takový dřevohlinitý objekt identifikoval A. Aurig (1989) poblíže našich hranic u brodu přes říčku Bobritzsch poblíže Reinsbergu, kde stojí stavení nesoucí tradiční jméno Zollhaus. Od něho se rozbíhal do svahu vějíř starých cest vytvořený překládáním tras v důsledku poškozování vodními přívaly. Nad brodem je situován zbytek drobné dřevohlinité fortifikace (16X7 m), která celní místo ochraňovala. V současné době jsou zjištěna také podobná opevnění strážního původu na cestě z Mostu do Freiberga v Krušných horách a nad větví Zlaté stezky u Petrovic na Šumavě (sdělení J. Anderleho a P. Rožmberského). Kamenná byla původně solitérní obdélná věž se zaoblenými rohy (12X10,5 m) z pol. 13. stol. v Budatině na pravém břehu Váhu, na křižovatce vážské cesty s rajeckou a slezskou stezkou (Beňko 1985, 14). Přibližně stejnou velikost (11XH =) měla věž Kunžvartu na Zlaté stezce v pramenném údolí Vltavy. Z názvu (králova stráž) vyplývá její účel a byla postavena před r. 1359 Lucemburky (Menclová 1972, 328), kteří, jak dále zjistíme, o bezpečnost cesty a zajištění hranic velmi usilovali.

Jiným příkladem z území Slovenska je tzv. Živánská věž, jejíž polovina až do výše třetího patra stojí v ohybu staré komunikace u Jedlových Kostofan. Měla okrouhlý tvar (Ø 8,2 m), který se směrem vzhůru zužuje a stojí na konci klesajícího skalnatého hřebínku, který je před věží přerušen příkopem a za ní se rozšiřuje v plošinku. Cesta vedoucí pod strmým svahem byla sevřena potokem a protilehlou strání a byla bezpečně ovládnána osazenstvím věže. Ačkoliv nelze souhlasit s názorem literatury, že jde o vysunutou strážní věž hradu Hrušová (je vzdálen 7 km), proti rámcovému datování do 15. století není možno nic namítat (Súpis . . . 1967, 521). Situování a absence hospodářského zázemí dovoluje předpokládat strážní funkci na zmíněné komunikaci. Zázemí v podobě vesnice nechybí lokalitě v poloze Hrádok v Šípkově, na které byly objevené základy věže s půdorysem 6X6 m, přesto není možno vyloučit její strážní úlohu na cestě údolím Bebravy (Slivka—Plaček 1988).

Z nejbližších střeoevropských příkladů je velmi známá mohutná (plocha 330 m²) a původně rovněž osamocená šestiúhlá věž pozdně románského charakteru ve Visegrádě (Fügedi 1986, 86, 87). Stála na spočinku

hradního kopce a spolehlivě kontrolovala cestu vedoucí na jeho úpatí po břehu Dunaje. Z dalších fází pochází okružní zeď (tzv. Dolní hrad — Alsóvár) a hradba přehrazující komunikaci, čímž fortifikace nabyla vyšších forem.

