

Lokalita Klenov v kontextu starých dopravních linií východní Moravy

/ Site Klenov in the Context of Old Transport Routes of East Moravia

Dušan Cendelín

Abstract:

This contribution attempts to substantiate motivation for establishment and following existence of a habitat site, where traces of fortification can be proved, dating back to Late Bronze Age and Middle Ages. Existence of a small mediaeval castle in this locality is dated, by archaeological finds from this site, from the beginning to the middle of the 14th century; however, there are no unambiguous written documents supporting this. The site on the top of a hill, high above the sea level and deep amongst Vsetín Hills, is relatively far from any denser historical settlements in valleys of these hills. Taking this into account, it is questionable that it could have been, for instance in the Middle Ages, a centre of a small manor holding. This is indirectly supported by the nature of the mountainous character of the surroundings of the site, which was intensively colonised only after the mediaeval castle decline. Even more intriguing seems the motivation for the existence of the old fortified castle, which is located, in all directions, so far from the more fertile land of this part of East Moravia.

Taking into the account the position of the site, the article indicates a possibility of this settlement having been established in connection with traffic on a unique period land communication, which had run through this mountainous terrain. The settlement, relatively distanced from more densely inhabited spaces, could even have had a function of a sanctuary for travellers. However, we cannot exclude even a certain management of or control over the communication traffic. Considering the location of the site and the nearest known inhabited areas, then south-north route connecting middle regions of the river Váh with a part of North Moravia, seems as the most likely ideal line. This route would not only have been suitable because of good traffic space, connecting mountain ridges and only a few fords; this premise is also indirectly supported by some of the relics of an intensive traffic movement in the countryside, most often in the form of deserted sunken roads. Not negligible as an evidence of movement on this route is also a find of a depot of bronze items, excavated precisely on the alignment of this traffic line.

Keywords:

East Moravia, fortification, roads

Úvod

Skalnatý hřeben Klenova s vrcholem 667 m n. m. se nachází v prostoru Hostýnsko-vsetínské hornatiny 8 km jihovýchodně od Valašského Meziříčí. Celý hřeben je na katastrálním území údolní osady Bystřička. Severní okraj hřebene se svažuje k vodní nádrži, postavené zde v letech 1908–1912, a v blízkosti této nádrže již tento svah tvoří relativně mírně svažitou potoční terasu vzniklou výrazným meandrem potoka Bystřička.

Na nejvyšším vrcholu Klenova vznikl ve středověku malý hrad, který včetně předhradí pokrýval plochu cca 0,12 hektaru. Zásadní průzkum na tomto zaniklém hrádku provedl PhDr. Jiří Kohoutek, CSc., který s ing. Radovanem Koplíkem načrtl i jeho půdorys včetně předhradí. Datování osídlení hrádku podle nálezů keramiky J. Kohoutek určil pro dobu od počátku po polovinu 14. století, kdy hrádek násilně zanikl (KOHOUTEK 1991, 242). Prostorovou kresebnou rekonstrukci hradu později vytvořil Ing. arch. Pavel Šimeček (KOHOUTEK 1995, 41).

Vznik hrádku Klenova a jeho zařazení do nějakého historického kontextu je pro ab-

senci přímých písemných pramenů problematické. Je citován prakticky jediný nepřímý pramen, ve kterém je blíže nelokalizovaný hrad Friendsberg dán roku 1308 do nájmu Vokovi z Kravař od templářského řádu (CDM VI, 13), který zdejší krajinu kolem Bečvy získal nedlouho předtím roku 1297. V případě zmiňovaného hradu Friendsbergu však není jednoznačně jisté, zda lze Friendsberg ztotožnit s hrádkem na Klenově. Nabízí se zde totiž i možnost, že mohl také stát na dnešním Horním městě, kde se dnes nachází vsetínský zámek. Miroslav Plaček upozorňuje na skutečnost, že na rozdíl od zvyklosti dávat v českých zemích hradům v osadách jména podle osad, templáři, majitelé Vsetínska na přelomu 13. a 14. století, tuto zvyklost nemuseli praktikovat. Mnoho jich pocházelo ze západních a jižních zemí, kde tato zvyklost nebyla zažita. Takže v listině zmíněném Vsetíně (oppidum Setteinz) by mohl stát i hrad jiného jména než samotná osada. Tedy i Friendsberg, v listině jmenovaný jako Vreuntspergk (PLAČEK 2001, 292). Hrádek tak mohl vzniknout jak z krátkodobých iniciativ templářů, tak i Voka z Kravař. V obou případech ale není podstatné samotné období jeho vzniku, ale spíše **motivace jeho vzniku**.

Přelom 13. a 14. století je dobou vrcholící kolonizace, která patrně zasáhla, kromě jiných území, i některá údolí východního okraje Vizovických vrchů. Opis zakládací listiny vizovického kláštera z roku 1261, datovaný do druhé poloviny 14. století (CDB V/1, s. 431–436, č. 290), naznačuje východní hranici na Vsetínském Bečvě a říčce Senici, osady zde ale nezmiňuje. Je velice pravděpodobné, že kolem tohoto přelomu staletí bylo mimo Vsetína, minimálně kolem soutoku Vsetínského Bečvy a Senice, i další drobné osídlení, ze kterého mohly postupně vznikat větší osady. Poměrně pozdní zmínky o většině těchto osad naznačují i jejich relativně značně pozdní vznik.¹ Platí to i pro osady zaniklé. Výjimku zde tvoří Pržno napůl cesty údolím Bečvy mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem, založené původně jako osada s tvrzí a pravidelným tržištěm (JANIŠ – KOHOUTEK 2002, 138), 2 km severně od místa, kde měl být na počátku 14. století založen klášter (JANIŠ – KOHOUTEK 2002, 137). Z výše naznačeného lze přistoupit na téměř jistou představu, že před pasekářskou kolonizací 16. až 18. století byl celý prostor Hostýnsko-vsetínské hornatiny severně a východně od Vsetínského Bečvy prakticky neosídlen s výjimkou Velké a Malé Lhoty jihovýchodně od Val. Meziříčí. Pro přelom 13. a 14. století to jistě platí i pro většinu údolí drobnějších vodotečí včetně největšího z nich, tedy údolí říčky Bystřice. Z toho důvodu se jeví jakékoliv osídlení na vrcholu Klenova nelogické, spojuje-li se s představou nějaké správní nebo hospodářské funkce.

