

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Miroslav TRNKA

Staré stezky a jejich význam ve vybraném regionu

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci řešil a vypracovával samostatně a uvedl jsem veškeré použité zdroje informací

Olomouc, 22. 4. 2012

.....

Děkuji RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D. za ochotné vedení práce, za účinnou metodickou, pedagogickou a odbornou pomoc a další cenné rady při zpracování diplomové práce. Také děkuji Mgr. Janu Martínkovi za spolupráci při výzkumu starých komunikací v terénu.

Olomouc 2012

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Miroslav TRNKA**
Osobní číslo: **R10994**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obory: **Učitelství geografie pro střední školy**
Historie
Název tématu: **Staré stezky a jejich význam ve vybraném regionu**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem diplomové práce je shromáždit informace o historických stezkách ve vybraném regionu Moravy. Autor na základě studia odborných pramenů vybere region s významnými stezkami a pokusí se shromáždit veškeré informace včetně přehledu současného stavu (terénní šetření). Autor při řešení bude spolupracovat s Mgr. Janem Martínkem z Centra dopravního výzkumu nebo s odborníky řešícími problematiku ve vybraném území.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- ADAM, D. (1999) : Rekonstrukce průběhu starých komunikací - návrh postupu práce a metodiky. Hledisko přístupu: geografické. Staré stezky 4, 1999, s. 77-82.
- KVĚT, R. (1997): Staré stezky v České republice. Brno : Moravské zemské muzeum.
- OPPELTOVÁ, Jana (1999) : Obraz barokních poutí na Svatý Kopeček u Olomouce ve světle deníků tamní premonstrátské residence. Staré stezky 4, 1999, s. 26-40.
- RYBA, J. (2004): K historii silniční dopravy na území České republiky, Praha, Institut Jana Pernera.

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 30. listopadu 2010

Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2012

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. listopadu 2010

Obsah:

1 Úvod.....	7
2 Cíl práce.....	7
3 Použitá metodika.....	7
4 Staré komunikace – teorie, příznaky průběhu.....	8
4.1 Definice staré komunikace.....	8
4.2 Terminologie.....	10
4.3 Definice stopy staré komunikace.....	11
4.4 Toponyma.....	12
4.5 Pravidlo přímého směru.....	13
4.6 Pravidlo suché trasy.....	14
4.7 Interpretace stop.....	15
4.8 Teorie postupu při terénním průzkumu.....	16
5 Charakteristika a vymezení zájmového území.....	17
6 Historie obcí v zájmovém území.....	24
7 Historicky významné lokality v zájmovém území.....	35
8 Metodika mapování starých komunikací.....	36
9 Výsledky terénního výzkumu – popis jednotlivých lokalit.....	37
10 Závěr.....	63
11 Summary.....	63
12 Seznam použité literatury a ostatních zdrojů.....	64

1 Úvod

Diplomová práce je zaměřena na zdokumentování stop a průběhu starých komunikací ve vybraných lokalitách Severozápadní Moravy. Konkrétně se jedná o oblast širšího okolí údolí řeky Třebůvky od jejího soutoku s řekou Jevíčkou po město Loštice.

Téma diplomové práce bylo zvoleno z důvodu mého zájmu o historickou geografii, místopis a terénní výzkum. Zvláště byl pak výběr tématu veden pozitivním osobním vztahem k oblasti Bouzovska a Moravskotřebovska a snahou zdokumentovat a ověřit stopy a průběh starých komunikací v této oblasti.

2 Cíl práce

Cílem diplomové práce je charakterizovat z dostupných pramenů průběh starých komunikací v zájmovém území a terénním výzkumem ověřit a zdokumentovat stopy a terénní příznaky těchto komunikací. Důraz je kladen na zdokumentování tras starých komunikací v prostoru severního Bouzovska a přilehlé nejvýchodnější části Moravskotřebovska. Těžištěm práce je samotný terénní výzkum, výsledkem kterého je zdokumentování a zaměření stop průběhu starých komunikací v zájmovém území.

3 Použitá metodika

Diplomová práce byla zpracována na základě informací z literárních i internetových zdrojů, zabývajících se problematikou výzkumu starých komunikací, oblastí Bouzovska a Moravskotřebovska, historickým místopisem, a také dějinami obcí v zájmovém území. Stěžejní částí práce je zdokumentování stop a terénních příznaků starých komunikací pomocí fotografií a zaměřením pomocí GPS.

4 Staré komunikace – teorie, příznaky průběhu

4.1 Definice staré komunikace¹

Definice pojmu staré komunikace je nutno začít definicí negativní. Staré komunikace *nejsou* především dnešní silnice, byť některé jsou na místě mnohem starších cest, často na ně navazují, někdy jsou vedeny paralelně s nimi. Ve své většině jimi nejsou ani dnes používané polní a lesní cesty, jejichž využívání je ve většině případů možné počítat na staletí. Stejně je to i s uliční sítí velkých měst, která reflektuje většinou lokální dopravní síť středověkou, v některých liniích pak i trasy starší a s větším významem, než pouze lokálním. Tyto linie je možno v kontextu s jinou řešenou trasou připomenout, do starých komunikací je však nezařazujeme.

Nyní, co tedy staré komunikace *jsou*:

1. Jsou to prostory v krajině, na kterých probíhal pohyb lidí, zvířat, dopravních prostředků a zboží po **nezpevněném** zemském povrchu. Důraz kladený na nezpevněný povrch je velmi důležitý, protože limitoval výběr prostorů pro komunikaci v krajině a vytvářel určité zákonitosti, které dnes často umožňují dešifrování dopravní sítě, nebo alespoň trasy. Jelikož stopy starých komunikací jsou poměrně vzácné, jde často o prostory bez jakýchkoliv zjevných stop, případně jen s jejich náznakem. Vyskytne-li se na těchto nezpevněných trasách malá úprava terénu, případně drobná dopravní stavba, statut trasy jako nezpevněné komunikace se tím nemění. Dle mínění D. Cendelína nemohou být tyto detaily starší než středověké, ve většině případů i mladší. Do tohoto bodu patří i komunikace povahy hypotetické, kde stopy chybí jednak proto, že se nedochovaly, nebo proto, že trasa nebyla zatím prozkoumána. Patří sem i část lesních a v dnešní době výjimečně i polních cest, u kterých je z jejich vývoje, konečné podoby a vazby na stopy znát, že se nejedná o komunikaci sloužící pouze k těžbě dřeva a k cestě na pole. Typické pro tuto část starých komunikací je jejich velmi malá vazba na dnešní osady, což v praxi znamená, že prochází mimo ně.

2. Ke starým komunikacím jsou zde počítány i trasy paralelně sledující dnešní silnice v jejich bezprostřední blízkosti. Přestože se jedná o poměrně mladší zaniklé komunikace, tak se jich dá objevit velmi mnoho. U silnic v zalesněných terénech jsou víceméně běžné. Na důležitých dopravních koridorech mohou být i velmi staré a mohou naznačovat frekvenci dopravy před vznikem samotné silnice.

¹ Cendelín, D.: Staré komunikace, Vizovice 1999, s. 36

3. Na určitých územích se mohou vyskytovat stopy patřící „dobyčtím trasám“, tedy trasám, po kterých se na velké i menší vzdálenosti honil dobytek za účelem obchodu. Poblíž lidských sídel není vyloučen ani vznik těchto stop při opakované cestě dobytka na pastvu. Rozlišitelné od ostatních komunikací jsou pouze v kontextu s daným místem. Přesun dobytka patrně často vyžíval i ostatních tras, musel z nich však i odbočovat za účelem pastvy a přenocování stáda. Tato skutečnost bude právě tím specifikem, které patrně pomůže odlišit „dobyčtí trasu“ od tras jiných. Možnost omylu v jejich interpretaci je však značná a to nejen u „dobyčtích tras“.

4. Za staré komunikace jsou považovány i zaniklé komunikace lokálního významu a různého stáří. Jsou to stopy cest k zaniklým osadám, dávno opuštěné zkratky mezi dnešními osadami, zaniklé cesty k zaniklým feudálním sídlům, cesty k bývalým mlýnům, cesty k brodům, které dnes nahradil most atd. Jak naznačují některé zkušenosti z terénního průzkumu, budou mít stopy lokálních, ale i jiných komunikací význam i při objevování zaniklého, především středověkého osídlení.

5. Poslední bod zahrnuje do starých komunikací vše ostatní, co souvisí s dopravou před vznikem dnešních silnic. Vzácně může být zmínka i o nich, mají-li nějaké zvláštní postavení ve vztahu ke starším komunikacím. Z téhož zorného úhlu jsou posuzovány i některé novověké cesty zjevně velkého významu v době před vznikem císařských silnic.

Přestože se mluví o stopách starých komunikací, většina pohybu na trasách, zejména z nejstarších rovin, žádné zanechat nemohla. Staré komunikace jsou tedy především téměř neuskutečnitelným pokusem o zachycení pohybu po krajině. A to pohybu pomíjivého a navíc jen některého. Mají být vyloučeny pohyby náhodné a příležitostné a podchyceny jen ty, které se v daných místech opakovaly. Aby se dal opakovaný pohyb charakterizovat jako komunikace, musí být opakovaný pohyb častý. Přitom však žádná hranice mezi častým a řídkým pohybem neexistuje.

4.2 Terminologie²

Stopy starých komunikací: Veškeré půdní tvary vzniklé narušením zemského povrchu dopravou spolu s následnou vodní erozí. Patří sem i úvozy v dnešním slova smyslu, koleje a žleby (viz níže), ale i některé strže, ve kterých se s postupující erozí proměnily méně výrazné stopy na půdně labilních terénech.

Stopy zaniklých komunikací: Užívá se většinou v situaci, jedná-li se zjevně o mladší stopy mimo dnešní dopravní síť

Soustava stop: Vyskytuje se většinou v dopravně obtížných místech s velkou erozí, kde bylo nutno trasu třeba i několikrát přesouvat. Někdy o několik metrů, jindy i desítek metrů. Vzácně tyto soustavy pokrývají i relativně velké plochy.

Kolej: V podstatě opuštěný úvoz, který se z neckovitého průřezu zanášením mění na průřez s půlkulatým dnem. Termín je používán i pro stopy, jež vznikly bez působení vozové dopravy, tedy pouze v důsledku narušení povrchu terénu kopyty dobytka, případně koní a stopami chodců. V tom případě měly tyto úvozy od počátku půlkulaté dno.

Žleb: Totéž, co kolej, avšak mnohem většího průřezu.

Sestupy k brodu: Specifické stopy ve svažitéch terénech u brodů. Mohou mít podobu jednoduché trasy, ale i vějířovitě se rozevírající soustavy.

Dopravní síť: Soustava linií spojující místa mezi kterými probíhá pohyb (doprava).

Stezka: Vžitý název pro starou komunikaci. Je využíván v širším významu, především za okolností, kdy jsou již určeny výchozí body a u komunikací dříve zkoumaných, kde se tento termín vžil. Méně se již používá v souvislosti s konkrétními stopami a přesným umístěním komunikace v terénu.

Trasa: Konkrétní prostor, kudy prochází komunikace, ve kterém může být občas doložena stopami, případně soustavami stop a sestupy k brodům.

² Cendelín, D.: Staré komunikace, s. 5

Suchá trasa: Spojnice nejsušších míst v krajině. Pokud je situována v jednom směru, vytváří výhodný prostor pro dopravu a jako takový byl využíván.

Dopravní koridor: Široký, většinou dopravně výhodný prostor spojující dvě nebo více míst, pro který není dost dobře možný termín stezka ani trasa. Nevylučuje se v něm přítomnost i více než jedné trasy. Například může jít o dvě trasy v jednom směru na protilehlých březích jedné řeky, o výhodný průchod horským terénem a větší alternativou tras atd.

Průchozí prostor: Jakýkoliv prostor kudy prochází komunikace. Jeho šířka a zúžení má vliv na vznik stop.

4.3 Definice stopy staré komunikace³

Stopy po dopravních sítích, které předcházely síti současné, se dají rozdělit do dvou skupin.

První skupina zahrnuje veškeré stopy způsobené pohybem na trasách, tedy stopy, jež se přímo podílí na mikroreliefu krajiny. Vznikaly opakovaným narušováním povrchu terénu a následným odplavováním zeminy do nižších poloh. Mají různý způsob vývoje a liší se i kvalitativně v rozsahu, který zahrnuje tvary sotva znatelné, až ke tvarům, jež se blíží přírodním útvarům. Odhlédneme-li od prvních impulsů při jejich vzniku, přírodními útvary vlastně již jsou. Do první skupiny patří i relikty lidské činnosti související se starými komunikacemi. Ať to jsou vzácné, drobné dopravní stavby i nepatrné úpravy terénu pro komunikaci, nebo jiné stopy bývalé lidské přítomnosti v bezprostřední blízkosti trasy staré komunikace.

Druhá skupina je mnohem širší a méně průkazná než skupina první. Mnohdy se mohou blížit důkazům historickogeografické povahy. Jsou to například zaniklé polní cesty zobrazené na starých katastrálních mapách a jejich vztah k poloze plužin daného místa, půdorysy některých osad, jejichž evidentně průchozí charakter není v souladu s komunikacemi dnešními. Dále to může být umístění sídla v konkrétním krajinném výseku a vyhodnocení tohoto umístění v různých souvislostech, zejména pak v souvislostech dopravních nebo anomálie při vedení dnešních silnic a tak dále.

³ Cendelín, D.: Staré komunikace, s. 36

4.4 Toponyma

Jména s komunikacemi zjevně související: Jsou to Brod, Týn, Příhon, Záseka, Stráž a její odvozeniny, patrně Stanoviště a jeho odvozeniny, Draha, cesta, Stezka, Příčnice, Hatě a její odvozeniny, Mosty, Mostiště, Mýto, Trhovice, Padělky a jiné. Jelikož využívání brodů přes jakýkoliv tok bylo zcela běžné, tak se dochoval ve jménech relativně málo – v rámci dostupnosti to musel být vždy nějak výjimečný brod. Jméno Týn (týn – ohrada, patrně pro kupce) přestalo být aktuální v době vzniku hrazených měst a jiných hrazených sídel na cestách. Většina Stráží vznikla asi na ochranu sídel, tedy jako hlásky (existují i Hlásnice), nikoliv jako ochrana samotné komunikace, jak se často uvádí. Komunikace však reflektují, protože nebezpečí přicházívало většinou právě po nich. Pozemky s názvem Padělky často přetínají trasy starých komunikací. Snad šlo o dopravou narušené a svým způsobem znehodnocené plochy, které se po zániku trasy změnilly v pole.