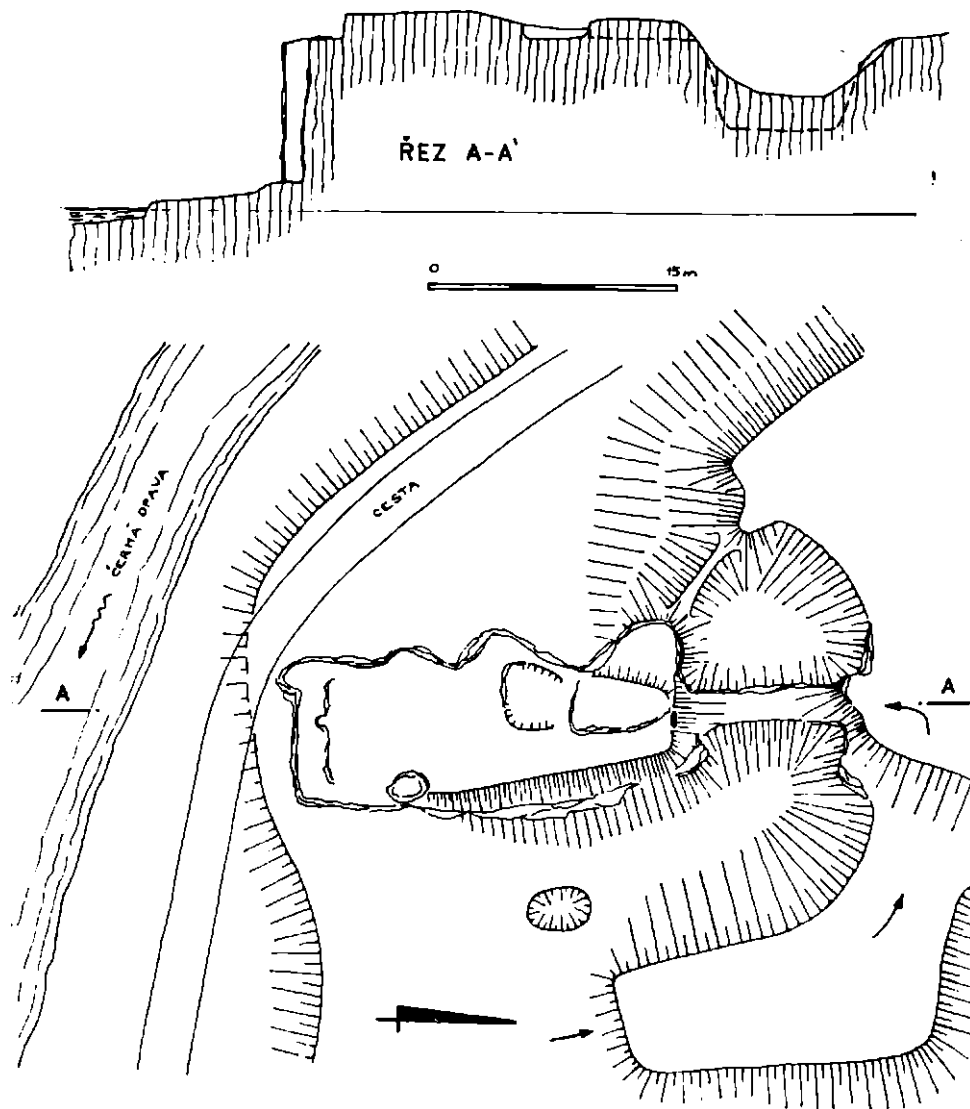
Tu např. představuje první fáze Strečna, která se skládala z hranolové věže a kamenné hradby k ní připojené a uzavírající malý dvorek. Však také první zmínka o Strečně r. 1321 uvádí jen locus tributorum (Menclová 1973, 413). Nový celní hrad převzal tuto funkci od Starého hradu v souvislosti s přeložkou vážské cesty z pravého břehu na levý (Marsina 1963, 118). Dispozicí a velikostí byl podobný tzv. Dračí hrádok na dlouhé výspě nad horskou cestou spojující Stupavu a Jur. Rovněž jeho jádrem byla hranolová věž (10X10^m) postavená králem ve 2. pol. 13. stol. ke střežení přechodu přes Malé Karpaty, neboť po získání Pajštúna hrabaty ze Sv. Juru nad ním zeměpán ztratil kontrolu (Slivka—Plaček 1986). V této souvislosti je zajímavé, že se hrad pravděpodobně původně nazýval Borinka a že jeho vyobrazení figuruje na známé Meyerově rytině korunovační slavnosti Maximiliána II. z r. 1563.

Mimořádně pozoruhodným příkladem staveb tohoto účelu jsou pozůstatky komplexu tzv. Vodní věže mezi hradní skálou a Dunajem v Bratislavě. Dlouhodobý archeologický výzkum odhalil nesmírně složitý vývoj, při němž, s využitím římských substrukcí, postupně od raného středověku vyrůstala opevněná mýtní stanice, až koncem 14. stol. nabyla podoby věže na obdélné podstavě (21X9,5 m) s přilehlým dvorem tvaru výseče (Klinčoková-Ferus 1982). Dokončení výzkumu a komplexní vypublikování výsledků je pro poznání tohoto druhu lokalit nesmírně významné.