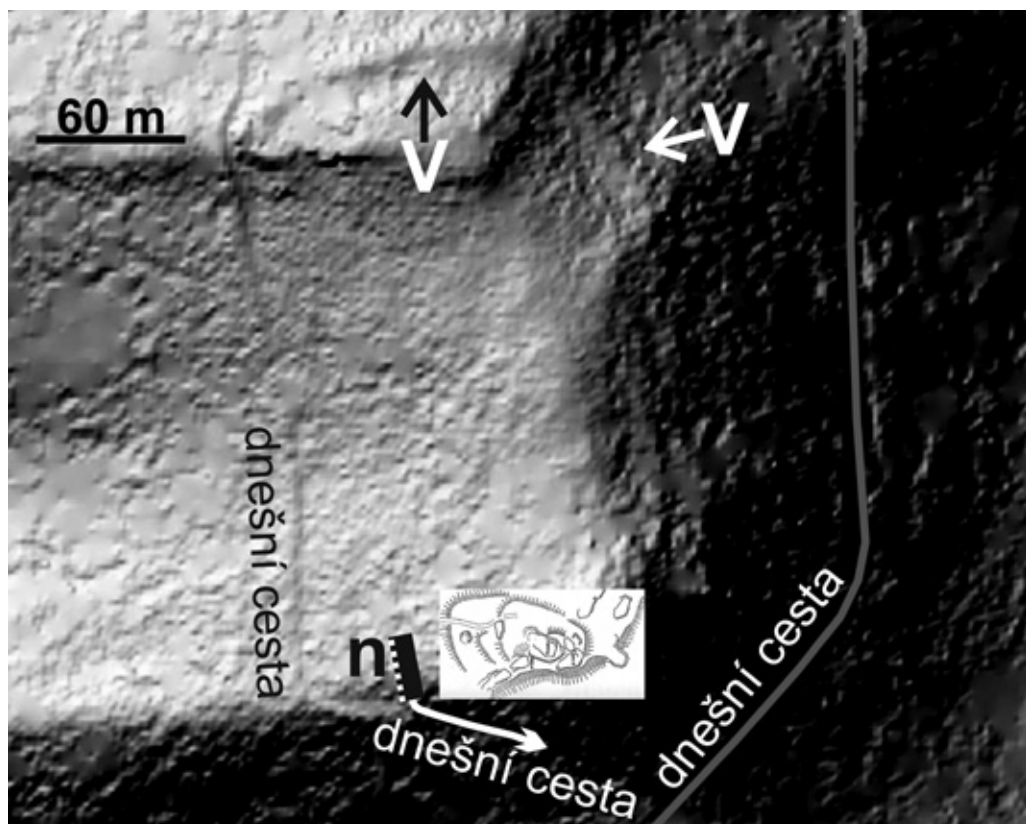
Klenov jako bod na staré pozemní komunikaci nadlokálního významu

Vzhledem ke vzniku hrádku na Klenově, patrně v praktické pustíně, si jako jediné motivace vzniku osídlení lze představit pouze dvě možnosti. Blízký výskyt významnější využitelné nerostné suroviny, nebo přímou polohu Klenova na staré dopravní linii. O existenci rud v tomto prostoru není zatím nic známo, přesto se však na jižním svahu Klenova, několik desítek metrů od hrádku na vrcholu, dochovalo malé důlní dílo, sestávající z jámy a většího odvalu.² V přiléhající cestě lze sporadicky vidět úlomky a menší výstup bílé horniny připomínající vápenec.³ Doba vzniku důlního díla je neznámá, tedy i možná vazba na přilehlý hrádek.

Asi pravděpodobnější je vznik hrádku v souvislosti se starou trasou přes horský prostor Vsetínských vrchů, kde by naplňoval dnes přesněji neurčitelnou funkci strážní,

celní či mýtní. Případně pomocnou při zdolávání strmých svahů na severojižním přechodu říčky Bystřičky (pův. asi Bystřice). Vztah hradů k blízkým cestám není nové téma, zabývali se jím dříve i jiní badatelé (KOUŘIL – PLAČEK 1988, 383–393), (PLAČEK 1990, 203–216). Hypotetický předpoklad položení Klenova na významné trase silně podporuje i přítomnost pravěkého hradiska na vrcholu Klenova, po němž se dochoval val v severní části hřebene, dobře patrný i na lidarovém snímku (obr. 1). Archeologické sondy na řezu valem datují hradisko rámcově do pozdní doby bronzové nebo starší doby železné.⁴ Rozsah hradiska je zatím neurčen, ale nelze vyloučit, že zahrnovalo větší část hřebene, snad až k pozdějšímu hrádku. Autor a N. Cendelínová objevili ve svahu západně od hrádku útvar podobný erodovanému valu v délce desítek metrů⁵, postupně mizející ve svahu (obr. 1/n, obr. 2). Mohl však vzniknout i později jako součást vstupu do hrádku. Je třeba také dodat, že právě v prostoru tohoto reliktu by byl nejlogičtější (a snad jedině možný) přístup do hradiska přímo z jihu.

Vztah mnoha pravěkých hradisek i středověkých hradů k dopravním liniím, z nichž některé jako cesty byly využívány až do novověku, přesahuje úroveň hypotéz. V rovině provozování obchodu mezi pravěkými lokalitami se o směry dopravního pohybu zajímal kupříkladu V. Salač (SALAČ 2006, 33–58), konkrétnější pohled na



Obr. 1: Lidarový snímek vrcholu Klenova s vloženým náčrtem středověkého hrádku
V: val hrádka; n: zbytek neinterpretovaného antropogenního zemního útvaru
(digitální model území na podkladu Lidaru 5. generace ze zdroje <http://ags.cuzk.cz/dmr/> – graficky upravil autor; náčrt půdorysu hrádku Jiří Kohoutek).

vztah hradisko (hrad) – konkrétní cesta však nastal až se systematickými průzkumy těchto linií přímo v terénu. Relikt zaniklého dopravního pohybu se stal specifickým archeologickým objektem i důkazem o pohybu krajinou v konkrétním směru a po konkrétní linii. Počátky tohoto přístupu vnesli do bádání F. Kubů a P. Zavřel a po nich následovaly práce dalších autorů. Vztah starých komunikací k hradům a hradiskům zpracovávaly společné práce D. Cendelína a P. Boliny (CENDELÍN – BOLINA 2011, 87–108), (CENDELÍN – BOLINA 2015, 247–265), samostatně pak i D. Cendelína (CENDELÍN 2000, 2004, 2010, 2018).

Poloha pravěkého hradiska na Klenově, vzniklého hluboko v horské neosídlené krajině, je v této části Moravy značně výjimečná. Při hledání nějaké analogie se nabízí neprozkoumané a nedatované hradisko na Studeném vrchu (646 m n. m.) na katastrálním území Suchá Loz. Také patrně i mohutné hradisko z doby bronzové na kopci Hradisko (636 m n. m.) v katastru osady Javorník. Studený vrch je na hlavním hřebeni Bílých Karpat a v terénu lze dokladovat, že těsně kolem něj probíhala trasa tento hřeben přecházející z Uherskobrodsko do Pováží, dopravní využití této části hřebene v podélném směru nebylo zatím zkoumáno. Hradisko u Javorníku je mimo hlavní hřeben, ale od jeho doložitelného přechodu (relikty trasy; mapování 19. stol. tuto linii ještě označuje jako *comercial weg* – obchodní cesta) je vzdáleno pouhý 1,5 km. Na významném přechodu Bílých Karpat na Trenčínsko je i nedatované hradisko u Pitína, těsně se přimykající k soustavám opuštěných úvozů (ČÍŽMÁŘ 2004, 206–207). Všechna jmenovaná hradiska se ve srovnání s Klenovem dnes nachází na moravské straně Karpat blíže současnému osídlení, od osídlení v Pováží jsou vzdálenější. V pravěkém období byl bělokarpatský hřeben zřejmě zalesněn jak hlouběji do Pováží, tak i do prostoru mezi hlavním hřebenem a nivou řeky Moravy.

Pokud jde o hrádek na Klenově, je velmi pravděpodobné, že zde vznikl za neznámých okolností z podobných důvodů, jako zde před tisíci lety vzniklo hradisko. Na stejném pozemním spoji, který musel u Klenova překonávat mezi Vsetínskou a Rožnovskou Bečvou mimořádně obtížnou dopravní překážku v podobě hlubokého údolí říčky Bystřičky. Jedinou mezi oběma Bečvami, neobejitelnou bez mnohonásobného prodloužení cesty, tedy i dokonale kontrolovatelnou.