Jména s možným vztahem ke komunikacím: Zdroje pitné vody jako Studnice, Studenec, Zbel, Zbel, Ublo.⁴ Jména hospod ať už z obecného jména jako je Krčma, tak i na příklad hanlivá Kývalka, Hvízdalka, Pindula, Šukalka, často frekventované Pohodlí a mnoho dalších. Některá jsou u dnešních silnic, jiná v místech, kde již dávno žádná cesta nevede. Velmi časté je pomístní jméno vyskytující se v lesích a tím je Kuchyň, Kuchyňka. Není zcela jasné, zda souvisí s dopravou, snad šlo o útulky na dobytčích trasách, snad souvisí s pastvou. Častá místní jména Bezděkov mají svou obdobu v poměrně početných pomístních jménech nacházejících se na trasách starých komunikací. I. Lutterer a R. Šrámek⁵ uvádí dva významy. A to ze složeniny bez – díky a bezděky, tj. náhodou. Preferují význam druhý.

Jména jejichž vznik je motivován pohledem zvenčí: Jednou ucelenou skupinou mohou být důležité orientační body na trase. Jsou reprezentovány jmény vzniklými z obecných jmen jako Smrk, Smrček, Dub, Habr, Tis atd. Zvláštní tvary kopců jsou někdy vyjádřeny přirovnáním jako Koňská hlava, Člověčí hlava, Čtyři palice aj.

Daleko důležitější pro staré komunikace je skupina jmen vyjadřující kvalitu a vzhled určitých úseků, nebo jednotlivých detailů trasy, respektive překážek na trase. Kvalitu brodu, vyjádřenou nepřímo popisem vodního toku reprezentují Kamenice, Trnava, Lomnice, Bystřice, Olejnice aj. Obtížné překážky na trasách jsou ve jménech Hlinsko, Plzeň, Brno,

⁴ Cendelín, D.: Staré komunikace, s.8

⁵Lutterer, I., Šrámek, R.: Zeměpisná jména v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 1997

Přerov, Blansko, Blatná, Luh, Slatina, Mastník aj. Suchdol vyjadřuje suchý průchod přes zamokřený terén, porost průchozího prostoru je zachycen ve jménech Střítež, Trstěnice, Lipník a další. Krajinný typ vyjadřují a současně definují kvalitu trasy jména Polná, Polička, Haná (staré slovo ve smyslu kamenitá se dochovalo jako jméno vodoteče, později kraje, ale i ve jménech polních tratí). Jmen krajinných detailů, jež mohla vzniknout pojmenováním zvenčí, je ovšem daleko více.

Zvláštní jména s možným vztahem ke komunikacím: Pro změnu směru na trase se kdysi sotva používalo dnešní slovo zatačka, v pomístních jménech se však objevuje Rozběhlo a Na rozchůzkách v místech, kde větvení tras bylo více než pravděpodobné. Totéž by mohlo být vyjádřeno odvozeninami od obecného slova roh a to ve tvarech Rohovec, Rožná, Rohozná.⁶ Jedná se o jména kopců, kolem nichž se cesta obtáčela. Jméno Baba a jeho odvozeniny není pouze jménem kopců, ale vyskytuje se i na rovných pláních a téměř vždy na trasách starých komunikací. Význam je zatím nejasný, ale vzhledem k výše zmíněné skutečnosti nelze vyloučit, že mohlo jít o nějaké orientační znamení na obzoru při korigování směru přesunu. Znamení mohlo být přirozené povahy, tedy přírodního původu, na příklad výrazný vrchol kopce, skupina balvanů, nebo cokoliv jiného, mohlo však být i uměle vytvořené (?).

Pomístní jména Zástava a Malá zástava jsou v místech předsunutého mýta před městem, patrně stejného významu je jméno Haltýřka z německého základu. Pomístní jména lesních tratí na starých trasách U krbu, Korbel a U sudu by mohla označovat bývalé krčmy. Místní jména Provodov a Provodovice vzniklé ze základu prováděti (provázet lesem, ukazovat cestu) jsou významově jasné a jejich vztah ke komunikacím se nezpochybňuje.

4.5 Pravidlo přímého směru⁷ vedení trasy staré komunikace

Toto pravidlo přímého směru je při průzkumu starých komunikací v terénu ve většině případů více než zřejmé. Při zachycení stopy staré komunikace je možné pomocí tohoto pravidla (a pravidla suché trasy) určovat další průběh trasy. Přímý směr si však není možno představovat jako přímku. I v krajině, která by teoreticky dovolovala takovýto pohyb, je konečná trasa většinou mírně zvlňená vlivem dnes nezjistitelných někdejších

⁶ Olivová-Nezbedová, L. a kol.: Pomístní jména v Čechách

⁷ Cendelín, D.: Staré komunikace, s.23

překážek, nebo prostě jen respektováním první vyšlapané stopy. Toto vyšlapaní, to zn. první průchod krajinou, se dá s trochou nadsázky charakterizovat jako hledání spojení mezi body na trase. V malém je to ověřitelné na lučních a lesních pěšinách. Nikdy se netvoří jako přímky, ani na nejrovnějších plochách.

Pravidlo přímého směru dovedla k jeho úplnému naplnění teprve cílená výstavba komunikací, tedy tam, kde tomu nebránily jiné okolnosti, zejména krajinný reliéf. Vodoteče, dříve hlavní překážka, ovlivňují vedení současných cest mnohem méně. Současná dopravní síť v sobě skrývá staletý vývoj a při bližším pohledu se dají docela dobře zachytit ty její části, na kterých se podepsala i snaha o naplnění pravidla přímého směru. A to i na liniích, které jinak na většině svého průběhu respektují komplikovaný směr reagující na terénní překážky. Většina z nich vznikla v důsledku stavební činnosti posledních tří století.

4.6 Pravidlo suché trasy⁸

Stejně jako pravidlo přímého směru, vychází také toto pravidlo z potřeby člověka vynaložit při přesunu co nejméně energie. Na rozdíl od prvního však nerespektování pravidla suché trasy přinášelo nesrovnatelně větší námahu. V krajním případě mohlo zcela znemožnit průchod určitým úsekem trasy. Terénní průzkum stop starých komunikací zcela zřetelně dokazuje, jak labilní je prostor nezpevněné komunikace a jak jakýkoliv kontakt s vodou, ať už ve formě vodoteče a jejího okolí, nebo ve formě vodní eroze na svazích, mohl působit nepředstavitelné potíže.

Naše osobní zkušenosti s nezpevněnými cestami, s jejich zdánlivou bezproblémovostí je do jisté míry deformovaná tím, že do dnešní doby se dochovaly pouze lokální sítě nezpevněných cest. Dochované a dodnes využívané části dálkové sítě nezpevněných komunikací slouží rovněž jako lokální. Jejich používání je převážně sezónní, umožňující hlavně přístup k polím. Například fakt, že se na pole vyjíždělo teprve až obeschla (tedy i cesty) naznačuje, že lokální komunikace byly nesrovnatelně méně zatíženy a jejich vztah k vodě byl do jisté míry volnější. Pro lesní cesty využívané k těžbě dřeva platí totéž, navíc v lese obecně méně působí eroze a na rozdíl od dneška se těžba velice často prováděla až po zámrazu. Lokální cesty mohou paralelně sledovat vodní tok v jeho bezprostřední blízkosti, často jsou součástí luk a jiných nížinných poloh. Ve svažitéch terénech sice rovněž tvoří úvozy, ale jen výjimečně je nutno je překládat. Pokud se tak stane, může to naznačovat, že daný směr měl větší dopravní důležitost než pouze lokální.

⁸ Cendelín, D.: Staré komunikace, s. 24

Komunikace, na kterých frekvence pohybu někdy několikanásobně převyšovala frekvenci na lokálních cestách, musela být položena v krajině zcela jinak. Zvláště na trasách s historicky významnými výchozími body, kde byla trasa částečně předurčena pravidlem přímého směru, je možné dobře sledovat výrazný příklon k nejsušším polohám i výběry nejvýhodnějších poloh brodů. Těm se žádná suchá trasa vyhnout nemohla a hlavně právě díky nim je možno trasu zachytit, včetně posouzení frekvence pohybu na ní. Obecně lze v této souvislosti říci, že čím více dnešní komunikace využívá suchých tras, tím je pravděpodobnější, že mohla hrát důležitou roli i v minulosti. Touto minulostí se míní doba před ustálením dopravní sítě ve středověku, kdy pro přechod rozsáhlých neosídlených území nebylo výhodnějších krajinných úseků než právě tyto suché trasy. Tak jako u pravidla přímého směru je i zde tato dedukce přirozená. Její popření by naopak znamenalo popření základních principů lidského chování, které preferuje nepřímější a nepohodlnější, v tomto případě nejsušší cesty.

4.7 Interpretace stop

Řešení starých komunikací představuje snahu o zachycení pomíjivého pohybu. Tento pohyb nebude možno nikdy jednoznačně a definitivně popsat. Veškeré pokusy o tento popis představují jen dílčí náznaky zobrazení pohybu v určitém časovém horizontu, nebo v určitém časovém rozmezí. Jinak je to při kontinuitě vývoje pohybu vlastně nemožné. Konečný výsledek tedy vždy bude pouze více, či méně deformovaná představa o daném stavu pohybu v daném čase.⁹

Stopy starých komunikací jsou přímým záznamem pohybu i času zároveň. Přesněji – pohybu většinou velmi obtížně zjištělného až nezjištělného v čase, který je zatím možno jen odhadovat, v lepším případě dedukovat z jistých, na příklad historických souvislostí. Kromě konkrétních historických informací o komunikacích jako takových, jsou stopy přímým záznamem jediným. Vše ostatní jsou záznamy a důkazy nepřímé.

Stopy starých komunikací v terénu jsou prvořadým důkazem někdejší přítomnosti staré komunikace v krajině, a to komunikace jakéhokoliv významu z pohledu dnešního člověka. Jejich interpretace se však nikdy nepohybuje v rovině absolutního důkazu. Představuje pouze absolutní důkaz o pohybu samém, nic více. Vše ostatní, tj. vývoj pohybu na daném místě a historické a jiné souvislosti s tímto pohybem spojené, jsou mimo tuto absolutní rovinu. Výzkum starých komunikací, tedy i jejich stop, nikdy nemůže být

⁹ Cendelín, D.: Staré komunikace, s.87

uzavřenou záležitostí. Vždy se budou objevovat důkazy, potvrzující i vyvracející výsledky výzkumu, který není nic jiného než rezonancí na bývalý pohyb. Čím více stop se bude objevovat, tím větší bude možnost jejich srovnávání a tím přesnější i jejich interpretace.

Je zřejmé, že neexistuje metoda, jak danou stopu jednoznačně interpretovat podle jejího vzhledu, podoby a polohy. Intenzivní a dlouhodobý pohyb se nemusí v krajině za určitých okolností projevit, naopak nepatrný pohyb může zanechat stopu neadekvátně velkou. Vyhodnocení je věcí zkušenosti, která se tříbí s množstvím poznáných stop a znalostí co nejširšího okruhu souvislostí, jež se vážou ke zkoumanému prostoru.

4.8 Teorie postupu při terénním průzkumu

Výzkum starých komunikací v sobě obsahuje více přístupů, které jsou odrazem faktu, že tato problematika leží na rozhraní několika oborů. Může tedy převažovat zájem historický (dějiny dopravy, obchodu, cel atd.), geografický (pouhé konstruování ideálních tras), archeologický (zájem o osídlení na komunikacích).

Postup při terénním průzkumu je případ od případu poněkud odlišný, neboť každý řešený úkol má jiné východisko a někdy i zcela jiný cíl. Může jít na příklad o snahu zpracovat dopravní síť určitého omezeného území, nebo o řešení jediného koridoru, případně konkrétní stezky. Zájem se může soustředit na uliční síť města, hledání předpokládaného brodu, zaniklého osídlení u komunikace a tak podobně. Nejběžnější postup ba se dal, se značným podílem zjednodušení, popsat asi následovně v několika bodech.

Při průzkumu se nejdříve určí výchozí body a časové roviny.¹⁰ Následuje teoretická příprava ve formě studia veškerého, dostupného materiálu historické povahy, ale i materiálů jiných autorů, kteří se daný úkol pokoušeli řešit. Pak přijde studium mapového materiálu, až do map nejpodrobnějších měřítek. Kolem přímého spojení se v mapách podle obecných pravidel i osobních zkušeností vytyčí ideální trasa maximálně využívající pravidel přímého směru a suchých tras. Pak přichází detailní studium zvolené trasy v mapách podrobných měřítek, kde se na základě sklonu terénu, rozložení vodotečí a předpokládané obtížnosti překážky, vytipují na trase místa, kde by se vlivem pohybu mohly vytvořit a dochovat stopy staré komunikace. Následuje průzkum těchto míst v terénu a v případě absence stop i průzkum dalších variant v bezprostředním okolí. Takto je nutno prozkoumat všechna vytipovaná místa, neboť i na jedné trase se stopy projevují různě. Selže-li jedna hypotetická trasa, zkusí se její položení v terénu volit poněkud jinak (někdy i za cenu změny základních

¹⁰ Cendelín, D.: Staré komunikace, s.88

historickogeografických předpokladů) a vše se opakuje od začátku.

Po nálezu stop dochází k jejich srovnávání a vyhodnocování. Je dobré jednotlivé lokality navštěvovat opakovaně, neboť při prvním pohledu mnoho detailů, ale i výrazných stop unikne pozornosti, některé detaily se naopak při prvním dojmu přeceňují. Postup může být i opačný. Z náhodně objevené stopy se dedukuje průběh staré komunikace a hledají se historické souvislosti, které mohly stát za vznikem této komunikace.