Viceméně běžně byly k ochraně a kontrole cest v horských přechodech využívány hrady i když není přímo známa jejich celní funkce. Např. výtečného situování Dobré Vody nad starou cestou přes Malé Karpaty si povšimla již D. Menclová (1973, 415). Nad její ohyb byl vysunut jazyk opevnění s kaplí a hranolovou hradební věží. V místě spolehlivě chráněném terénu mohla mít pouze strážní funkci. Přes Malé Karpaty procházela také hlavní spojnice českého a uherského království, tzv. česká cesta (Janšák 1961). Systém jejího zajištění patřil k nejdokonalejším. Přechod přes Moravu a její inundaci střežily hrady v Hodoníně a Holiči, cestu Biksárdským průsmykem Korlátko, Ostrý Kameň a Smolenice a ještě u brodu přes Váh stál šintavský hrad. Starobylost cesty Biksárdským průsmykem je potvrzena také existencí halštatského hradiska u Prieval, ale její ochrana ve středověku byla determinována především požadavky mocensko-politického a nikoliv hospodářsko-obchodního charakteru.

Existují také informace o povinnostech příslušejících k některým hradům, které spočívaly ve výstavbě a údržbě dálkových cest, mostů a brodů a v poskytování útulku a doprovodu cestujícím (Slivka 1990, 7, tam i další rozsáhlá literatura). Pokud hrady přímo cestu pod nimi nekontrolovaly, poskytovaly alespoň ochranu celnicím situovaným při komunikaci a mnohdy poskytujícím přístřeší pocestným (Slivka 1990, 8). Tyto objekty většinou zmizely a prozkoumána byla pouze pozdně gotická mýtnice (9X6 m) ve Spišském Podhradí (Fiala—Vallašek 1973).

Smíšené zájmy panujících Lucemburků měly na Moravě hájit nové hrady zakládané nejen v oblastech, kde markraběcí opěrné body chyběly, ale i na komunikacích, které bylo nutno kontrolovat. Dřevohlmitý charakter mělo nedávno objevené protáhlé (42X18 m) opevnění v nejschůdnějším přechodu Beskyd u Bílé na spojnici severovýchodní Moravy a Ky-



Obr. 5. Drachenburg. Zbytky opevnění celní stanice - terénní náčrt a řez podle P. Kouřila a M. Plačka.

suc (Kouřil-Žáček 1989). Archeologický materiál ho datuje do 2. pol. 14. století a velká vzdálenost hospodářského zázemí svědčí o strážní a celní funkci, neboť velkou vojenskou hodnotu nemělo. Kontrolovat však bylo nutno i vnitrozemské komunikace. Tak na jírovskou cestu vedoucí z Olomouce na Opavu situoval hrad Tepenec již markrabě Karel (Burian 1979), mušovskou (mikulovskou) cestu střežil Neuhaus, který na severozápadním výběžku Pálavý vystavěl kolem r. 1370 Jan Jindřich (Plaček 1984, 74) a v šedesátých letech 14. stol. vznikl na konické větvi stezky z Cech do Olomouce Plankenberk. Východním směrem – ke stezce – vybíhalo jeho opevnění co nejdále od jádra hradu (Plaček-Procházka 1986). Podobně

opevněné opyše hradních ostrožen, dokonce s věžovitými zděnými stavbami, dostaly dodatečně k umožnění kontroly komunikací v údolí hrady jinak od okrajů údolí vzdálené. Jako příklady můžeme uvést již zmíněnou Dobrou Vodu, dále Nový hrad u Hanušovic, kde tak byla sledována cesta údolím Moravy (Gardavský 1961) a hrad v Dobřanech, kde šlo o výhled do údolí Zlatého potoka (Plaček 1984).