Obr. 2: Neinterpretovaný zemní útvar ve svahu západně od hrádku Klenov
čárkovaná linie: zdůraznění hrany zemního útvaru
(foto autor 2019, grafické doplnění autor).

Specifikace dopravní linie přes hradisko na Klenově

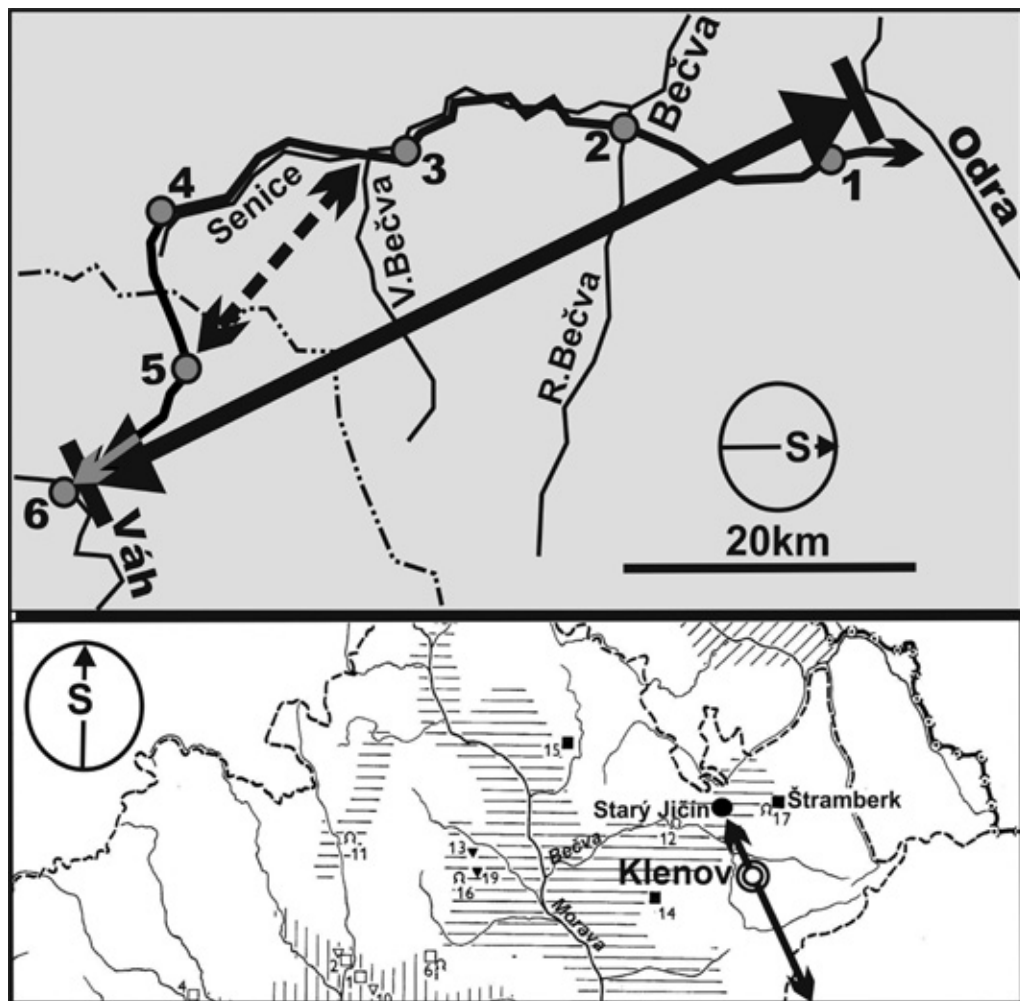
Hledá-li se motivace vzniku pravěkého hradiska na Klenově, autor zde vylučuje západο-východní směr pro nemožnost určit v prudkém zlomu karpatského oblouku na východě věrohodný výchozí bod ani daleko od Klenova. I při vyloučení kotliny Vsetínské Bečvy pod hřebenem Javorníků jako v pravěku neosídlené, horský terén kolem Klenova nabízí výhodné dopravní prostory právě do této kotliny, tedy přijatelnou trasu v severο-jížním směru. Smysluplnou komunikaci údolím Vsetínské Bečvy od dnešního Ústí po dnešní Val. Meziříčí je možno před úplnou středověkou kolonizací tohoto údolí vyloučit, předhistorické **dálkové** komunikace musely ve zvoleném směru nutně využívat pouze nejsušší místa jakékoliv **neosídlené** krajiny. Údolí větších řek s desítkami zamokřených míst na soutocích s bočními vodotečemi, s proměnou vodního toku, náplavami po záplavách a při neprostupnosti při jarních táních použitelnými dopravními prostory nebyly. Těmi se staly až po dokončení kolonizace údolí, po které byl sice využit výhodný menší sklon údolí vodotečí, ale za cenu nutných úprav a udržování těchto dopravních prostor pomocí mostů a můstků, případně hatěmi.

Považuje-li se vznik pravěkého hradiska uprostřed hor za výjimečný, z tohoto a ještě z následně popsaných důvodů musely být výjimečné i výchozí body cesty přes Klenov. Vyloučí-li se při hrubém vytyčení severοjížního směru kotlina řeky pod Javorníky jako výchozí bod, jižním výchozím bodem by pak bylo až staré sídelní území kolem dnešního Púchova. Severním výchozím „bodem“ by pak pravděpodobně mohl být prostor kolem Starého Jičína, resp. prostor na horní Odře s návazností na staré sídelní území Horního Slezska (obr. 3).

Přesnější rekonstrukce této trasy bude logicky vždy zčásti hypotetická. Může se však velice přiblížit někdejší realitě, když budou respektována dvě základní pravidla. První platí pro jakoukoliv dobu a je jím snaha uživatelů jakékoliv cesty o co nejpřímější propojení dvou výchozích bodů, zde prostor starých sídelních území (CENDELÍN 1999, 23). Druhé pravidlo již v současnosti na dnešních cestách a silnicích prakticky neplatí, ale pro dobu existence hradiska na Klenově muselo být dominantní. Je jím pravidlo tzv. „suché trasy“, tedy nutné využívání terénu nejméně podléhajícímu jakémukoliv zamokření (CENDELÍN 1999, 24–29). Při detailnější rekonstrukci dané zhruba výchozími body jde o pokus definovat hledanou dopravní linii v přesnější hydrografické síti daného prostoru. A tuto linii pokud možno konfrontovat s dalšími poznatky. Například z detailních terénních průzkumů, z vývoje osídlení daného prostoru, pro mladší doby z nejstarších mapových děl atd. Pro trasu přes klenovské hradisko pak také především z poznatků archeologické povahy. Při snaze o naplnění výše naznačených bodů vychází rekonstrukce trasy (obr. 4).