Postupem času se mohou konstruovat sítě starých komunikací na základě doložených stop, ale i sítě zatím hypotetické, jež jsou konstruovány podle obecných pravidel ověřených na velkém množství příkladů z terénu. Avšak i u těchto hypotetických sítí by mělo být samozřejmostí jejich, alespoň dílčí, ověření v terénu. Toto je nejlépe uskutečňovat na výjimečně obtížných překážkách mimo současné osídlení. Pokud ovšem se na trase takovéto překážky vyskytují. Absence přijatelných stop může znamenat omyl v hypotéze, záleží ovšem i na volbě výchozích bodů a časové roviny. Sotva kdo počítá s tím, že málo frekventovaná komunikace, opuštěná již v pravěku, zanechá v terénu bez většího vlivu eroze znatelné stopy.

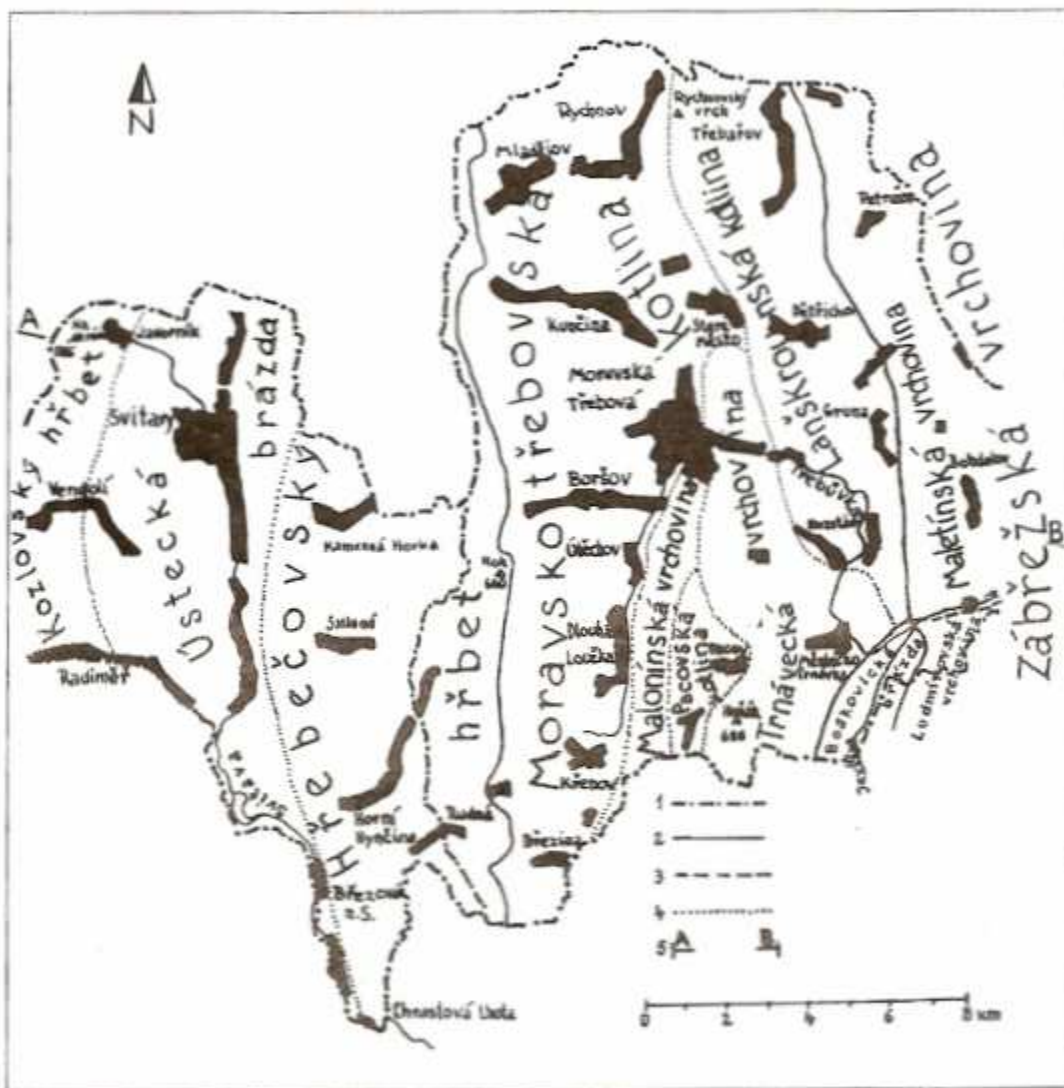
5 Charakteristika a vymezení zájmového území

Zájmové území, ve kterém byly vybrány zkoumané lokality, můžeme ze severu ohraničit trasou a blízkým okolím silnice I/35 v úseku Mohelnice – odbočka Gruna. Ze západní strany je území přibližně vymezeno údolím řeky Třebůvky a z jižní navíc přílehlými svahy Bouzovské vrchoviny, které se do údolí svažují. Na východní straně končí zájmové území na hranici Mohelnické brázdy.



Obr. 1: Poloha zájmového území Zdroj: www.mapy.cz

Celé území náleží geomorfologickému celku Zábřežská vrchovina. Část území na sever od údolí Třebůvky spadá do podcelku Mírovská vrchovina a do konkrétního okrsku Maletínská vrchovina. Menší jižní část území patří do geomorfologického podcelku Bouzovská vrchovina a v něm do okrsku Ludmírovská vrchovina. Na mapě geomorfologického členění Svitavska a Moravskotřebovska je zachycena západní část zájmového území. (Obr. 2)



1. Geomorfologické členění Svitavska a Moravskotřebovska. 1 - hranice bývalých soudních okresů, 2 - hranice geomorfologických soustav, 3 - hranice geomorfologických podcelků, 4 - hranice okresů, 5 - čára podélného profilu územím A-B (podle Demek, editor, 1987).

Obr 2: Geomorfologické členění Svitavska a Moravskotřebovska

Zdroj: Moravskotřebovsko; Svitavsko, s. 24

Poměrně složitý je geologický podklad území. Největší zastoupení mají rozličné usazené nebo částečně přeměněné horniny prvohorního (převážně devonského) stáří – prachovce, břidlice, droby a slepence.¹¹ V údolních zářezech přítoků Třebůvky jsou odkryty přeměněné starohorní až prvohorní horniny (svory, amfibolity). Zájmové území je přibližně ve směru západ – východ protnuto údolím Třebůvky. Údolí se vyznačuje výraznou, místy až 0,5 km širokou nivou, kterou využívá silnice z městečka Trnávky do Vranové Lhoty a Kostic. V podloží propustných křídových sedimentů vznikl při úpatí svahu významný pramenný horizont. Jeho součástí je prameniště Teplice při levém břehu Třebůvky, přibližně v poloviční vzdálenosti mezi Petrůvkou a Pěčíkovem.

¹¹ Demek, J. a kol.: Geomorfologie českých zemí, Praha 1965

Morfologicky výrazným povrchovým tvarem v poměrně širokém údolí Třebůvky je návrší Vraní hora (356 m n. m.), vystupující asi 1 km západně od Vranové Lhoty. Zřejmě jde o tzv. odlehlík, oddělený říční erozí od sousedního svahu Jarovice (448 m n. m.). Na vrcholku Vraní hory se zachovaly drobné pozůstatky zdiva gotického hradu z první poloviny 14. století. Patrně plnil úlohu strážního hradu při obchodní cestě kolem Třebůvky. Také ve Vranové Lhotě stála ve středověku tvrz, přestavěná koncem 17. století na renesanční zámek. Nynější dominantou obce je kostel sv. Kateřiny, v jehož věži pravidelně sídlí letní kolonie netopýra velkého čítající 1000-2000 exemplářů samic s mlád'aty. Jedná se o nejpočetnější kolonii tohoto druhu v Pardubickém kraji a proto je toto místo výskytu zařazeno do soustavy Natura 2000 jako evropsky významná lokalita.

Přibližně celou západní polovinu zájmového území zabírá Přírodní park Bohdalov-Hartinkov. Park o celkové výměře 6262 ha byl vyhlášen v r. 1996 k ochraně esteticky a biologicky hodnotné krajiny s četnými významnými krajinnými prvky. Nachází se na k.ú. obcí Vysoká, Hartinkov a částech k.ú. obcí Chornice, Březinky, Vrážné a Vranová Lhota. Přírodní park je z velké části lesnatý a tvořený mozaikou polopřirozených a přírodně blízkých luk a pastvin. Menší hodnotná území jsou registrována jako významné krajinné prvky (např. Pěčíkovské stráně, Strážnička, Pramen Teplice). Roste zde mnoho chráněných druhů rostlin (např. hořec brvitý) a vyskytuje se zde mnoho chráněných a zajímavých druhů živočichů (např. mlok skvrnitý, ťuhák obecný, aj.). Přibližně 80% území parku pokrývají lesy, na mnohých místech i s poměrně zachovalými bučinami.

Dále v zájmovém území existuje přírodní památka Rodlen (0,3474 ha), nacházející se nad Vlčicemi.

Nejvyšším bodem zájmového území je vrch Čížová (579 m n. m.) nad osadou Buková, která je součástí obce Studená loučka. Nejnižší místo leží v údolí Třebůvky před Lošticemi (258 m n. m.).

Celá oblast náleží k úmoří Černého moře. Převážná část území náleží k povodí řeky Třebůvky. Jen nejsevernější část v okolí obce Studená Loučka odvodňuje říčka Mírovka.

Podél Třebůvky se nachází několik kilometrů melioračních kanálů. Jejich hlavní koncentrace je v okolí soutoku Třebůvky a Jevíčky. Tyto zásahy měly a mají negativní vliv na vodní režim krajiny.

Průměrná roční teplota se pohybuje od 4 do 7 °C, roční průměr srážek se pohybuje od 600 do 800 mm.

Z hlediska využití krajiny lze krajinu údolí Třebůvky a okolí klasifikovat jako lesozemědělskou. Podle osídlení je to krajina vrcholně až pozdně středověké kolonizace

Hercynica.

Na severozápadní okraj zájmového území probíhala snad už od 13. století těžba tzv. Maletínských pískovců. V okolí obce Starý Maletín už je jistě těžba pískovce doložena od 14. století a ve velkém měřítku byl tento kámen těžen od 16.-17. století až do druhé světové války. Po roce 1946 byly lomy zavřeny a uvádí se pouze ojedinělá těžba na opravy nebo na nové plastiky na počátku 50. let.

Současným prakticky jediným větším podnikem v zájmovém území je Armaturka Vranová Lhota, a.s. (AVL)¹², vyrábějící široký sortiment průmyslových ventilů, kohoutů, atd.

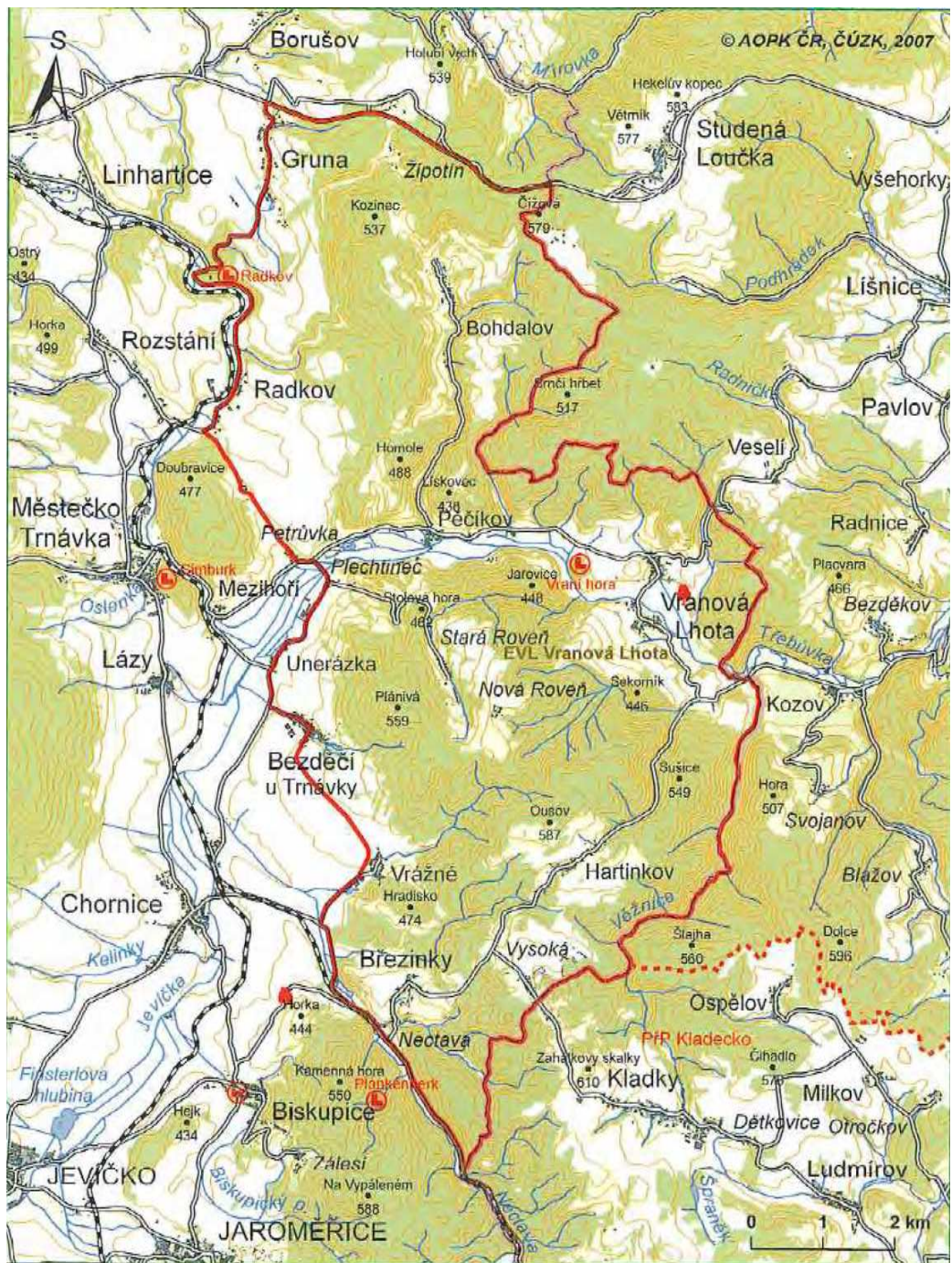
Historie průmyslového podnikání ve Vranové Lhotě sahá až do 16. století, kdy na místě současné továrny AVL stávaly železné hamry a hlavně do poloviny 19. století, kdy se zde tavila železná ruda získaná z okolních šachet. Postupem času a se změnami majitelů zde byla provozovna na zpracování ovčí vlny, tkalcovna, výrobná dřevěných obalů až po stolárnu.