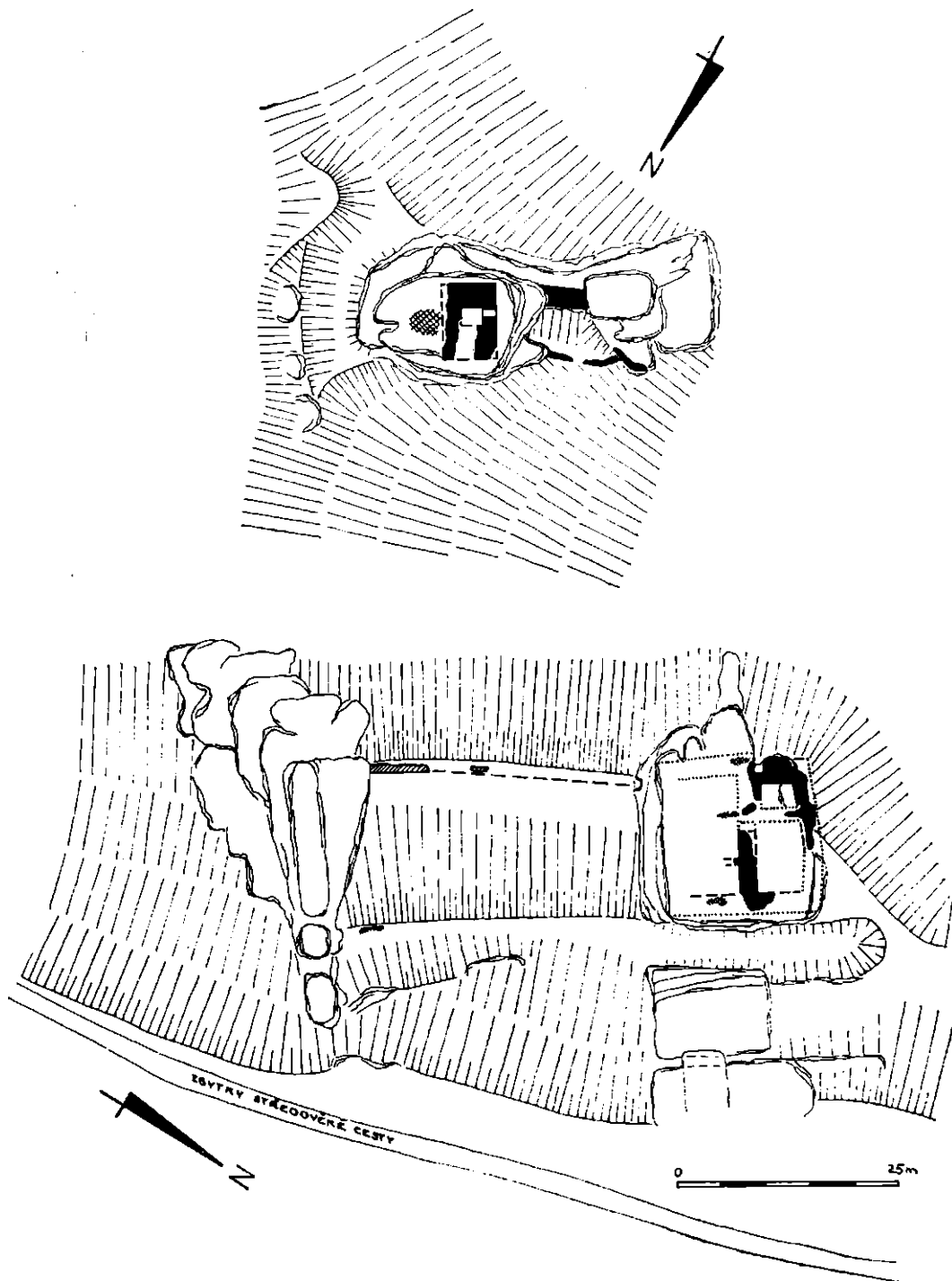
Ještě kvalitnější kontrolu komunikace poskytovaly tzv. Talsperre, tedy údolní uzávěry, kdy opevnění úplně zahrazovalo možný průchod. Podobné stavby na našem dnešním území bohužel nemáme, takže je nutné dokumentovat tento typ odjinud. Ze Sedmihradska, země v Karpatském oblouku, jež je spojena s Valašskem a Moldávií řadou průsmyků, je nejpozoruhodnější Kreuzburg v Tatarském (Buzauském) průsmyku. Je prvním hradem řady německých rytířů zmiňovaných k r. 1222. Pokročilá čtyřúhlná dispozice s flankovacími hranolovými věžemi, kterou prochází komunikace, se přičítá zkušenostem řádu získaným v Palestině (Anghel 1973, 28, 29). Vzhledem k tomu, že datování není prozatím prokázáno a vznik řádového kastelu v Prusku lze vřít až do šedesátých let 13. stol., je na místě zdravá skepse.

Počet opevnění uzavírajících údolí je přirozeně nejvyšší v alpských zemích, které mají pro jejich využití nejlepší podmínky. Nejznámější „Talsperre“ představuje komplex tří hradů propojených s opevněním města a hradbou přetínající údolí řeky Ticino v Bellinzone. Význam cesty vedoucí Belinzone vyplývá z toho, že je nástupem ke čtyřem významným průsmykům vč. Svatogothardského a Svatobernardinského.