Takto rekonstruovaná trasa má na moravské straně nepatrný kontakt s přechodem vodotečí. Na severu by to byly pouze tři malé potoky, dále k jihu dvě Bečvy a říčka Bystřice pod Klenovem. Trasu od Starého Jičína lze heslovitě popsat následovně: přechod potoka Grasmanka, průchod dnešním Kojetínem, těsně u hradiska Požaha vstup do dopravně významného průsmyku mezi Dlouhým kopcem (585 m n. m.) a kopcem Strážnice (545 m n. m.) (obr. 5), přechody Stranického a Hostašovického potoka, přes kóty Na Kamenném (502 m n. m.), Obilná (411 m n. m.) a Helštýn (383 m n. m.) sestup k přechodu přes Rožnovskou Bečvu. Tato „suchá trasa“ od Hostašovic ke Krásnu asi zanechala nejvýraznější stopy v podobě erodované soustavy opuštěných úvozů jižně od Hostašovic⁶ (obr. 6).

Po přechodu Rožnovské Bečvy lze trasu ztotožnit s návršní cestou do prostoru dnešní Malé Lhoty, odkud tato směrem k jihojihozápadu sestoupila k brodu přes Bystřičku. Tento úsek je k definování trasy velmi významný ze dvou důvodů. V místě mezi meandry říčky Bystřičky, nejvhodnějším pro zřízení přirozeného brodu (ADAM 2002, 31–38), se zde tento brod dochoval dodnes, byť mírně upravený⁷ (obr. 7), a na sestupu se dochovaly dva úvozy⁸, odlišující starší a mladší fázi sestupu. I když obě fáze nelze jako žádnou jinou stopu cesty časově zařadit, rozdíl jejich využití v čase je zřejmý a velice výrazný (obr. 8). A také dokládá jejich vznik v rozdílném čase. Severní sestup k brodu je tedy jednoznačný, jižní je dnes těsně nad brodem částečně převrstven



Obr. 3: Grafické náčrty předpokládaného pozemního spoje z Pováží do Poodří přes Klenov
 obr. nahoře: dvojsípka plnou silnou čarou: spojení Pováží s Poodří; dvojsípka čárkovanou čarou: propojení ohybu Vsetínské Bečvy s Lysou pod Makytou; plná čára: současné spojení Starého Jičína s Púchovem; 1: Starý Jičín; 2: Val. Mezříčí; 3: Vsetín; 4: Horní Lideč; 5: Lysá pod Makytou; 6: Púchov
 obr. dole: dvojsípka: spojení Pováží s Poodří; šrafované plochy: osídlení této části Moravy lidem popelnicových polí mladší fáze (výřez převzat z obrázku ve Vlastivědě moravské – Pravěké dějiny Moravy, Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, 1993, s. 309, graficky upravil autor).



Obr. 4: Rekonstrukce trasy přes Klenov v hydrografické síti mezi řekou Odrou a hřebenem Javorníků
 plná čára: předpokládaná trasa Pováží-Poodří; čárkovaná čára: zkratka do Lyského průsmyku
 (u Lysé p. Makytou) od soutoku Senice a V. Bečvy přes Pulčínsko a údolí Francovy Lhoty; 1: Starý Jičín;
 2: Krásno; 3: Valašské Meziříčí; 4: Vsetín; 5: Huslenky; čtverce: přechody vodotečí od severu k jihu
 – Grasmanka u S. Jičína, Stranický potok, Hostašovický potok, Rožnovská Bečva, Bystřička (Bystřice),
 Vsetínská Bečva; a: hradisko púchovské kultury Požaha; b: pohřebiště KLPP na pahorku Helštýn;
 c: depot bronzů u Krásna; d: hradisko Klenov; e: depot bronzů mezi horním tokem Uherského potoka
 a horním tokem potoka Kychovná; Pulčín.



Obr. 5: Situace u hradiska Požaha
 obr. nahoře: hradisko Požaha s dnešní silnicí od osady Straník na osadu Kojetín, pohled od jihu (foto autor 2011).
 obr. dole: průsmyk mezi Dlouhým kopcem a kopcem Strážnice (foto zdroj <https://mapy.cz/turistica>, graficky upravil autor).



Obr. 6: Soustava opuštěných úvozů na okraji lesa jižně od Hostašovic (foto 2011 autor).



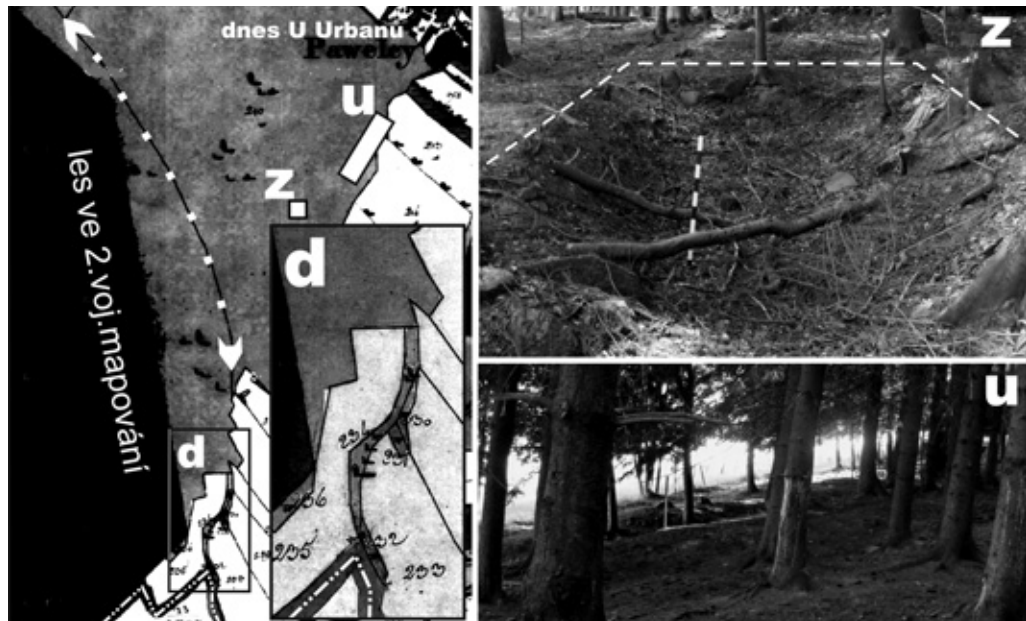
Obr. 7: Současná podoba brodu přes říčku Bystřičku: Čárkovaná bílá čára: poloha současné silnice kolem Bystřičky (foto autor 2015, grafická úprava autor).