Obr. 3: Třebůvka na výřezu Müllerovy mapy Moravy,

Zdroj: Historický ústav AV ČR

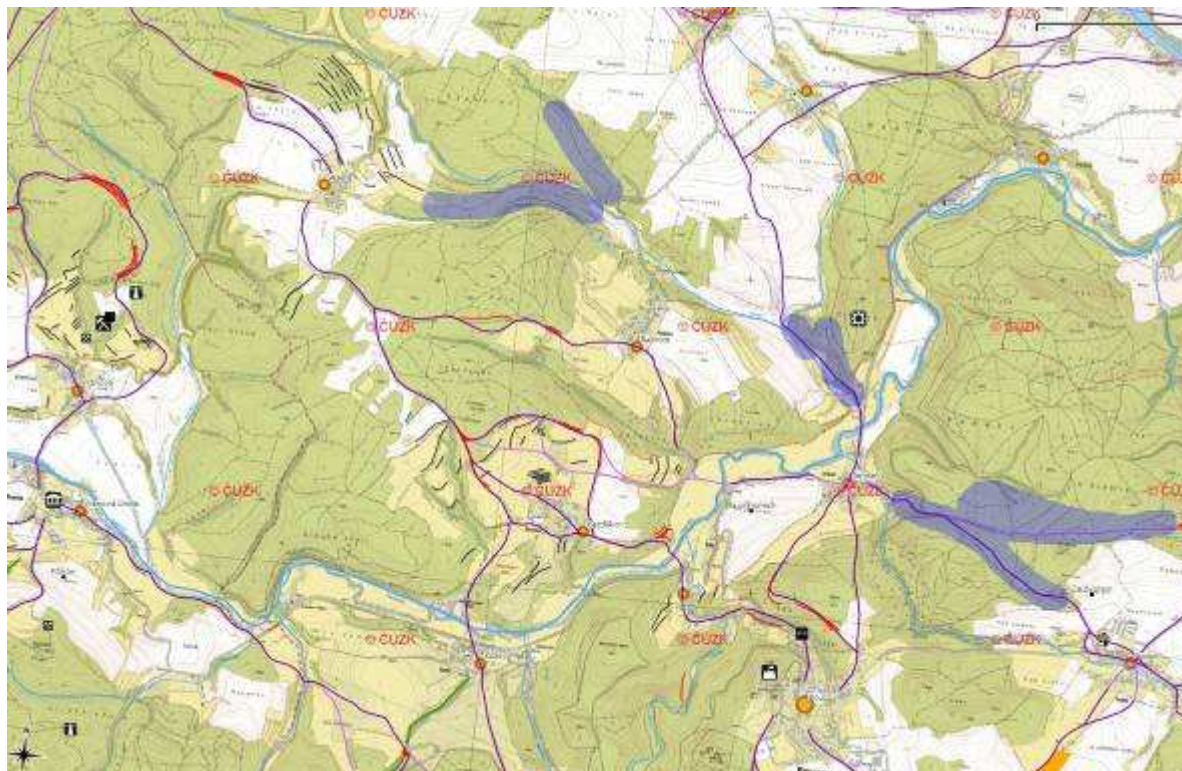
¹² Armaturka Vranová Lhota [online]. [cit 17.4. 2012]. Dostupné z www: <<http://www.avl.cz/show.xh4?msdx=0&mgrp=AVL&mod=article&tid=historie&lng=cz>>



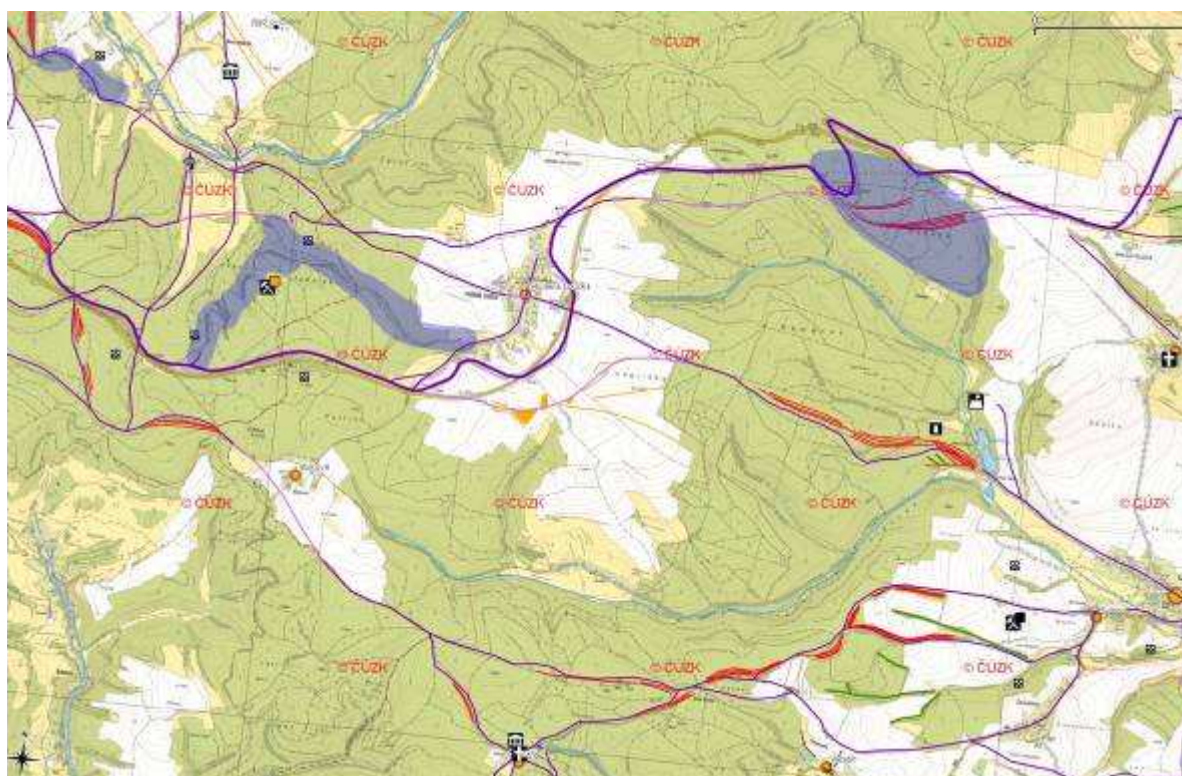
Obr. 3: Přírodní park Bohdalov – Hartinkov

Zdroj: Přírodní parky Pardubického kraje, AOPK 2007

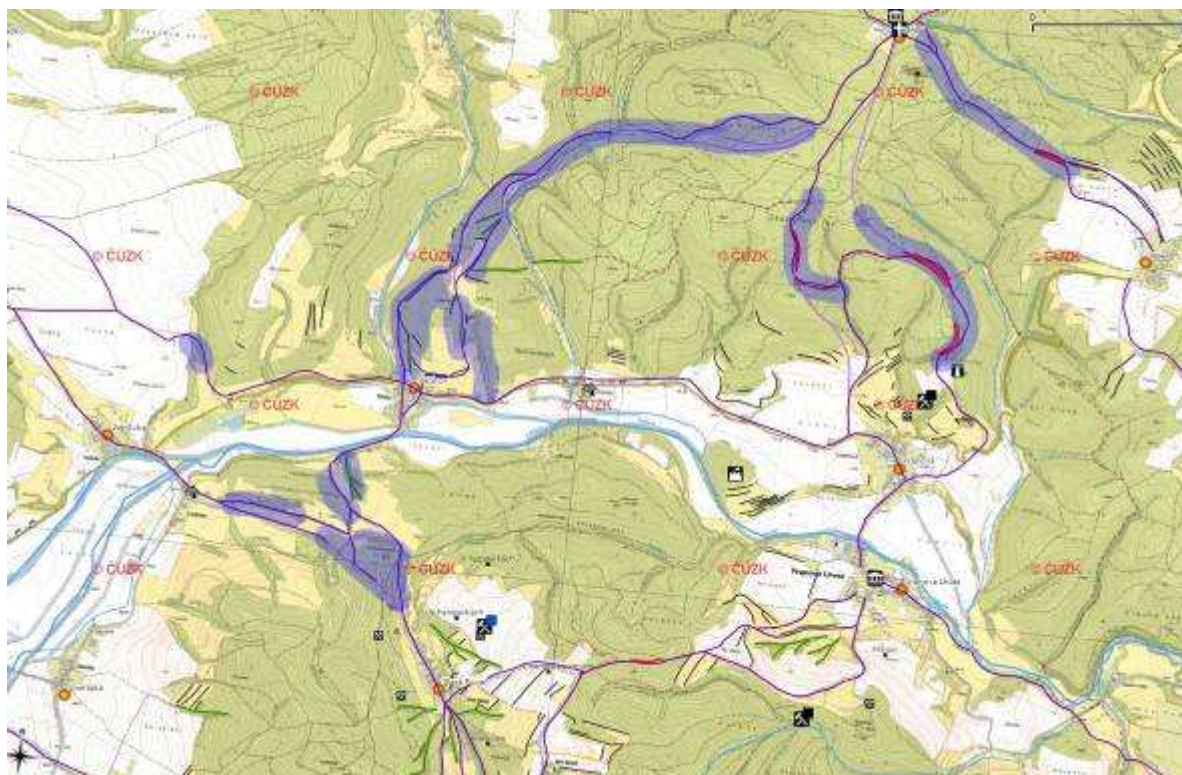
Území nebylo zkoumáno celoplošně, ale bylo vybráno několik zájmových lokalit z tohoto území. Na následujících zmenšených podrobných mapách určených k terénnímu výzkumu jsou tyto lokality znázorněny modře.



Obr. 4: Vybrané lokality v okolí Bouzova,



Obr. 5: Vybrané lokality v okolí Studené Loučky



Obr. 6: Vybrané lokality v okolí Vranové Lhoty

Tmavě fialovou barvou jsou na těchto mapách vyznačeny hlavní trasy starých cest zjištěné podle historických map. Červené souběžné linie představují již vymapované svazky úvozů.

6 Historie obcí v zájmovém území

Bohdalov

Název obce je odvozen od osobního jména Bohoblud¹³, od konce 14. stol. se název blíží osobnímu jménu Bohdal. Názvy v pramenech mají do konce 15. stol. přívlasky Maius, Gross, Vietssi, Minori, Vrchní, Dolní, což ukazuje, že zde původně byly vsi dvě, které po 15. století splynuly. Názvy: 1365 Boblud Minor... Boblvd Maius, 1398 Bohdalowek Maiori et Minori, 1408 Gross Bohdalss, Wenyk Bohdalss, 1490 Bohdalow Witetssi a Bohdalow Mensy, 1672 Bohdelsdorfensis, Bohdelsdorff, 1718 Wodelsdorf, 1720 Bohdelsdorf, Pohdalow, 1846 Bodelsdorf, Bochdelsdorf, Bochdalow, 1872 Bodelsdorf, Bohdalov.

Větší a menší Bohdalov se připomíná v listině z roku 1365, kterou prodal Jindřich II. z Lipé hrad Cimburk s městečkem (Trnávkou), Staré Město, Pacov, Lažany, Mezihoří, Petrůvku, Unerázku, Rozstání, Malíkov, Radkov, Grunu, Žipotín, Chornice a město Jevíčko markraběti Janu Jindřichovi. V r. 1398 se objevuje Velký a Malý Bohdalůvek již mezi třebovským zbožím, které zapsal markrabě Jošt Heraltovi z Kunštátu. V r. 1490 zapsal další z držitelů třebovského zboží Jiří Hrabiše Kostka z Postupim hrad a město Moravská Třebová a vsi panství, mezi kterými byly Větší a Menší Bohdalov, Janu Heraltovi z Kunštátu a Plumlova, který panství ještě téhož roku zapsal Ladislavu z Boskovic. Po 15. stol. obě vsi splynuly a ves Bohdalov už nadále náležela k třebovskému panství.

Před třicetiletou válkou bylo v Bohdalově 21 usedlých a při druhé lánové vizitaci r. 1677 zjištěno o jednoho více. Podle výměry pozemků bylo ve vsi 10 třičtvrtláníků až pololáníků, 6 osminíků až čtvrtláníků a dále 5 domkářů. Nový usedlík seděl na poustce o výměře 2/4 až 7/8 lánu. Ve vsi v této době zanikla rychta.

Podle Tereziánského katastru moravského bylo ve vsi 142,4 měř. orné půdy a 3,7 měř. zahrad. Robotovalo zde 5 sedláků se 2 koňmi 3 dny v týdnu, 6 malých sedláků s 1 koněm 3 dny v týdnu, 6 zahradníků s 1 pěším 2 dny v týdnu a 17 chalupníků s 1 pěším 1 den v týdnu.

Koncem feudálního období v r. 1843 žilo v Bohdalově 408 obyvatel v 69 domech se 106 domácnostmi. Z nich 16 domácností se živilo zemědělstvím, 2 řemesly, 1 oběma uvedenými zároveň. U 87 domácností není způsob obživy uveden, mezi nimi byl i učitel ve zdejší škole. Ve vsi bylo 11 pololáníků, 2 čtvrtláníci a 53 domkářů se zahradou i bez ní. V největších selských usedlostech pomáhali obvykle hospodáři 1 pacholek a 1 děvečka.