Nám však nejbližší dva objekty typu údolní uzávěry představují již zmíněný Dolní hrad ve Visehradě a Karlsfried u Žitavy. Na původně českém území ho r. 1357 založil Karel IV. k ochraně a vybírání cla na zemské stezce. Hrad nebyl velký. Skládal se ze čtyřhranného jádra s hranolovou věží a další věží na skalisku nad cestou, k němuž se připojovala hradba a valový systém uzavírající údolí (Durdík, 1984, 168). Vedle již zmíněných a řady neuvedených lucemburských fundací dokládá zbudování Karlsfriedu péči, kterou příslušníci vládnoucího rodu věnovali rozvoji a bezpečnosti obchodu. Karel IV. stál i u vzniku nepravé údolní uzávěry, kterou představovaly dvě hradby sbíhající jako křídla do bočních údolí, jimiž je vymezen ostroh, na němž stojí Karlštejn. Jedním z údolí procházela zkratka cesty na Prahu (Menclová 1972a, 47).

Jakousi obdobou údolních uzávěr bývaly mýtní brány. Byly umístěny ve zdi přehrazující cestu, např. v ulici sídliště, u mostů, nebo v místech s neschůdným bezprostředním okolím (příkopy, vodoteče, strže ap.). Proto nebylo lehké je obejít a procházející se nemohl výběřím vyhnout. Vojský význam ovšem neměly. Taková oblouková brána ve zdi s obloučkovým renesančním cimbuřím stávala až do r. 1908 u Komořan na cestě Brno—Vyškov (R. J. 1923).

Zajímavé výsledky přinesl průzkum středověkých fortifikací v oblasti Jeseníků v posledních několika letech (Kouřil—Plaček 1985; 1986; 1988; 1988a). Zvláště v okolí Vrbna p. Pradědem je, s ohledem na nepatrnou hustotu osídlení ve středověku a terénní a klimatické podmínky, enormní počet pozůstatků kamenných opevnění. Vysvětlení bylo nalezeno ve zjištění systému středověkých komunikací vedoucích tudy z Moravy do Slezska a vztahu většiny těchto opevnění k nim. Spočíval ve vizuální i přímé kontrole a vybírání celních poplatků na hranici moravského markrabství resp. opavského knížectví a Nisska.



Obr. 6. Robitejn, hrad sloužící pozorování nad Pustým zámek — terénní náčrt podle P. Kouřila a M. Plačka (nahore). — Pustý zámek. Opevnění celní stanice — terénní náčrt podle P. Kouřila a M. Plačka (dole).

Stezka z Olomouce do Nisy vedla přes Bruntál, jenž se jako město konstituoval počátkem 13. stol., Vrbno a dále údolím Černé Opavy na Zlaté Hory (Nowakowa 1951, 100). Mezi Světlou Horou a vstupem do údolí Opavy byl v poslední třetině 13. stol. nad záhybem cesty založen hrad Freudenštejn (Kouřil—Plaček 1988a, 244). O jeho protáhlé dispozici (50X18 m) lze říci jen, že byla vymezena hradbou až 2,8 m silnou a příkopem, jehož kontreskarpa byla vyzděna zdi nasucho. Hrad měl zřejmě i správně vojenskou funkci, neboť po kolonizaci Vrbna (Gesenu) a se založením hradu na Zámecké hoře nad Vrbnem po 1. třetině 14. stol. (Kouřil—Plaček 1988a, 250) ztratil na významu a zpustl.

Ve strážní funkci ho nahradil tzv. Quingburg, jenž z výše 868 m n. m. shlízel do údolí Černé Opavy severně od Vrbna. Byl k tomuto účelu vybaven hranolovou věží stojící na nejzazším skalisku skalnatého výběžku z horského úbočí. V pramenech se neobjevuje a datování jeho vzniku na přelom 13. a 14. století vychází z archeologického materiálu a historických souvislostí (Kouřil—Plaček 1986, 225).

Kontrola stezky posádkou hradu byla sice možná a včasná, ale vzhledem ke vzdálenosti a terénu nepohodlná. Proto asi vznikla další fortifikace přímo v údolí na podlouhlém skalisku (22X8 m), které vybíhalo až do vzdálenosti 8 m od řeky a ponechávalo tak pouze místo pro průchod stezky (Kouřil—Plaček 1985, 196). I když bylo užito zděných konstrukcí vojenský význam nebyl jistě valný a jedná se bezesporu o kontrolní bod charakteru opevněné celnice nejvíce se blížíci typu údolní uzávěry (Talsperre). Ve jménu blízké myslivny Drakov (Drachenburg) je pravděpodobně ukryt původní název lokality. Signalizace o provozu na stezce mezi observačně ideálně umístěným Quingburgem a Drachenburgem je velmi pravděpodobná, zvláště, když nedaleko existuje další analogie, o níž bude ještě zmínka.