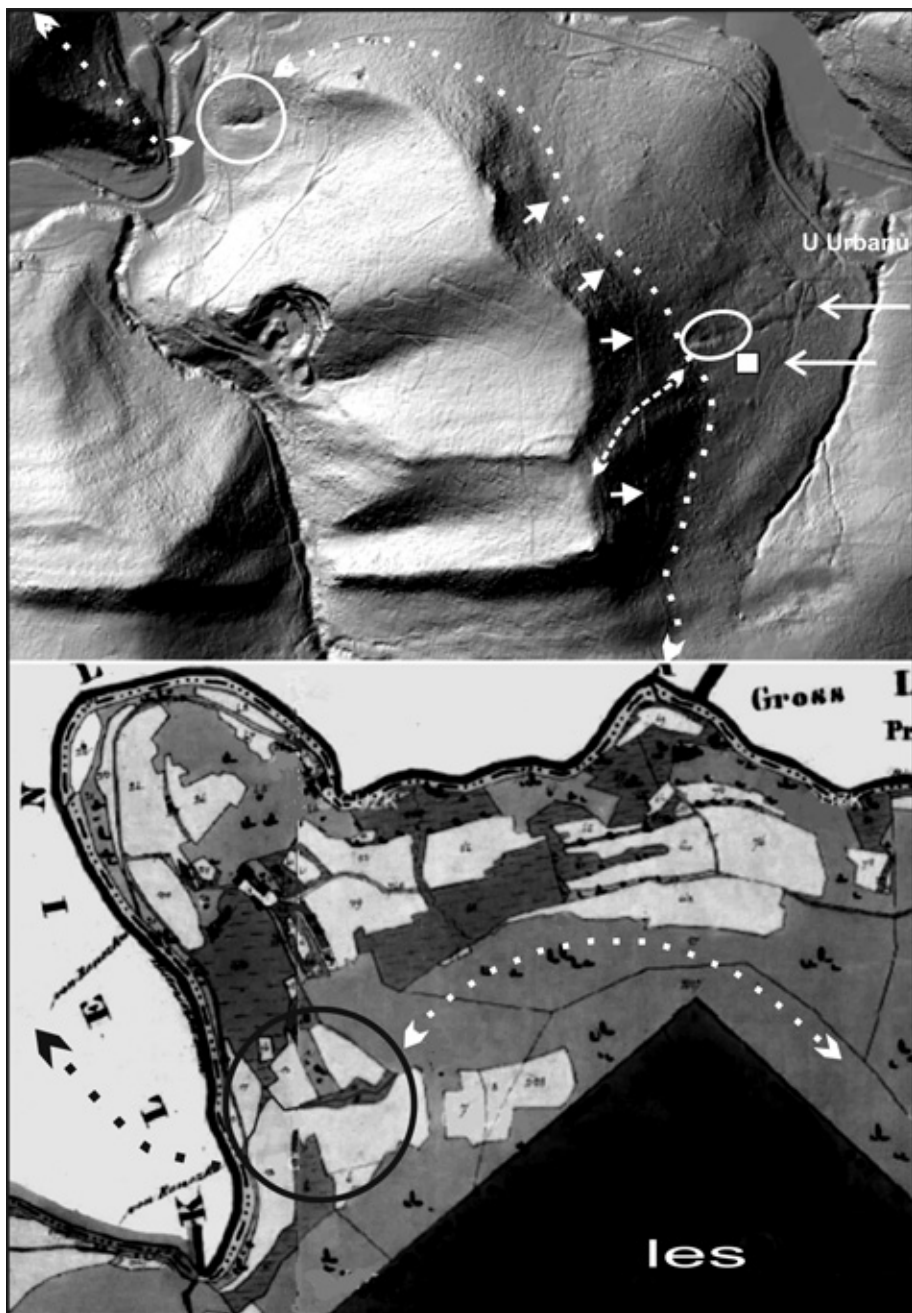
Obr. 8: Sestupy k brodu přes Bystřičku, šipky: starší fáze sestupů k brodu přes Bystřičku (foto autor 2015, grafická úprava autor).

zástavbou. Celkovou trasu, míjející vrchol Klenova a směřující k brodu, lze však se značnou mírou pravděpodobnosti rekonstruovat (obr. 9 a 10).

Východisko řešení, které těsně míjí vrcholek Klenova, se nachází severovýchodně od vrcholu v sedle mezi Klenovem a kopcem Štípa (707 m n. m.). Sedlo je rozhraním katastrů osad Bystřička, Malá Bystřice a Růždka a toto rozhraní je již i na mapě stabilního katastru z roku 1825. Je zde zachycen i **esovitý zemní útvar** zčásti respektovaný přilehlými parcelami (obr. 9/d), který lze jednoznačně interpretovat jako opuštěný úvoz zaniklé cesty. Tu lze v blízkosti tohoto úvozu ztotožnit s katastrální hranicí (obr. 9/tečkovaná dvojšipka), položenou v tehdejší pastvině pod okrajem lesa, který byl v době mapování výše než dnes a je dokonale zachycen jak na stabilním katastru, tak i v mapě 2. vojenského mapování. Dnes je tato cesta po současné již zalesněné pastvině v mírnějším svahu Klenova nezjistitelná, ale výrazný relikt cesty na rozhraní katastrů ji dokládá. Navíc jako nejpřirozenější sestup k brodu přes Bystřičku. Dalším zajímavým prvkem prostoru pod Klenovem je menší, časově nezařaditelná soustava opuštěných úvozů (obr. 9/u), snad související s pohybem od pasek U Urbanů (dříve zvané Pavelci). Výrazná obdélníková deprese (obr. 9/z)⁹ pod svahem Klenova je zatím časově i funkčně prozatím nedefinovatelná, zde je pomocně označena jako zemnice. A to proto, že podobné útvary autor našel i na dotyku se dvěma jinými významnými trasami. Přesněji v místech u náročných stoupání těchto tras,¹⁰ kde byly interpretovány jako možné dočasné útulky pro osoby, poskytující pomoc při překonávání obtížných svahů té které cesty. Významným krajinným prvkem východního úpatí Klenova je nedaleko zmíněné tzv. zemnice také pramenná pánev (obr. 10/elipsa). Vytéká z ní potůček i za velmi suchých období¹¹ a tato pramenná pánev



Obr. 9: Krajinná situace v mapě stabilního katastru východně od Klenova (vlevo) a snímky lidských aktivit d: detail zachycující torzo úvozu; z: zemnice; u: opuštěné úvozy na okraji lesa; tečkovaná dvojšipka: zaniklá cesta navazující na torzo úvozu „d“; (mapa st. katastru <https://archivnimapy.cuzk.cz/>, graficky doplnil a upravil autor; foto autor 2019, graficky doplnil autor).