Podle údajů z r. 1841 bylo ve vsi 26 koní, 16 volů, 52 krav a 23 kusů mladého

¹³ Nekuda, V.: Moravskotřebovsko; Svitavsko. Brno 2002, s. 565

dobytku. Průměrný stav dobytka u usedlosti byl 2 koně, 1 vůl, 3 krávy a 1 až 2 kusy mladého dobytka.

Místem trhu pro Bohdalov byla Mohelnice s týdenním trhem každou sobotu.

Většina obytných a hospodářských budov a stodol byla ze dřeva, pokryta slámou, jen některé obytné domy byly postaveny z kamene nebo nepálených cihel a pokryty šindelem.

Pěčíkov

Ves je českého původu. Název je odvozen snad od slova pěkný¹⁴. Názvy v pramenech: 1351 Peczycov, 1498 se vsí Pieczikowem, 1577 po hranici peckovské, 1600 ves Pieczikow, 1672 Pitschendorff, 1677 Pitschendorf, 1720 Pitschendorf, Pietzkow, 1751 Pitschendorf, 1872 Pitschendorf, Pěčkov, 1881 Pěčíkov, 1924 Pěčíkov, dř. Pěčkov.

Názvy tratí podle indikační skicy: Na hraničkách, Strein, Wiesenried, V dolínách.

Pěčíkov se prvně připomíná v r. 1351 při prodeji poloviny zboží Vacetína, Vranové, Lhoty, Rovně, Pěčíkova, Stříteže a Svinova Bernardem z Mrdic bratřím Záviši a Beneši z Rychenburku. V r. 1497 se uvádí mezi zbožím náležejícím k zeměpanskému hradu Vraní Hoře, které král Vladislav II. potvrdil Jiříkovi ze Lhoty. Patřily sem pustý hrad Vraní Hora, Hraničky, Pěčíkov, dvůr Plichtinec, Svinov, Roveň, Příkazy a pusté vsi Střítež a Vacetín. V r. 1533 zapsal další držitel Jan Lhotský svůj díl na pustém hradě Vraní Hora, tvrdí a vsi Lhotě (Vranové), Pěčíkově, Rovni, Vranové, Svinově a pustých vsích Vacetíně, Stříteži a Příkazích svým bratrům Vaňkovi a Vratislavovi Lhotským z Ptení. V polovině 16. století se Pěčíkov uvádí jako součást trnáveckého panství, jehož majitelem byl v letech 1568 až 1579 Prokop Podstatský z Prusinovic. Pěčíkov byl součástí trnáveckého panství do r. 1849. Součástí vsi je osada Plechtinec, původně dvůr a v 17. stol. založená ves. V r. 1798 byl Pěčíkov zatopen vodou po protržení hrází rybníků u Chornic a Lázů.

V první polovině 17. stol. byla ve vsi zákupní rychta. Před třicetiletou válkou bylo v Pěčíkově na panství městečko Trnávka 21 usedlých a při druhé lánové vizitaci r. 1677 o jednoho více. Podle výměry pozemků seděl ve vsi jeden usedlík na výměře větší než jeden lán, 11 usedlíků na výměře 2/4 až 7/8 lánu a 9 bylo domkářů. Nový usedlík seděl na výměře 2/4 až 7/8 lánu.

Podle Tereziánského katastru moravského bylo ve vsi 359 měřic orné půdy, 7,3 měř. Zahrad, 5 měř. pastvin, 18,5 měř. pustin a 53 měř. lada. Z luk bylo 18 fůr sena ročně. Robotovalo zde 12 sedláků se 2 koňmi 3 dny v týdnu, 6 zahradníků s 1 pěším 2 dny v týdnu a 11 chalupníků s 1 pěším 1 den v týdnu.

Ve třicátých letech 19. století zde byly vrchnostenská myslivna, hospoda a mlýn.

¹⁴ Nekuda, V.: Moravskotřebovsko; Svitavsko. Brno 2002, s. 647

Koncem feudálního období v r. 1843 žilo v Pěčíkově 245 obyvatel ve 48 domech se 71 domácnostmi. V enklávě Plechtinec žilo v té době 49 obyvatel v 8 domech s 11 domácnostmi. Z nich se v obou místech se 36 domácností živilo zemědělstvím, 2 řemesly a 4 oběma uvedenými. U 40 domácností není způsob obživy uveden, počítaje v to i vrchnostenského myslivce a učitele. Bylo zde 6 pololánků, 5 čtvrtlánků, 9 podsedků a 33 domkářů. Ve vsi byla jedna dědičná rychta a nově také škola.

Podle údajů z r. 1841 zde bylo 36 koní, 120 krav, 55 kusů mladého dobytka, 12 ovcí a 36 vepřů. Průměrný stav dobytka u usedlosti byl 2 koně, 4 krávy, 2 kusy mladého dobytka a 2 vepři. Místem trhu pro Pěčíkov bylo městečko Loštice se čtvrtěčným týdenním trhem.

Většina obytných i hospodářských budov v obci Pěčíkov byla postavena ze dřeva, stejně jako stodoly. Budovy byly kryty šindelem a slámou. V Plechtinci byly domy kamenné.

V Pěčíkově byl jeden moučný mlýn na horní vodu se třemi složeními, který ročně pomlel asi 3000 měřic obilí. V enklávě Plechtinec byl jeden moučný mlýn na dolní vodu se dvěma složeními, který pomlel za rok asi 2000 měřic obilí.

Stará Roveň

Poprvé se uvádí r. 1350 pod jménem Rovna¹⁵ jako součást vranovského zboží, které Bernard z Mrdic jako majitel poloviny tohoto zboží zaměnil se svými bratry Závašem a Vilémem z Rýznburka. Ti prodali své statky r. 1354 dědičně Janovi z Boskovic.

Osada Roveň dle lidové tradice nesla název „Raba“, ale nemáme písemné doklady k podložení tohoto názvu. Stará Roveň byla snad již od svého vzniku spojena s Vranovou, později pak od r. 1584 s Vranovou Lhotou tvořila zvláštní statek dle vrchnostenského odhadu 2 a 14/64 lánu.

V původní osadě bylo 14 usedlých, 3 obecných domky a hospoda. Roboty byla shodná s Vranovou Lhotou: sedlák 130 dní pěší roboty; chalupník 78 dní pěší roboty a domkář 13 dní.

Roku 1790 se uvádí v Rovni 18 domů, 130 obyvatel a 100 jiter polí. V roce 1870 zde žilo ve 30 domech 175 obyvatel. Kolem roku 1911 žilo ve Staré Rovni s osadou Bídovem 177 obyvatel v 31 domech a v Nové Rovni 147 obyvatel ve 22 domech.

Mezi Rovní a bývalým dvorem (nyní Nová Roveň) byl les zvaný „Plánivá“, jenž sahal až do žlebu roveňského potoka a měřil 22 jiter. Hrabě Josef Schaaffgotche dal r. 1824

¹⁵ Popelka, B.: Vlastivěda moravská, Jevický okres, s. 194

les vykácet a vyměřit na severním svahu podél potoka 12 stavebních míst a rozprodat je osadníkům. Ti byli pak povinni robotovat 26 dnů pěších silnou osobou s vlastním náradím u kteréhokoliv dvora. Domkáři směli sbírat roští a hrabat stelivo. Museli však dle rozhodnutí lesního úřadu vykonávat práce při honech, lesní kultuře, nebo i dle potřeby při polním hospodářství. Ostatní půda vykácené Plánivé byla rozdělena na 12 stejných dílů, jež byly přiděleny jednotlivě domkářům na 3 roky zdarma s podmínkou, že vykopou pařezy a půdu obdělají. Po 3 letech byly dílce za mírný obnos pronajaty.

Nová Roveň čili Dvorek vznikla r. 1786 z bývalého panského dvora, zvaného všeobecně pro jeho malou rozlohu „Dvorek“, v němž se především chovaly ovce a jalovice. Dle prvokupů ze dne 23. a 30. prosince 1786 byl dvorek tehdejšími majiteli Petrem Heřmanem a Františkem Jindřichem z Blümegenu rozdělen a rozprodán osadníkům po 20 zlatých za každou usedlost a za roční plat 8 krejcarů konvenční měny s právem sbírat roští, hrabat stelivo a pást dobytek na pastvisku až k vápenici a v lese „Zbytkách“. Usedlých familiantů bylo 20 a 2 domkáři. Každý osadník si musel postavit dům sám. Roboty nebyla.

Význačnější trati Staré Rovně jsou: Rovenský důl, Občiny, Hamperky - kde v 16. století byla dolována železná ruda a v roce 1911 zde měl kutací právo Adolf Welleminsky z Biskupic; dále Okluky, Příhon, Puštěná, v Jalovčí, Plánivá Malá a Velká, za Příčkou, u Lhoty, na Pasekách, les „Pišberk“, nad Hroby – kde prý byli pochováváni osadníci za morové rány a Podhoří s pískovcovým lomem Brieslinga z Mor. Třebové.

Trati náležející k Nové Rovni jsou: Plánivá, Královice, Poláky, Míškov, Pušná, na Dlouhým, na Dolečku, na Horách, u Stádliska a les Zbytky.

Vranová Lhota

Obec se skládá z vlastní osady, Úvozu, Mitrovic a dříve také ze samoty Věžnického mlýna.

Poprvé se osada uvádí r. 1258 pod jménem Nová Vranová mezi 13 osadami, jež byly podřízeny levickému městskému soudu. R. 1350 uvádí se již jménem „Lhota“ tvořící s Vranovou, Rovní, Bezděkovem, Příkazy, Stříteží, Vacetínem, Svinovem, později s Pěčkovem a dvorem Plichtincem rozsáhlý „statek Vranovský“, jehož majitelé měli své sídlo na rytířském hradu Vraní Hoře (r. 1497 již pusté trosky), nynějším Hradisku. Na nejstarší mapě Moravy, vydané r. 1575 Pavlem Fabrickém, je označena Lhota nynějším názvem německým Braun-Ölhütten.¹⁶ R. 1782 majitel statku Petr Heřman hrabě Blümegen odprodal vedle původní osady 16 stavebních míst podél hluboké vozové cesty. Tato nová

¹⁶ Braun-Ölhütten, zkomolené jméno české. „Braun“ doslovný překlad českého vraný, nikoliv Vranova (jméno osobní)

část osady dostala dle své polohy jméno „Úvoz“. Roku 1790 žilo ve Lhotě 379 obyvatel v 54 domech. R. 1834 měla již obec 62 domů a 425 obyvatel. Část osady byla nazvána „Mitrovice“ dle majitelů domů č. 63 a 68, kteří se nazývali Šéhové (Šehoviči) a pocházeli z bosenské Mitrovice, odkud prý při povstání r. 1830 utekli.

Samota Věžnický mlýn vzdálená asi 5 km jihovýchodně od Vranové v údolí stejnojmenného potoka Věžnice byla postavena r. 1711 majitelem lhotského statku Ferdinandem Sakem svobodným pánem z Bohuňovic. Mlýn měl jedno složení a bylo u něj dřevěné obydlí s kůlnou. Roku 1828 k němu byla přistavěna také pila.

Roku 1835 byla postavena pila s kůlnou z níž se stala r. 1838 valchovna. Na západním konci obce u potoka vznikla r. 1842 huť Resoldina.¹⁷ Železné hutě na vranovských stacích vznikly již v druhé polovině 16. století – asi roku 1598, z nichž po odchodu Karla Reichenbacha byla na návrh knížete Salma v roce 1842 zbudována vysoká pec.

Staré stopy po dolování železné rudy tvoří v okolním terénu četné propadliny.¹⁸ V lidovém podání jsou to zbytky podzemních chodeb spojujících hrad Vraní Horu s tvrzí v obci Vranové Lhotě. K zásadní přestavbě starší vodní tvrze došlo na počátku 16. století, kdy zde vládli vladykové Lhotští z Ptení. Ještě za Lhotských v 80. letech 16. století byla tvrz upravena na renesanční zámek.

Vranová Lhota měla původně 8 púlláníků, 13 chalupníků, 7 domkářů obecních (rustikálních), ostatní domkaři byli panští (dominikální).

Sedláci měli 130 dní pěší roboty, chalupník 78, panští domkáři v obci 20 dní pěší a domkáři v Úvoze 13 dní ruční roboty. Domkáři panští v Mitrovicích robotovali 26 dní a obecní domkáři 13 dní.

Od roboty byly osvobozeny panský hostinec, palírna, kovárna a mlýn, za to však na ně byly uvaleny značné poplatky a závazky.

Když zanikl starý vranovský pivovar, který se ještě uvádí r. 1718, vznikla na témž místě palírna a draslárna.

Význačnější jména tratí jsou: Niva, Nivky, Příhon, Újezd, Strážnice, za Horou, Královice, Poláky, Pušná, Míškov, madlenovská, Díly, Rovenský důl, Kozí hrb, Sýkorník, Březiny, v Březí, Doly, Paseka, Věžnice, Sušice, Maratov, Zlom, Baránkova Niva, Rovence, Rudlovce a další.

¹⁷ Popelka, B.: Vlastivěda moravská, Jevický okres, s. 159

¹⁸ Mysliveček, M.: Místopisný obrázkový atlas aneb krasohled český, č.9, s. 62

Historie obce Pavlov a integrovaných obcí (Lechovice, Radnice, Svinov, Zavadilka, Vacetín, Veselí)

Pavlov a Lechovice

Označení Pavlova i připojených Lechovic je možno bez rozpaků vztahovat k osobním jménům Pavel a Lech. Na obecní pečeti měl Pavlov páva, což bylo asi inspirováno mylným výkladem názvu obce.¹⁹

Pavlov byl založen v mírně kopcovité krajině na západ od údolí řeky Moravy a tzv. Mohelnické brázdy, tam, kde zasahují poslední severovýchodní výběžky Bouzovské vrchoviny na sever od řeky Třebůvky. Ves se střední nadmořskou výškou 347 m je místními komunikacemi spojena na východ přes Žádlovice s Lošticemi, na západě je v osadě Zavadilka možno pokračovat po silnici jednak k severovýchodu do Mohelnice, jednak k jihozápadu do údolí Třebůvky. Lechovice tvoří skupina domů kolem rybníka směrem na jih od Pavlova.