Pendantem těchto kontrolních bodů na druhé (biskupské) straně hranice byl od poč. 14. stol. zřejmě Koberštejn, o jehož strážním charakteru nemůže být rovněž pochyb (Kouřil—Plaček 1986, 229). Také on zaujal pozici na skalnatém výběžku nad údolím i když ve vzdálenosti 1 km od jeho dna. Pozorování probíhalo z věžovitě formovaného obdélného paláce, který byl hlavní stavbou hradu. Od jižní přístupové strany ho v oblouku chránil mohutný příkop a štít hradby. Pod Koberštejnem překonala cesta nejvyšší bod trasy (710 m n. m.) a počala klesat ke Zlatým Horám. Hrad Edelštejn mýjela ve vzdálenosti přibližně 3 km a proto provoz nemohl být z něho příliš ovlivňován.

Druhá větev stezky z Vrbna byla směřována na Jeseník. Nebyla však vedena přes Vidly, jako silnice v současné době, ale přes sedlo Orlíka. Z údolí Střední Opavy za Vrbnem odbočila podél Bílého potoka (Weisseifenbach) a za sedlem (990 m n. m.) sestupovala podél Šumného potoka (Raschbach) až k jeho ústí do Bílé v Adolfovicích. Jistě není náhodné, že právě nad soutokem bylo situováno věžovité (16X10 m) feudální sídlo (Weinelt 1936, 86).

Také na moravské straně 1 km od soutoku Bílého potoka a Opavy na východním úbočí jsou zbytky zajímavého útvaru, jenž se nazývá Pustým zámkem (Kouřil—Plaček 1988a, 247). Jeho jádrem byla bloková stavba 17,5X17,5 m využívající mohutné skalisko oddělené od skal úbočí přitesanou rozsedinou. Kolem nástupu k jádru vedou také zbytky staré komunikace. Prostor mezi skálou hradu a jižním skaliskem byl ohrazen zdmi kladenými nasucho a byl asi hospodářsky využit Jen 300 m výše, rovněž

na skalisku vystupujícím ze stráně, byl situován Rabštejn (Kouřil—Plaček 1988a, 249). Na sv. skalisku stála obdélná věž (8,7X6 m) kryjící za sebou dvorek sevřený hradbami a jz. skaliskem. Velikost a umístění předurčovalo Rabštejn k pozorovací funkci, zatímco Pustý zámek byl nejspíš celní stanicí. Obě jména jsou tradiční a v historických relacích nefigurují a není znám ani archeologický materiál z obou lokalit. Pouze se předpokládá založení v 1. čtvrti 14. století v souvislosti se zformováním Opavského knížectví, ke kterému též s největší pravděpodobností patřily (Kouřil—Plaček 1988a, 250). Celní funkci na slezské (biskupské) straně měla asi fortifikace v Adolfovicích.

Celá dochovaná situace na stezkách kolem Vrbna dokládá existenci promyšleného středověkého systému strážní a celní služby na dotyku dvou státních útvarů. V oblasti Jeseníků to bylo zřejmě obvyklé, neboť cestu přes Ramzovské sedlo bylo možno kontrolovat z hradu v Branné (Kolštejně), hradu neznámého jména u Jindřichova (Plece) a již zmíněného Nového hradu (Forchtensteinu) a cesta z Javorníka do Kladska Račím údolím byla střežena Reichenštejnem, Pustým zámekem a v Kladsku Karpíením.

Samostatnou kapitolou jsou kupecké dvory — karavanseraje našich zemí (Ungelt, Telč — Bláha—Konečný 1989, Bratislava), které se však již poněkud vymykají ze stručného nástinu předložené problematiky.