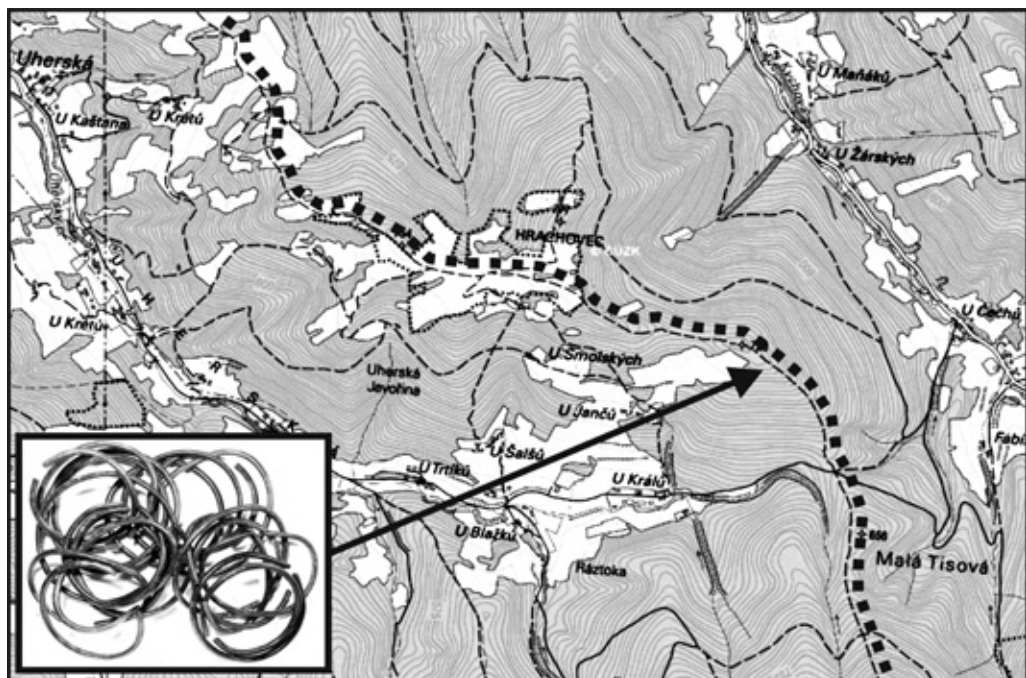


Obr. 10: Předpokládaná poloha trasy po úbočí Klenova na lidarovém snímku (nahore) a mapě stabilního katastru (dole) tečkovaná linie: přibližná poloha trasy; velké šipky: současná cesta od osídlení U Urbanů na vrchol Klenova a soustava opuštěných úvozů; malé šipky na snímku Lidar: okraj lesa na počátku 19. století dnes upravená cesta úbočím; čtverec: zemnice; elipsa: prameniště s vytékajícím potůčkem; čárkovaná dvojšipka: nejkratší propojení hradiska s vodním zdrojem; kroužek: relikv sestupu k brodu přes Bystřičku (digitální model území na podkladu Lidaru 5. generace ze zdroje <http://ags.cuzk.cz/dmr/> – graficky upravil autor; mapa st.katastru <https://archivnimapy.cuzk.cz/>, graficky doplnil a upravil autor).

představovala nejbližší vodní zdroj jak pro hradisko, tak i pozdější hrádek (případně i zemnici). Vlastní sestup k brodu přes Bystřičku od jihu by při naznačeném průběhu trasy mohl být zaoblený erodovaný žlíbek u současné chatové osady nad brodem, dobře zachycený nejen Lidarem, ale i mapou stabilního katastru (obr. 10/kroužek).

Pokračování trasy směrem k jihu je v terénu přímo nesledovatelné a dá se zhruba definovat pouze několika vrcholy, naznačujícími nejpřímější cestu po hřebenech. Při maximální snaze o zachování severojižního směru od Klenova po Vsetínskou Bečvu je seznam vrcholů a pasek následující: Brdo (718 m n. m.) – Červený (706 m n. m.) – Zemanka (720 m n. m.) – Cáb (841 m n. m.) – bezejmenný vrchol (791 m n. m.) – paseky U Krošenků (718 m n. m.) – Ochmelov (734 m n. m.) – paseky U Škarpů (642 m n. m.) – bezejmenný vrchol (548 m n. m.) – přechod Vsetínské Bečvy v prostoru Huslenek.

Za Vsetínskou Bečvou je patrně nejvýhodnější výstup směřován polohou Zděchovského potoka a dále Uherskou dolinou, jejíž název snad naznačuje i historický dopravní pohyb v tomto směru do Pováží. Logicky však se tento pohyb neodehrával před dosídlením této doliny na jejím dnu, ale na východním návrší nad dolinou přes vrchol Hrachovec (776 m n. m.) s pokračováním po hřebenech až patrně na vrchol Makyty (?) (923 m n. m.) (obr. 11/tečkovaná čára). Odtud je po dalších výběžcích hlavního hřebene představitelný sestup do východní části Lyského průsmyku, kam již zasahovalo staré sídelní území Púchovska.¹² Přesně na této linii byl na moravské straně také objeven depot bronzových náramků (obr. 11/šipka), který hypotézu položení této dopravní linie patrně stvrzuje.¹³



Obr. 11: Místo nálezu depotu bronzových náramků na úpatí hřebene Javorníků
tečkovaná čára: předpokládané položení trasy nad dolinou Uherská; šipka: místo nálezu depotu podle Z. Štěpánka (mapa M-34-97-A-b-3, graficky doplnil autor; foto náramků Vlastivědná revue Valašsko 2010/1, graficky upravil autor).

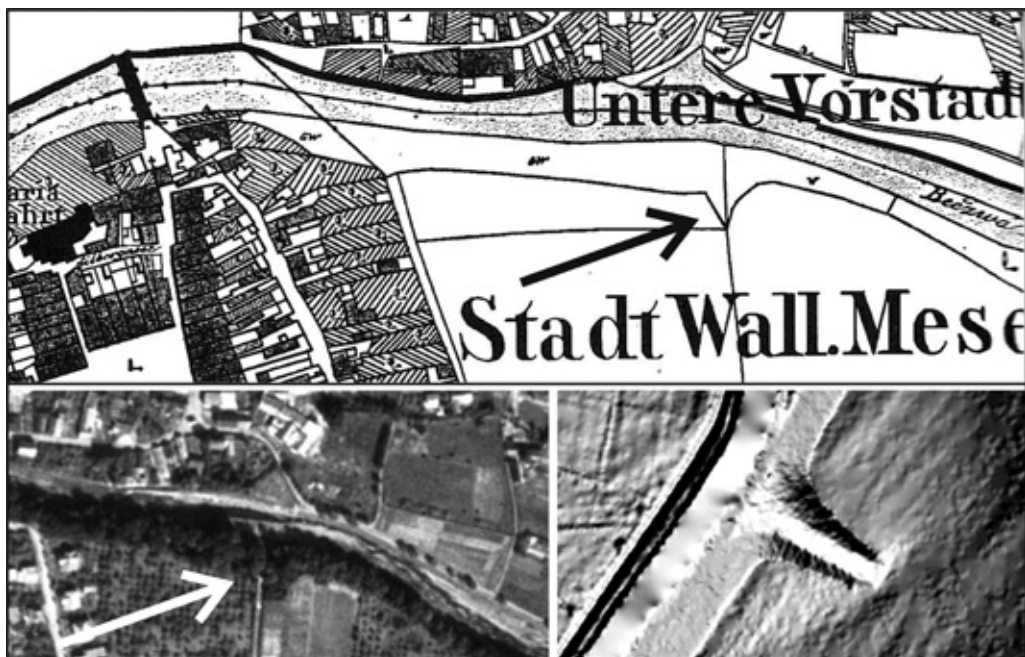
Předpokládaný přechod trasy od Klenova přes hřeben Javorníků u Makty nepřímo naznačuje i zvláštní postavení malého pulčinského hradu v Pulčinských skalách, postaveného rovněž v hospodářsky problematickém prostoru jako hrad Klenov. Náznaky prvotního osídlení se datují již do 13. století, jsou zde i sporadické nálezy z doby halštatské (KOHOUTEK 1991, 242). Motivace jeho vzniku v prostoru Pulčinska je nejasná stejně jako u hrádku Klenov, nikdy však nebyla naznačena jeho možná funkce kontroly významného pozemního spoje v době postupující kolonizace této oblasti. Například v době dokončené kolonizace údolí Vsetínské Bečvy až po soutok s říčkou Senicí, kdy bylo stále výhodnější odtud vstupovat do Lyského průsmyku „suchou trasou“ přes prostor Pulčina. Tedy mimo zamokřený údolí podél Senice soutěskou pod hradištěm Kopce kudy vede dnešní silnice dále přes Lidečko, H. Lideč a Střelnou do Lyského průsmyku (obr. 4/čárkovaná čára). Autor na této „suché trase“ prováděl roku 2015 terénní průzkumy se snahou objevit stopy intenzivního pohybu na linii kóta Radošov (757 m n. m.) – Obecnice (758 m n. m.) – Mikuličův vrch (676 m n. m.) – Francova Lhota (okolí kostela sv. Štěpána) – Čubův kopec (720 m n. m.). Relikty intenzivního dopravního pohybu ve směru na Lysou pod Makty byly nalezeny nejen asi již 1 km východně od pulčinského hradu,¹⁴ ale také u Francovy Lhoty¹⁵ a pod Čubovým kopcem.¹⁶

Přechody Rožnovské a Vsetínské Bečvy

Východně od Valašského Meziříčí vytvořila Rožnovská Bečva před svou regulací hydrograficky složitý zamokřený prostor, v minulosti jistě i dopravně problematický. U východního okraje Krásna je však řeka sevřena mezi výběžky Moravskoslezských Beskyd a Vsetínských vrchů, takže její protilehlé říční terasy se náhle přibližují na vzdálenost přibližně padesáti metrů. Z tohoto důvodu právě zde na úpatí Helštyna bylo místo pro vznik brodu přes řeku, předcházející pozdějšímu přechodu po mostě od nově založeného města na návrší. Složitost položení přímé komunikace přes Valašské Meziříčí a Krásno od severu k jihu zůstala podnes a ještě více je patrná z mapování 19. století. Původní přechod řeky (brodem) se tedy pro nějaký přímý severojižní směr musel před lokací nového města nacházet jinde.