Pavlov je uváděn roku 1355 u tehdejšího samostatného statku Líšnice. Tam původně patřily i sousední Lechovice s dvorem, které jsou však krátce po první zmínce v roce 1490 uváděny jako pusté. Pavlov se tehdy i s Líšnicí dočasně dostal k Bouzovu. Lechovice byly někdy v 16. století obnoveny, a to dokonce jako samostatný statek s tvrzí, dvorem, pivovarem, později i lihovarem a ovčínem, a také se vsí Pavlovem, Radnicí a Lhotkou. Roku 1667 bylo v Lechovicích 24 usedlíků, z toho 7 nových, a 25 pustých usedlostí, v Pavlově pak 20 usedlíků, z toho 10 nových, a 13 pustých domů. I z toho je zřejmé, jak velice byly obě vsi zničeny za třicetileté války.

V držení Lechovic se v poměrně krátké době vystřídal mnoho majitelů, až toto zboží roku 1717 koupili olomoučtí kartuziáni k panství Doubravice. Po zrušení tohoto řádu roku 1782 byly pozemky lechovického dvora rozparcelovány a zanikly i zdejší hospodářské podniky. Pavlov měl v roce 1834 41 domů a 369 obyvatel, Lechovice 36 domů a 227 obyvatel. Škola je uváděna u Pavlova již počátkem 19. století.

Obě vesnice zůstaly u doubravického dominia až do roku 1848, potom byly začleněny do sousedního okresu Mohelnice a správního okresu Zábřeh. Byly to poměrně typické zemědělské lokality, výjimku tvořila jen těžba grafitu v okolí (viz. Svinov).

Pavlov i Lechovice stihl osud v podstatě zemědělských, poněkud odlehlých míst, jejichž velikost se v posledních stoletích pomalu snižovala. Přibližně uprostřed tohoto období, v roce 1900, měla celá obec 93 domů a 504 obyvatel, z toho v Lechovicích to bylo

¹⁹ Obec Pavlov [cit 15.4. 2012]. <<http://www.pavlov-obec.cz/historie.htm>>
- momentálně nedostupné

174 osob. Zajímavá byla zdejší národnostní situace. Ještě v druhé polovině 19.století se téměř polovina obyvatel hlásila k německé obcovací řeči, ale již roku 1900 to byla jenom šestina a nakonec v roce 1930 se 420 zdejších usedlíků přihlásilo k Čechům a jenom 30 k Němcům. Vzhledem k této situaci i možnosti přesídlit do okolních německých vesnic klesl v roce 1950 počet obyvatel na 352 v 99 domech.

V letech 1938 a 1945 patřil Pavlov i s Lechovicemi k těm obcím na Lošticku, které nebyly začleněny do Sudet a zůstaly v ČSR, resp. v protektorátě Čechy a Morava. Určitá odlehlost těchto vesnic se po květnu 1945 ještě prohloubila.



1. Mapa středověkého osídlení. 1 – města, 2 – vesnice, 3 – vesnice dočasně zaniklé, 4 – vesnice zaniklé, 5 – opevněná sídla, 6 – opevněné kostely.

Obr. 7: Mapa středověkého osídlení Moravskotřebovska a Svitavska

Zdroj: Moravskotřebovska; Svitavsko, s. 126

Radnice

Jméno Radnice (jednotné číslo) nelze spojovat se slovesem raditi, vzniklo totiž od názvu potoka Hradnice (dnes Radnička) a ten zase od málo známého a prozkoumaného hradiska Obersko; jiný výklad spojuje jméno vsi s nějakou hradskou cestou.

Archeologické nálezy dokládají osídlení Radnice již v polovině 13. století. V pramenech je doložena prvně k roku 1348, kdy byla rozdělena majetnický na dva díly; velmi brzy se tato ves však dostala k hradu Špránku u Javoříčka a s ním pak k hradu Bouzovu. Od roku 1464 Radnice připadla ke statku Líšnice, s nímž se opět dostala k panství Bouzov. Počátkem 17. století je zde uveden dvůr. Po třicetileté válce byla Radnice roku 1669 i s Pavlovem a Doubravicí prodána kartuziánskému klášteru v Olomouci. Bylo tu tehdy 10 usedlíků šest poustek, což byl doklad ničujících následků třicetileté války. Po zrušení kláštera roku 1782 sdílela Radnice až do roku 1848 stejné osudy jako panství Doubravice. Roku 1834 měla 31 domů a 205 obyvatel.

Radnice zůstala i po roce 1848 téměř výhradně zemědělskou lokalitou.

Svinov, Zavadilka a Vacetín

České označení Svinov i německé Schweine svědčí o spojitosti s podstatným jménem svině, a to v tom smyslu, že jde o místo, močál či potok, kde se brodily divoké svině. Podle jiného názoru jde o odvozeninu od osobního jména Svin. Ke Svinovu náležely původně osady a samostatné katastrální obce Zavadilka, zvaná též Čtyři Dvory (německy Vierhöfen), a Vacetín (odvozeno od osobního jména Vacata), nesprávně nazývaný též Dvacetín.

V okolí obce Svinov se už od pravěku těžila tuha, resp. hlína obsahující grafit, jenž se používala při výrobě keramiky.

Keramiky obsahující grafit byla odolnější proti ohni a mohla být lépe využita při vaření na otevřených ohništích. Používání tuhy v hrnčířské hlíně přijali za své i loštičtí hrnčíři, svinovská hlína byla materiálním předpokladem vzniku slavných středověkých loštických pohárů.

Ve 30. letech 19. století se v okolí Svinova dost intenzivně dolovala železná ruda pro železárný v Mariánském Údolí a nově zde byla zahájena po roce 1831 i povrchová těžba tuhy firmou Gessner, Pohl & Comp. z Mohelnice. Roku 1847 v starých hrnčířských štolách našli velká ložiska grafitu, tak vzniklo šest až 80 metrů hlubokých důlních jam. Celý komplex byl odvodňován 650 metrů dlouhou štolou. V době největšího rozmachu tady pracovalo asi 100 horníků, mnoho lidí pracovalo v mlýnech na mletí tuhy.

Roku 1912 však doly koupil Jan Nepomuk Schwarzenberk, ovšem jen proto, aby je

mohl zavřít a zbavit se tak konkurence, kterou svinovské doly dělaly jeho jihočeským revírům. Dodnes zůstaly zachovány jen trychtýře několika štol, šachet a odvaly. Mapku a fotografie zdejších dolů lze shlédnout v mohelnickém muzeu. V roce 1955 bylo bezvysledně provedeno několik pokusných vrtů kolem Zavadilky.

Ves Svinov se nachází v bezprostředním sousedství Líšnice, při silnici z Mohelnice na jihozápad do údolí Třebůvky a dále k Městečku Trnávka; při této silnici leží poněkud jižněji i osady Zavadilka a Vacetín. Katastr Svinova a jeho osad s celkovou rozlohou 932 hektarů se rozkládá v podobě velmi protáhlé elipsy od vsi a z nižších poloh (nadmořská výška kolem 320 m) na jihozápad do zalesněných kopců Bouzovské vrchoviny až na hranice okresu u Pěčikova (ten již patří do okresu Svitavy, dříve okresu Moravská Třebová). V tomto katastru je uprostřed lesů taky historicky významná lokalita Střítež.

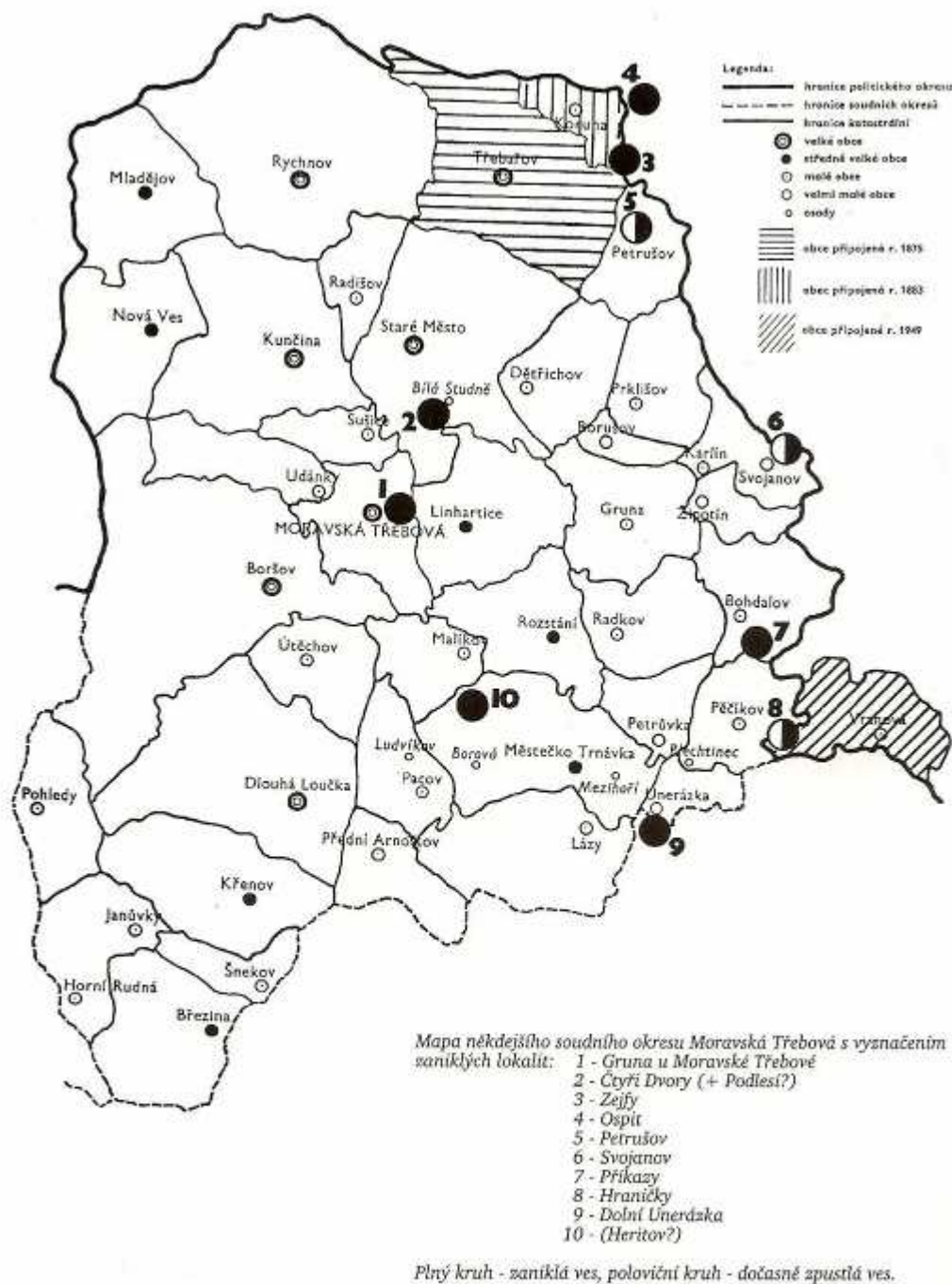
Svinov patřil spíše k menším obcím a udržoval si až do druhé světové války obdivuhodně stabilní počet obyvatel. V roce 1900 zde bylo při sčítání lidu zjištěno 345 osob a 63 domů, z toho připadlo na Zavadilku 107 osob a 18 domů a na Vacetín 116 osob a 20 domů. Jinak tomu bylo s národní skladbou usedlíků, která se měnila nejen v průběhu doby, ale i podle jednotlivých lokalit. Jestliže Svinov byl před první světovou válkou v podstatě německý, Zavadilka a Vacetín měly malou českou menšinu. Po roce 1918 česká menšina v obou osadách vzrostla o jednu třetinu a čítala v roce 1930 celkem 86 příslušníků) z toho ve Vacetíně bylo 31 a v Zavadilce 30 Čechů) z 355 obyvatel. Po roce 1945 se tu počet obyvatel snížil v roce 1950 na 137 osob ve 43 domech, ovšem již bez Vacetína.

Svinov je uváděn prvně roku 1351 u statku Vranová Lhota. Stejně tak tomu bylo i s Vacetínem. V té době však byla mnohem významnější Střítež, která se připomínala již roku 1320 jako léno olomouckého biskupa ve svitavském obvodu. Po Stříteži se psal i vladycký rod a byla tu tvrz se dvorem a pravděpodobně i fara s kostelem. Střítež však za válek mezi moravskými markrabími Prokopem a Joštem na přelomu 14. a 15. století zanikla a zůstal zde jenom dvůr, i když zřejmě nechyběly pokusy o nové osídlení. Roku 1567 byla Střítež koupena městem Mohelnicí a přeměněna v její lesní statek; z někdejší vsi zůstala jen stejnojmenná myslivna. Dočasně zanikl i Vacetín, který je koncem 15. století uváděn jako pustý.

Zároveň se Stříteží koupilo město Mohelnice roku 1567 i Svinov a Vacetín, který byl již opět obydlen. U Svinova tehdy získávali hlínu pro své známé výrobky loštičtí hrnčiči. V té době byly ještě obě vsi české, teprve po třicetileté válce se zde opět častěji objevují mezi novými usedlíky německá jména; Svinov a částečně i Vacetín za této války totiž značně zpustly. Podle lánového rejstříku z roku 1677 bylo na dílu Svinova 15 usedlíků (z dřívějších 33) a ve Vacetíně 11. Osada Zavadilka (podle označení zájezdního hostince) byla

založena až po roce 1750 a patřila k žádlovickému panství, i když je pravděpodobné, že navazovala na bývalou Lhotku (připomínanou roku 1378 a potom 1610); zdejší čtyři usedlosti (odtud Čtyři dvory) byly asi zničeny za třicetileté války. Roku 1834 měl Svinov 21 domů a 141 obyvatel, Vacetín 18 domů a 112 obyvatel a Zavadilka také 18 domů a 130 obyvatel.