Literatura

- ANGHEL, G. 1973: *Mittelalterliche Burgen in Transsilvanien*. Bucuresti.
- AURIG, R. 1989: *Altstrassenreste als archäologische Denkmäler. Ausgrabungen und Funde* 34, 1—5.
- BENKO, J. 1985: *Osídlenie severného Slovenska*. Košice.
- BLÁHA, J.—KONEČNÝ, L. 1985: *K nejstarší historii města Telče*. Umelecko-historický sborník, 129—160. Brno.
- BURIAN, V. 1979: *Tepenec — moravský hrad markraběte Karla*. *Umění* XXVII, 245—249.
- DURDÍK, T. 1984: *České hrady*. Praha.
- FIALA, A.—VALLASEK, A. 1973: *Neznámá budova mylné stanice v Spišskom Podhradí*. *Vlastivedný časopis* XXII, 40—41.
- FÚGEDI, E. 1986: *Castle and society in medieval Hungary (1000—1437)*. Budapest.
- GARDAVSKÝ, Z. 1961: *Stav, formy a vývoj Nového hradu u Šumperka*. *Severní Morava* I, 54—63.
- HRUBEC, I. 1982: *Hrádok v Siatorskej Bukovinke (okr. Lučenec)*. *AH* 7, 311—316.
- JANSÁK, S. 1961: *Česká cesta — nejstarší spoj Slovenska s českými krajmi*. *Vlastivedný časopis* X, 83—87.
- KLINCOKOVÁ, K.—FERUS, V. 1982: *Stavebno-historický vývoj vodnej veže v Bratislave*. *Pamiatky a príroda Bratislavy* 7, 109—132.
- KOUŘIL, P.—PLAČEK, M. 1985: *Dvě neznámé středověké fortifikace na Bruntálsku*. *Časopis Slezského muzea, série B*, XXXIV, 193—199.
- KOUŘIL, P.—PLAČEK, M. 1986: *Revizní průzkum hradů Quingburgu a Koberštejna (okr. Bruntál)*. *AH* 11, 221—230.
- KOUŘIL, P.—PLAČEK, M. 1988: *Edelštejn a Leuchtenštejn — dva hrady u Zlatých Hor, okr. Bruntál*. *Časopis Slezského muzea, série B*, XXXVII, 29—34.
- KOUŘIL, P.—PLAČEK, M. 1988a: *Vznik, vývoj a funkce čtyř hradů v okolí Vrbna pod Pradědem (okr. Bruntál)*. *ČSLM, série B*, 37, 241—251, Tab. I—III.
- KOUŘIL, P.—2AČEK, R. 1989: *Středověké opevnění v Moravskoslezských Beskydech*. *Castellologica bohemia* 1, 271—275.
- LIESSEM, U.—LOBER, U. 1980: *Ausgewählte Burgen an Rheim, Mosel und Lahn*. Koblenz.
- MARSINA, R. 1963: *Starý hrad a starohradské panstvo*. *Vlastivedný časopis* XII, 118—121.
- MENCLOVA, D. 1972: *České hrady I*. Praha.
- MENCLOVÁ, D. 1972a: *České hrady II*. Praha.

- MENCLOVÁ, D. 1973: Príspevok k typológii hradov, zámkov a kaštieľov na Slovensku. In: S. PISOŇ: Hradý, zámky a kaštiele na Slovensku. Bratislava.
- NECHVÁTAL, B. 1983: Vyšehrad. Stručný průvodce. Praha.
- NOWAKOWA, J. 1951: Rozmieszczenie komór celných i przebieg drog handlowych na Śląsku do końca XIV wieku. Wrocław.
- PLAČEK, M. 1984: K typologii hradů na moravsko-slovenském pomezí. Slovácko XXV/1983, 63—87.
- PLAČEK, M. 1984: Hrad v Dobřanech, okr. Rychnov nad Kněžnou. Ročenka KAS 84, 62—64, Plzeň.
- PLAČEK, M.—PROCHÁZKA, R. 1986: K historii hradu Vraní Hory a Plankenberka. Severní Morava 51, 24—27.
- REMIÁSOVÁ, M. 1981: Hradisko Vyšehrad. AH 6, 467—471.
- R. J., 1923: Das ehemalige Mauttor bei Gundrum. Deutschmährische Heimat 9, 227.
- RUTTKAY, A. 1989: Feudálne sídla a fortifikačné zariadenia na Slovensku spreď polovice 13. storočia (problematika a novšie výskumy). Zborník SNM LXXXIII, História 29, 57—103.
- SLIVKA, M. 1990: Stredoveká cestná sieť na východnom Slovensku a jej determinanty. Slovenská numizmatika XI, v tisku.
- SLIVKA, M. 1985: Hradisko nad Pernekom. Vlastivedný časopis XXXIV.
- SLIVKA, M.—PLAČEK, M. 1986: Dračí hrádek pro Borínka a jeho funkcia. Pamiatky Príroda XV, 94—99.
- SLIVKA, M.—PLAČEK, M. 1988: Stredoveké hrádky v okolí Bánoviec nad Bebravou. Vlastivedný časopis XXXVII, 141—144.
- Staré letopisy, 1980: Ze starých letopisů českých. Připravili J. Porák a J. Kašpar. Praha.
- Súpis..., 1967: Súpis pamiatok na Slovensku. Zväzok prvý A—J. Bratislava.
- STROF, A. 1984: Praveké osídlení Hradiska u Svitávky. Regionální sborník okresu Blansko 1/84, 30—45.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Fortifikationen zur Kontrolle und Sicherung mittelalterlicher Verbindungswege