Náznak původního brodového místa se asi zčásti dochoval v reliktu jeho jižního sestupu (obr. 12/šipka). Došlo zde k narušení říční terasy, které se dochovalo dodnes, i když hladina řeky není v úrovni hladiny jako za používání tohoto přechodu. Samotný sestup k původnímu brodu je erodován, původní stav je nepoznatelný. Dochování podobných reliktů sestupů k přechodům vodotečí je relativně vzácné. Na Moravě bylo zatím zachyceno ještě na řece Svratce (obr. 12/dole vpravo).¹⁷ Komunikační souvislosti tohoto reliktu na přechodu Svratky byly i publikovány (CENDELÍN 2018, 143–153).

Řešení přechodu Vsetínské Bečvy je komplikovanější vzhledem k charakteru říčního údolí s množstvím úplných nebo narušených říčních teras a říčních ramen, později proměněných v ostrůvky (obr. 13). Jako nejlepší sestup ze severu se zde jeví dotyk dvou říčních teras na pravém břehu, což je však akceptovatelné právě jen pro hydrografickou situaci řeky v 19. století. I z dlouhodobého hlediska je akceptovatelnější sestup k řece od jihu po jednom z výběžků Javorníků mezi potoky Zděchovka a Hrachoveček. Tento sestup, zachycený na všech mapováních, končí těsně u soutoku Zděchovky s řekou a představuje ideální přístup těsně k brodovému místu podobně



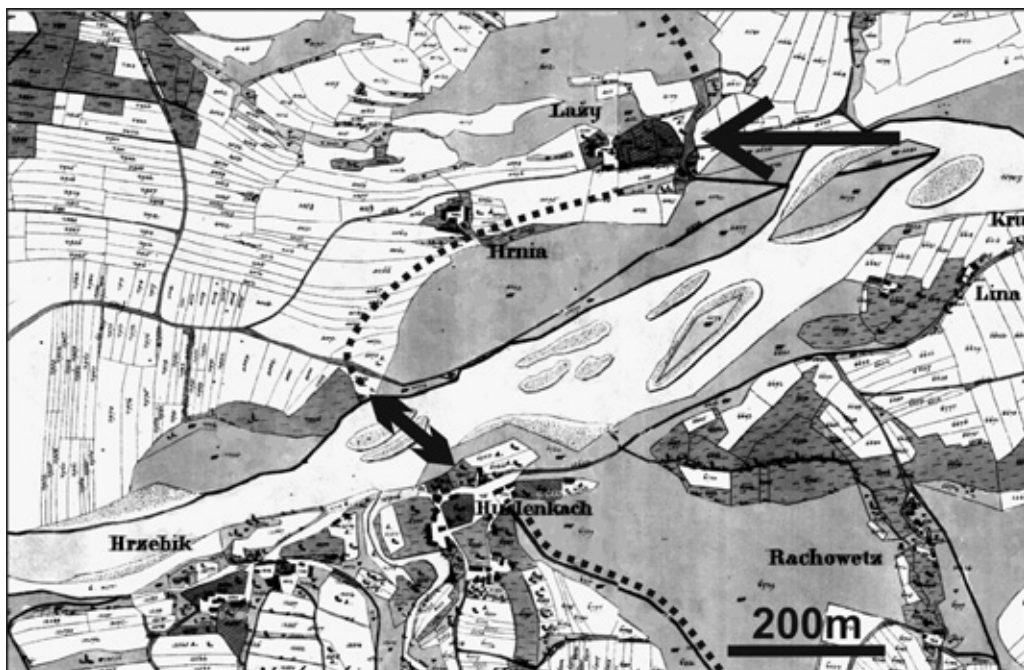
Obr. 12: Brodové místo přes řeku ve Valašském Meziříčí
 nahoře: část okolí řeky v mapě 19. století; dole vlevo: letecký snímek částí okolí řeky z 50. let 20. století;
 šipka: místo reliktu sestupu k brodu přes řeku; dole vpravo: relikt sestupu k přechodu řeky Švratky
 u osady Uherčice.

jako pravobřežní sestup u Rožnovské Bečvy v Krásnu. Dnes je tento huslenkovský sestup přerušen regulovaným potokem Hrachoveček, v minulosti však potok vtékal do Bečvy východněji a sestup nenarušoval. Lokalizovaný přechod Vseřínské Bečvy nemusel být pro trasu od Klenova jediný, podle autora však naplňuje v maximální možné míře podmínku suché a co nejpřímější trasy včetně respektování polohy nalezeného depotu bronzů výše u hlavního hřebene Javorníků.

Závěr

Práce je pokusem o zařazení pravěké a současně i středověké sídelní lokality do kontextu vzhledem k dobové motivaci jejich vzniku. Poloha v hospodářsky problematické horské krajině, v době jejich existence relativně velice vzdálené nejen od úrodnějších území, ale i od intenzivnějšího osídlení, dobře souzní s hypotézou polohy na historicky nedoloženém (patrně i **přímo** nedoložitelném) pozemním spoji přes horské prostory severovýchodní Moravy. Pohyb přes tyto prostory ze středního Pováží na severovýchodní Moravu relativně dobře pro pravěké období naznačuje několik dosud objevených hradisek púchovské kultury v Moravském prostoru,¹⁸ pro ještě starší období v pozdní době bronzové pohyb v tomto horském terénu naznačují další lokality.¹⁹ Trasa přes Klenov je zde chápána jako část tohoto pohybu, který byl dlouhodobě praktikován až do kolonizace těchto prostor na počátku středověku.

Konkrétní řešení zde staví na několika východiscích, většinou popsanych výše v textu. K nim je třeba jen dodat neoddiskutovatelný fakt doložitelné existence dál-



Obr. 13: Údolí Vseřínské Bečvy u Huslenek v 19. století
 šipka: výrazný komunikační žleb u samot U Lažů (v mapě Lažy); dvojšipka: přibližná poloha přechodu
 řeky mezi okraji dvou říčních teras; tečkovaná čára: předpokládaná poloha severojižní trasy u Husle-
 nek (mapa st. katastru <https://archivnimapy.cuzk.cz/>, graficky doplnil a upravil autor).

kových tras na horských hřebenech, využívaných v některých případech asi až do novověku. Příkladem mohou být mohutné reliktů těchto tras v horských oblastech Slovenska, kde tyto linie tvořily spojnice jednotlivých kotlin. Jejich průzkum je zatím v počátcích (CENDELÍN – BOLINA 2013, 20–27).