Po roce 1848 byla ložiska železné rudy byla poměrně brzy vyčerpána, ale tuha se v okolí dobývala až do první světové války. Dolování nezměnilo celkový, spíše zemědělský ráz obce. Střítežský lesní statek měl roku 1921 celkem 520 hektarů půdy a nepodléhal jako majetek města Mohelnice první pozemkové reformě.



Mapový podklad převzat z Historického místopisu Moravy a Slezska v letech 1848 - 1960, sv. 5, Olomouc 1976.

Obr. 8: Mapa zaniklých lokalit v někdejší soudním okrese Moravská Třebová

Zdroj: Nisler, P.: Zaniklé vsi na Moravskotřebovsku, s. 12

Veselí

Místní jméno Veselí vyjadřuje přání, aby se v takové osadě žilo lidem dobře, spokojeně a vesele, nebo je spojeno s nějakým místním jevem, který tuto spokojenost a radost vyvolává.

Veselí se připomíná prvně roku 1323. Zpočátku bylo zřejmě vlastnický rozděleno na dvě části, ale již ke konci 14. století patřilo k hradu Bouzov. V 15. a 16. století se objevuje tato ves u líšnického statku a roku 1575 je zmiňována jako příslušenství statku Vranová, resp. té jeho části, která byla v roce 1727 připojena k panství Žádlovice; u něho pak zůstala až do roku 1848. Po třicetileté válce tu bylo jen pět usedlíků a jedna poustka, ale roku 1834 žilo ve Veselí již 215 obyvatel a bylo tu 21 domů. Samostatnou školu získala obec až roku 1888.

Byla to zemědělská ves s pozemky dvora žádlovického velkostatku, které byly již před rokem 1918 pronajímány; za první pozemkové reformy byl tento bývalý dvůr úplně rozparcelován. Byla to vždy čistě česká vesnice.

Studená Loučka

Studená Loučka (v němčině - Kaltenlautsch). Název je spojen s umístěním. Když je srovnáme s nížinou u Mohelnice, jsou zde drsnější klimatické podmínky. Nejstarší zmínka o Studené Loučce je z roku 1381, kdy je zde připomínán kostel. Další zmínka v dokumentech je z roku 1447. V 13. století zde byly hluboké lesy na pomezí Čech a Moravy. Tato obec byla založena pravděpodobně v průběhu 1. kolonizace, která byla organizována českými panovníky z přemyslovského rodu v průběhu 12. a 13. století. Vesnice byla protáhlého tvaru, sledujícího průběh trasy důležité obchodní cesty spojující Čechy s Moravou. Tato komunikace byla také poštovní trasou z Olomouce do Prahy v 18. století. Dnes můžeme v blízkém okolí u obce Líšnice najít dva staré milníky. Zcela nová císařská silnice byla postavena v roce 1828. Na této cestě z Olomouce do Prahy mezi 1833 a 1845 jezdila také soukromá dostavníková linka. Ta zanikla po vybudování železnice v roce 1845, která měla zastávku v nedalekém městě Mohelnice. První státní autobusová linka byla do Studené Loučky zavedena v roce 1932. V centru obce je na křižovatce někdejších cest postaven kostel sv. Marie Magdaleny z pol. 18. století, novoromanticky přestavěn r. 1859.

7 Historicky významné lokality v zájmovém území

Obersko

Hradiště (výšinné opevněné sídliště) na jižním vrcholu kopce Rodlenu nad soutokem Třebůvky a Radničky nad osadou Markrabka u Vlčic stojí na svém místě již 3000 let. Unikátní archeologické naleziště o ploše více než 2 hektarů podává bohaté svědectví o pravěkém životě v tomto kraji. Hradisko bylo vybudováno lidem s lužickou kulturou, který osídloval od střední doby bronzové (1500 let př. n. l.) po dobu příchodu Keltů (4. stol. př. n. l.) Mohelnicko i celou Hanou. Tento lid si stavěl velká opevněná střediska, která měla bránit přístupové cesty k jejich rozsáhlým sídlům v údolích říčních toků. Obersko bylo v minulosti chráněno dřevěnými hradbami a valy s příkopy. Zbytky opevnění, jednoduché i dvojnásobné valy, jsou dodnes patrné.

Na ploše bývalého hradiště bylo sesbíráno mnoho nálezů, kostěných nástrojů, zbytků keramiky i šperků, které jsou dnes uloženy v mohelnickém muzeu. Na kopci proti Obersku byl také nalezen soubor 26 bronzových ozdob (krásná spona, dvě jehlice, spirálovitá okrasa a bronzové kroužky), které si zde patrně uschoval některý z lužických obchodníků.²⁰

Vraní hora

Ve Vraním nebo „Vranovském“ lese (1258 Branerwalde) byl ke konci 13. století založen hrad, jemuž se říkalo „na Vráně“ nebo „Vrány“ či „Vraní“ jako „Jestřebí“, ale zachovala se nám jen zkomolenina „Spran“ nebo „Spranek“ z původního „Vranek“ jako „Blansek“, vykládáme doslovně na Vraní – hrad. Roku 1313 uvádí se po prve Dětřich z „Spran“ (= z Vran). Tento rod kvetl na Moravě až do 16. století, měl štít rozdělený na 6 polí a podržel si až do vymření přídomek „ze Spránku“.²¹

Po Vranovském lese je také pojmenována osada Vranová, ale již r. 1351 přijali odtud synové Víta z Ptení přídomek „Lhotští“. Tito bratři Vaněk, Vratislav a Jan, rozdělili svůj dědičný majetek na zboží Lhotské a Vranovské, takže vznikly dvě tvrze - ve Lhotě („Zámeček“ po prvé r. 1583) a ve Vranové (r. 1589). Potom až zase Brukvi Drahanovský z Pěncína (zemřel 1613) oboje spojil se sídlem ve Vranové. Tato tvrz je také naznačena na Komenského mapě Moravy z r. 1633 a uvádí se naposledy r. 1665.

²⁰ Obersko, Krásné Česko [online]. [cit 20.4. 2012]. Dostupné z www: <<http://www.krasnecesko.cz/lokality/913-obersko-keltske-hradisko.html>>

²¹ Pinkava, V.: Hradky, zámky a tvrze moravské., s. 57

Střítež

V současnosti zaniklá ves, která stávala u Bohdalova v místech dnešní myslivny Na Stříteži.

Kolem roku 1320 se jmenuje Crzietes, lénem v provincii svitavské. K r. 1351 u Vacetína. R. 1437 se psal Výšek ze Stříteže. Král Jiří z Poděbrad dal později Střítež lénem do života písaři brněnských zemských desek Mikulášovi. Po mnoha dalších majitelích tu roku 1565 seděl Václav Lhotský z Ptení a prodal toho roku Střítež spolu se Svinovem a Vacetínem Jindřichu Podstatskému z Prusinovic. Díl této vsi náležel v letech 1497-1533 k Vranové (uvádí se v zemských deskách jako pustá ves), 1547 k Úsovu a 1567 celá ves náležela k Mohelnici. Ves pak zanikla a zůstal jen dvůr.

V okolí hájovny Na Stříteži provedl J. Sadílek a P. Nisler v roce 1997 průzkum, na jehož základě jsou pozůstatky tvrze Stříteže umístovány na ostrožnou polohu v lučinatém terénu severovýchodně od hájovny, nikoli do polohy „Na zámečku“ či „Starý zámek“. Rozbor písemných pramenů ukazuje, že zaniklá Střítež u Svinova byla od svého vzniku až do 2. poloviny 16. století příslušenstvím nejprve hradu Vraní Hora a později statku Vranová Lhota a písemné zprávy o existenci tvrze v této Stříteži chybějí, takže zdejší tvrz musíme zařadit mezi ty tvrze, z nichž se sice zachovaly zbytky, ale pro jejich existenci chybí přímé písemné doklady.

8 Metodika mapování starých komunikací

Při řešení práce jsem úzce spolupracoval s Mgr. Janem Martínkem. Součástí práce byl terénní výjezd s ukázkami typických tvarů spojených se starými cestami a také demonstrace principu mapování stezek. Vlastní terénní výzkum probíhal v podzimních a jarních měsících. Toto období je ideální pro mapování z důvodu omezené vegetace. Výhodné je provádět mapování v zimě se slabou sněhovou pokrývkou, kdy jsou i drobné deprese nebo terénní stupně zvýrazněné a plasticky vystupují z okolního terénu. Bohužel všechny snímky z tohoto období byly ztraceny při krádeži batohu a nafocení vybraných úseků a forem bylo nutné provést znovu.

Mapování probíhalo na předem vytipovaných lokalitách, podle zadání Mgr. Jana Martínka. Přehledové mapy jsou uvedeny v příloze (příloha 1, 2, 3). Při mapování byla procházena vymezená oblast a hledány typické formy spojené se starými cestami (zahlobené úvozy, terénní stupně), případně jiné tvary spojené s výskytem starých cest (boží muka, hraniční nebo formanské kameny, mosty, milníky) a podobně. Zachycení

jednotlivých tvarů je v terénu komplikované a bylo použito navrženého modelu Dr. Létala. Při nalezení svazku byly mapování pomocí GPS Garmin GPSMAP 62st příčné profily v místech výskytu tak, aby byl zachycen maximální počet a pozice svazků úvozů. Profily se opakovaly s cílem zachytit počátek nebo průběh linií. Bodové objekty byly zaměřeny s jedním bodem s popisem. Většina nalezených tvarů a zajímavostí byla nafocena. Archiv fotografií v digitální podobě byl předán Mgr. Martínkovi. Vzhledem k velkému počtu fotografií (cca 1100), byly do práce vybrány jen vybrané série fotek.

Zpracování výsledků mapování s GPS bylo řešeno v programu ArcGIS 10.0. Z jednotlivých lokalit byla vždy vytvořena mapka zachycující nalezené tvary na podkladu základní mapy 1:10 000 načtené z WMS serveru ČUZK (Český úřad zeměměřičský a katastrální).

Výsledkem mapování je liniová vrstva stezky.shp, ve které jsou zachyceny všechny mapované tvary a v atributové tabulce jsou doplněny klasifikace forem. Veškeré dokumenty a data pořízená terénním mapováním byla zároveň předána Mgr. Martínkovi a budou zpracována do mapování širšího území.

9 Výsledky terénního výzkumu – popis jednotlivých lokalit

Lokalita Radnice – Veselí

Směrem od Radnice se na odbočce k rybníkům odděluje původní cesta hluboce zaříznutá. Druhá větev se napojuje až v blízkosti rybníků. Cesta vede po spádnicí až na vrcholovou část k Veselí. Cesta je snadno schůdná i v deštivém počasí. Ve vrcholové partii byl nalezen hraniční kámen bez označení. Je vzdálen od cesty cca 6m. Výskyt souvisí s hranicí katastru (mapa 1:10 000).

Původní cesta tedy vedla pravděpodobně kolem něj. Na vrcholové partii je patrný terénní stupeň na okraji lesa v bezprostřední blízkosti vesnice. Svah pod cestou byl upraven terasami. V horní části svahu je patrné zahloubení (pravděpodobně zahloubená cesta. V daném úseku nebyly nalezeny žádné svazky úvozů, pouze hraniční kámen, který je již mimo cestu. Cesta je oběma směry schůdná a mírní sklon umožňuje bezproblémový přesun v jakémkoliv ročním období.



Obr. 9 Hraniční kámen u Veselí

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr. 10 Cesta po hřebeni

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012

Lokalita Radnice – Vacetín

Cesta začíná v ostré zatáčce na cestě Radnice-Pavlov. Ostrá zatáčka je značená i na mapě II. Vojenského mapování a přímo v zatáčce je patrné kamenné zpevnění cesty (most). Lesní cesta vedoucí lesem je na jaře podmáčená a v místě přechodu potoka jsou patrné svazky úvozů směřující na Veselí. Jsou dokladem cesty vedoucí z Pavlova do Veselí, tato je vyznačená na mapě II. Vojenského mapování. V lesním porostu severně od přechodu u vodního toku jsou hluboce zařezané strže (mapa 1:10 000), které mohly být spojené s výskytem místní cesty. Ústí strží je překryté orníci bez známek současné aktivity.

Lokalita Stolová hora

Vymezené území sleduje silniční tah Plechtinec, Stará Roveň a Pěčíkov, Stará Roveň.