Befestigungen, die der Sicherung und Kontrolle des Betriebs auf mittelalterlichen Wegen dienen, lagen vorwiegend unmittelbar an diesen. Bloße Bestandteile der Systemsicherung waren auch entferntere Objekte, die Beobachtungs- und Signalisierungsfunktionen ausübten und vor allem in Grenzgebieten vorkamen. Wenn man von befestigten Punkten an Wasserläufen absieht, die bei uns minimal vorkommen (Střekov, Ostromeč, Vyšehrad), geht es immer um die Kontrolle von Landwegen vor alle mand Berg- und Flußübergängen. Tendenzen dazu sind bereits im frühen Mittelalter zu verfolgen (Ducové, Hradiště bei Moravany, Nitrianská Blatnica, Pernek u. a.). In den Böhmisches Ländern hatten damals befestigte Zentren dieser Art vor allem militärisch-verwaltungsrechtliche Funktionen; untersucht wurde die jungburg-wallzeitliche fürstliche Zollstation in Svitávka.

Die Zahl der verfolgten Objekte wächst mit der Entfaltung des Handels im 13. Jahrhundert und diese besaßen vor allem den Charakter holz-lehmiger oder steinerer turmartiger Gebilde (Rheinsberg — DDR, Budatín, Kunžvart, die sog. Živanská veza, Sípkov). Kleine Burgen waren Strečno, Dračí hrádek (Borínka) und dies gilt auch für den Wasserturm in Bratislava. Eine Kette von Burgen schützte den „Böhmisches Weg“ und weitere Bergübergänge der Kleinen Karpaten, obwohl sie hauptsächlich machtpolitische Funktionen absübten. Eine gemischte Funktion versahen auch die Luxemburger Burgen in Mähren (Tepeneč, Neuhaus, Plankenberk), eine echte Zollstelle war die holz-lehmige Befestigung in Bilá. Manche Burgen erhielten nachträglich vorgeschobene Befestigungen, die zur Kontrolle der Wege im Tal unter ihnen bestimmt waren (Dobrá Voda, Nový hrad bei Hanušovice, Dobřany).

Am vollkommensten waren die Talsperren, von denen in unserem Gebiet Karlsried bei Zítava und Alsóvár in Visegrád zu nennen sind, und Wände, die das Tal schnitten, besaß auch Karlštejn. Eine einfache Form stellten die sogenannten Mauttore vor.

Sehr gut erhalten blieb das Kontrollsystem der Kommunikationen im Bereich des Jeseniky-Gebirges. Wege, die aus Bruntál über Vrbno nach Schlesien führten, hütete am Ende des 13. Jahrhunderts Burg Freudenštejn, schließlich lagen an Wegzweigen nach Nisa und Jeseník seit Beginn des 14. Jahrhunderts je zwei Objekte.

Eines von ihnen hatte die Aufgabe der Beobachtung, (Quingsburg, Rabenstein), das zweite versah die Funktion einer Zollwache (Drachenburg, Wüstes Schloß), wobei dieses Schloß auch einen Raum als Lager kaufmännischer Karawannen besaß. Auf der schlesischen Seite spielten eine ähnliche Rolle Burg Koberátejn und der Wohnturm in Adolfovice. Gesichert waren auch die Stege über den Ramsauer Sattel (Branná-Goldstein, Plece) und durch das Krestal (Reichenstein, Wüstes Schloß, Karpfen), was die Existenz eines durchdachten Systems des Wach- und Zolldienstes in diesem Grenzgebirge beweist.