Nakonec je třeba ještě zdůraznit, že dnešní podoba reliktů předpokládané severojižní trasy přes Klenov od Starého Jičína po hřeben Javorníků zde není hodnocena jako výsledná podoba reliktů z doby existence hradiska na Klenově ani hrádku na Klenově. Tyto reliktů zde pouze akcentují určité výhodné dopravní prostory v konkrétním směru, využitelné i mimo dobu osídlení Klenova. Jak pro dopravní pohyb dálkový, tak i regionální či dokonce možný pohyb lokální. Od nejstarších období někdy až do současnosti. S proměnami osídlení podél naznačené trasy po dobu více jak dvou tisíciletí se mohly tyto reliktů proměňovat. Jejich podoba mohla být více nebo méně intenzivní, některé z nich mohly dokonce částečně zanikat a znovu vznikat, případně se na konkrétních lokalitách mírně posouvat v reakci na proměny konkrétní části zemského povrchu kolem dané komunikační linie.

Poděkování

Děkuji panu Ladislavu Štěpánkovi za informaci o předběžném datování pravěkého hradiska na Klenově. Rovněž mu děkuji za informaci o přesném místě nálezů depotu bronzových náramků. Především bez druhé informace by řešení předpokládané komunikační linie nutně zůstalo neúplné.

Poznámky:

- ¹ Přžno 1372, Velká Lhota 1411, Malá Lhota 1411, Janová 1505, Hovězí 1505, Huslenky 1503 uvedeny jako pustá ves, Malá Bystřice 1629, Nový Hrozenkov 1649, Halenkov 1657, Bystřička 1846; Vlastivěda moravská, Okres Vsetín – Místopis, Brno 2002.
- ² WGS 49°24'39"N, 18°1'54"E.
- ³ Předběžný odhad, rozbor nebyl proveden.
- ⁴ Informace o datování hradiska nebyly publikované a autor je získal korespondencí od Ladislava Štěpánka, který průzkum na Klenově prováděl. Nález z archeologického průzkumu jsou podle L. Štěpánka uloženy ve sbírkách vsetínského muzea.
- ⁵ WGS 49°24'40"N, 18°1'52"E.
- ⁶ WGS 49°31'44"N, 17°59'55"E.
- ⁷ WGS 49°25'7"N, 18°1'7"E.
- ⁸ WGS 49°25'11"N, 18°0'57"E.
- ⁹ WGS 49°24'56"N, 18°2'8"E.
- ¹⁰ Trasa Lukov – Brumov WGS 49°11'31"N, 17°52'22"E; trasa Trenčín – Drietoma – Morava WGS 48°54'16"N, 17°59'22"E – polohy zemnic nepublikovány.
- ¹¹ Zaregistrováno v červnu 2019.
- ¹² Rozsah starého sídelního území Púchovska, resp. jeho průnik do prostoru Lyského průsmyku, naznačuje přítomnost hradiska púchovské kultury u osady Dohňany SZ od Púchova.
- ¹³ Polohu depotu nad Uherskou dolinou získal autor od archeologa Ladislava Štěpánka. Na přesné místo nálezu jmenovaného archeologa dovedl syn nálezce, proto lze tuto informaci považovat za věrohodnou.
- ¹⁴ WGS 49°13'46"N, 18°5'30"E.
- ¹⁵ WGS 49°12'32"N, 18°6'52"E, WGS 49°12'14"N, 18°7'26"E.
- ¹⁶ WGS 49°12'0"N, 18°7'45"E.
- ¹⁷ WGS 48°58'25"N, 16°40'4"E.
- ¹⁸ Krajčice u Lidečka, Ostrý vrch a Rudovka u Vizovic, Rýsov u Provodova, Lukov a Velá na Fryštátsku, Jasenice u Val. Meziříčí, Hrádek u Všeminy, Požaha u Starého Jičína, Brumov na Valašskokloboucku.
- ¹⁹ hradiska Kopce u Lidečka a Klenov, hradiska Klášfov, Brdo a Ostrý vrch na hřebeni Vizovických vrchů, nálezy artefaktů kultury lužických popelnicových polí u Pulčína, Krásna aj., pohřebiště téže u Segradic, Vlachovic a Tichova.

Prameny:

Codex diplomaticus et epistolárii regni Bohemiae (V/1. s. 43–436, č. 290).

Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae, VI. 1307–1333, edd. P. Ritter v. Chlumecky – Joseph Chytil, Brünn 1854.

Literatura:

ADAM, D. 2002: K teorii brodu a brodového místa, sborník Staré stezky 7. Národní památkový ústav Brno, s. 31–38.

CENDELÍN, D. 1999: Staré komunikace, nákl. vlastním. Vizovice, s. 23.

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

CENDELÍN, D. 2004: Mařínské hradisko ve světle komunikačních souvislostí a fortifikačních anomálií, Vlastivědný věstník moravský 56, s. 285–297.

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

CENDELÍN, D. 2018: Pravěká hradiska hlavního hřebene Vizovické vrchoviny v komunikačních souvislostech – polohy lokalit, polohy vstupu do hrazených areálů a vztah lokalit k doložitelným dopravním liniím. *Archeologie Moravy a Slezska XVII. Česká archeologická společnost – pobočka pro Moravu a Slezsko*, s. 30–53.

CENDELÍN, D. 2018: Přechod řeky Jihlavy u Pohořelic v kontextu krajiny jižní Moravy. In: *Město Pohořelice*, s. 143–153.

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

CENDELÍN, D. – BOLINA, P. 2013: Pokračování trasy Lukov – Brumov – Vršatec k banským městům na Slovensku (spoluautor P. Bolina). *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*, s. 20–27, Centrum dopravního výzkumu Brno.

CENDELÍN, D. – BOLINA, P. 2015: Význam reliktního dopravního pohybu při interpretaci velkomoravského hradiska u Bojně (okr. Topolčany). *Archaeologia historica*, s. 247–265.

ČÍŽMÁŘ, M. 2004: *Encyklopedie hradíšť na Moravě a ve Slezsku*. Libri Praha, s. 206–207.

JANIŠ, D. – KOHOUTEK, J. 2002: Středověké osídlení, *Vlastivěda moravská, Okres Vsetín*. Brno, s. 137–138.

KOHOUTEK, J. 1991: Výzkum středověkých hradů v oblasti Vsetínských vrchů. *Archaeologia historica* 16, s. 242.

KOHOUTEK, J. 1995: *Hrady jihovýchodní Moravy*. Nakl. Archa, s. 41.

KOUŘIL, P. – PLAČEK, M. 1988: Vznik, vývoj a funkce čtyř hradů v okolí Vrbna pod Pradědem (okres Bruntál), *Časopis Slezského muzea, série B*, 37, s. 383–393.

KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. 1990: Blažejovický systém Zlaté stezky. *Sborník Zlatá stezka* 3, 1996, s. 2–53.

PLAČEK, M.: Fortifikace ke kontrole a zajištění středověkých komunikací. *Archaeologia historica* 15, s. 203–216.

PLAČEK, M.: *Ilustrovaná encyklopedie moravských hradů, hrádků a tvrzí*. Libri 2001, s. 292.

SALAČ, V. 2006: O obchodu v pravěku a době laténské především. *Archeologické rozhledy* LVII, s. 33–58.