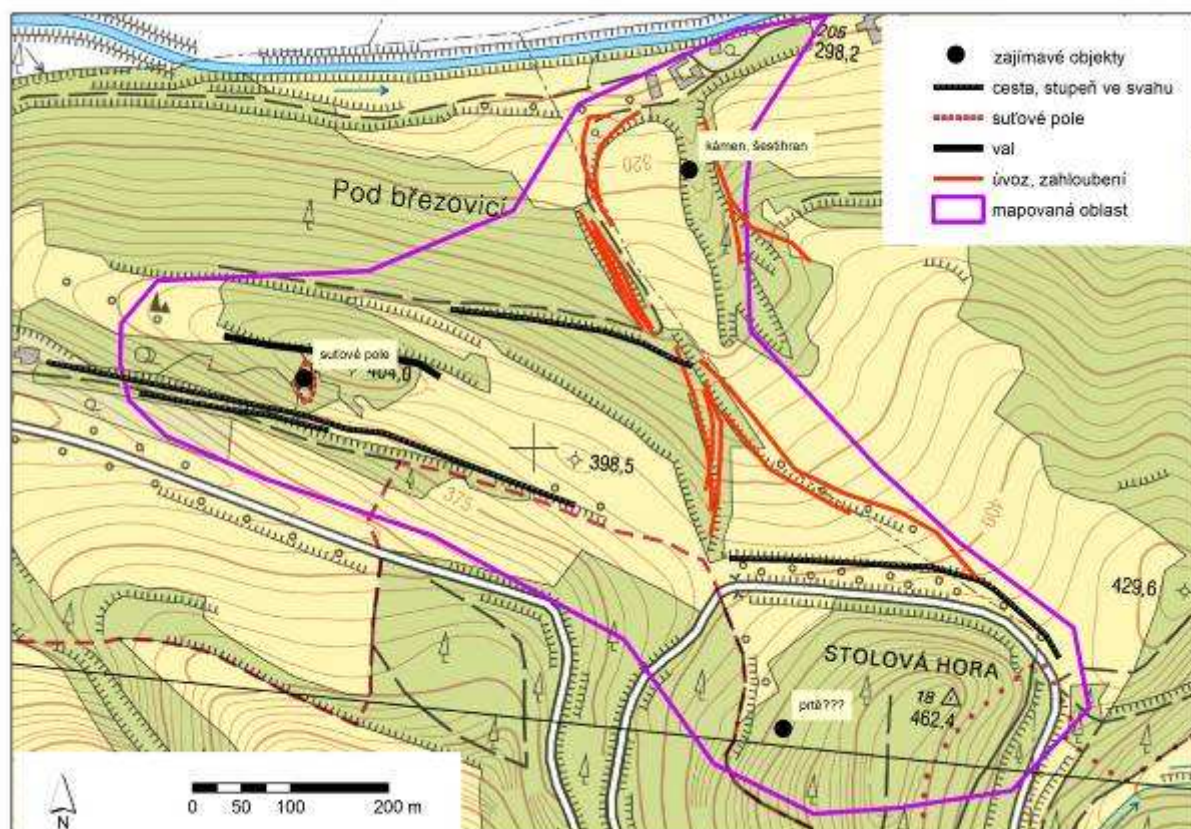
V rámci mapování byly nalezeny tři zajímavé podoblasti. První oblast je ve svahu nad stávající silnicí Plechtinec – Stará Roveň. V prudším svahu jsou zařezány dvě cesty nad sebou s náznakem terasování ve vrcholové části kopce s kótou 404m. Obě cesty byly pravděpodobně variantou cesty vedoucí ze Staré Rovně do Plechtince. Mírné stoupání dovoluje použití vozů. Ve vrcholové části je výrazný val, který je vidět i na mapě 1:10 000. Zajímavostí spíše přírodního charakteru je větší suťová akumulace na jižním svahu (viz. mapa). Ve vrcholové části jsou u kóty 398,5 sběry z polí a solitérní stromy.

Druhou zajímavou oblastí je severní níže položená oblast kolem výrazné strže. Hluboce zařezaná strž (hloubka až 10m) ústí u hospodářského stavení tradičního stylu. Na dně strže je menší potok, který pod stavením mizí. Cca 100 m od stavení na dně strže je výrazný pětihranný kámen o průměru cca 1m. Jeho význam se nepodařilo zjistit. Podél strže jsou patrné staré cesty (pravý – východní svah), cesty ale náhle končí nebo vedly pravděpodobně na dno strže.

Třetí zajímavostí je výrazná křižovatka cest (střední část mapy). Křížení je spojením cest vedoucích z jihozápadu a jihovýchodu (Stará Roveň) a ze západu (Plechtinec). Uvedené křížení je patrné hlavně v zimním období. Pořízená fotodokumentace, která zachycovala stopy křížení ve sněhu byla bohužel ztracena. Z křížení pokračují svazky úvozů severním směrem do údolí Třebůvky. Patrně někde v místech mezi Pěčíkovem a Plechtincem byl brod nebo přechod Třebůvky. Cesty se ale spíše stácejí směrem k hospodářské usedlosti pod strží. Stávající spojení s Pěčíkovem je pomocí betonového

mostku.

Při mapování oblasti byla projita i část kolem Stolové hory. Tady ale nebyly nalezeny žádné stopy po výraznějších úvozech. Pouze na západní straně (bod prtě) byly nalezeny drobné útvary v lese, které ale patrně souvisely s lesními pracemi. V vrcholové části Stolové hory je drobná stavba z kamení (dětské hry). Při mapování byly nalezeny geodetické body související s vytyčením hranice (červená tečkovaná linie).



Obr. 11: Oblast Pěčíkov, Plechtinec, Stolová hora
(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)



Obr. 12 Hluboká strž u Pěčíkova směr Stará Roveň, pod stromem pětiboký kámen

Foto: M. Trnka, 26.3. 2012



Obr. 13 Pětiboký kámen

Foto: M. Trnka, 26.3. 2012

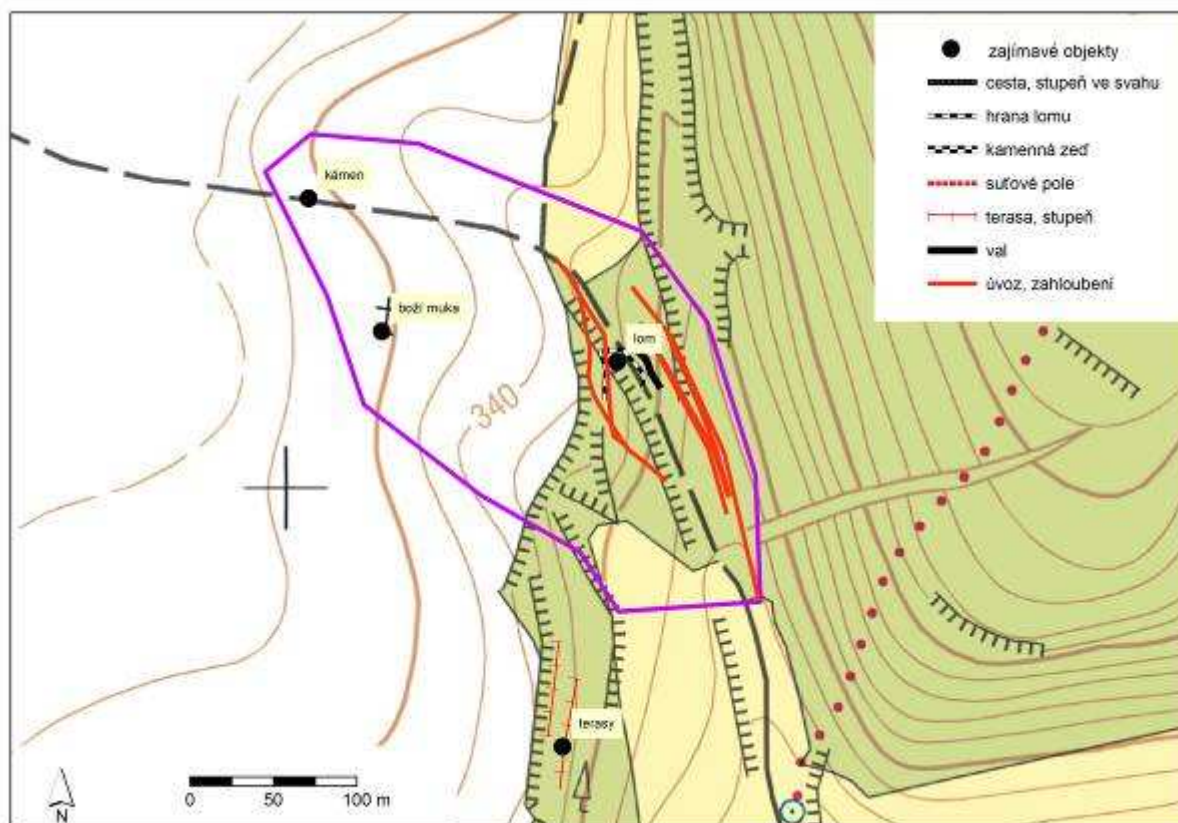


Obr. 14 Rozbočení cesty pod Stolovou horou

Foto: M. Trnka, 26.3. 2012

Lokalita Pěčíkov – Suchý dvůr

Lokalita na trase Pěčíkov-Suchý dvůr je zajímavá výskytem menšího lomu na pískovec. Kolem lomu vedly pravděpodobně dvě trasy. Jedna suchým údolím na jaře pravděpodobně protékané vodou (patrně 4 lehce zahloubené úvozy). Druhá trasa vedla nad lomem, je výrazně zahloubená, tvořená 2 výraznými úvozy. Vedle lomu u stávající cesty je zbytek opěrné zdi. Její význam ze zchovalého stavu nelze odvodit (původní základy budovy, nebo jen opěrná zeď??). Cesty se spojují na okraji lesního porostu. Na severní části nad lesem je boží muka. Podle mapy II. Vojenského mapování vedla původně cesta kolem (mírné stočení cesty k západu ve srovnání s přímou cestou nyní). Cca 100 m od kraje lesa na poli leží opracovaný kámen (viz. foto č. 18).



Obr. 15: Lokalita Pěčíkov – Suchý dvůr
 (topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)



Obr. 16: Opěrná zeď

Foto: M. Trnka, 22.3. 2012



Obr. 17: Boží muka, vpravo polní cesta

Foto: M. Trnka, 22.3. 2012



Obr. 18: Opracovaný kámen u polní cesty

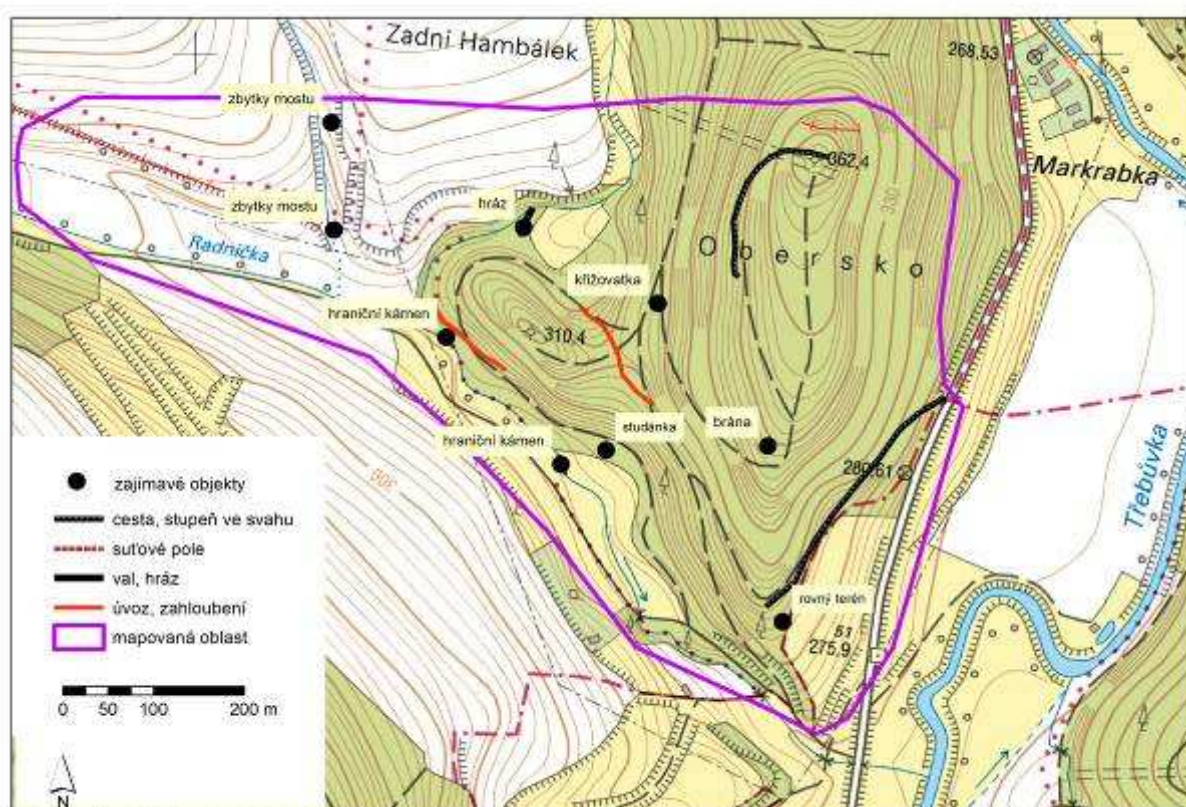
Foto: M. Trnka, 22.3. 2012

Lokalita Obersko

V lokalitě Obersko bylo vymapováno několik zajímavých skutečností. Přímo ve vrcholové partii, kde bylo hradiště byla vymapována cesta až na vrchol s kótou 362,4. Na severní straně není patrná žádná přístupová cesta ze severu, pouze terasový stupeň související s opevněním místa. Na západním svahu v nivě levostranného přítoku Radničky jsou zbytky hráze rybníka. Rybník není zachycen na žádné z dostupných starých map. K rybníku vedly dvě přístupové cesty. Jedna ze severojižní cesty odbočuje v jižní části, k této se připojuje další z výrazné křižovatky, druhá cesta vede údolím Radničky a stáčí se podél levostranného přítoku k potoku. V místě se značkou nálezu hraničního kamene je patrný přechod (brod). Cesta vedoucí od Jeřmaně (k rybníku) se stáčí více do svahu (ovlivnění vodním tokem). Nad loukou (letní tábor) je nově rekonstruovaná studánka.

Z jižního cípu vrchu Obersko vede stará cesta napojující se na současnou komunikaci. V místě ostré zatáčky je výrazně srovnaný reliéf (plocha cca 50 m²). Další zajímavé místo leží na hranici katastrů, nad potokem Radnička. Přímo na hranici je zahluubený úvoz který je zarostlý a pokračuje v severním směru (Zadní Hambálek). Vedle

něj je drobný vodní tok ústící do Radničky meliorovaným úsekem. Nad ním jsou dvě výrazné akumulace velkých kamenů. Pravděpodobně se jednalo o zbytky mostů které byly vyhrnuty při údržbě koryta (zprůtočnění). Ve směru na Radnici nad nivou Radničky je výrazný terénní stupeň, který pokračuje až k Radnickému mlýnu i v lese. Mohlo by se jednat o používanou komunikaci v minulosti, protože potok Radnička (nyní výrazně upravené betonové koryto) mohl negativně ovlivňovat průchodnost nivou. Objevené hraniční kameny jsou přímo na břehu potoka, jeden (blíže k Jeřmani) je dokonce potopený na dně.



Obr. 19: Lokalita Obersko
(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)



Obr. 20: Zářez přístupové cesty k Hradisku

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr. 21: Zatáčka pod Hradištěm

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr. 22: Možné místo brodu s hraničním kamenem

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr. 23: Potopený hraniční kámen

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr. 24: Hráz bývalého rybníka

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr.25: Bývalý rybník

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr. 26: Zbytky kamenného mostku

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



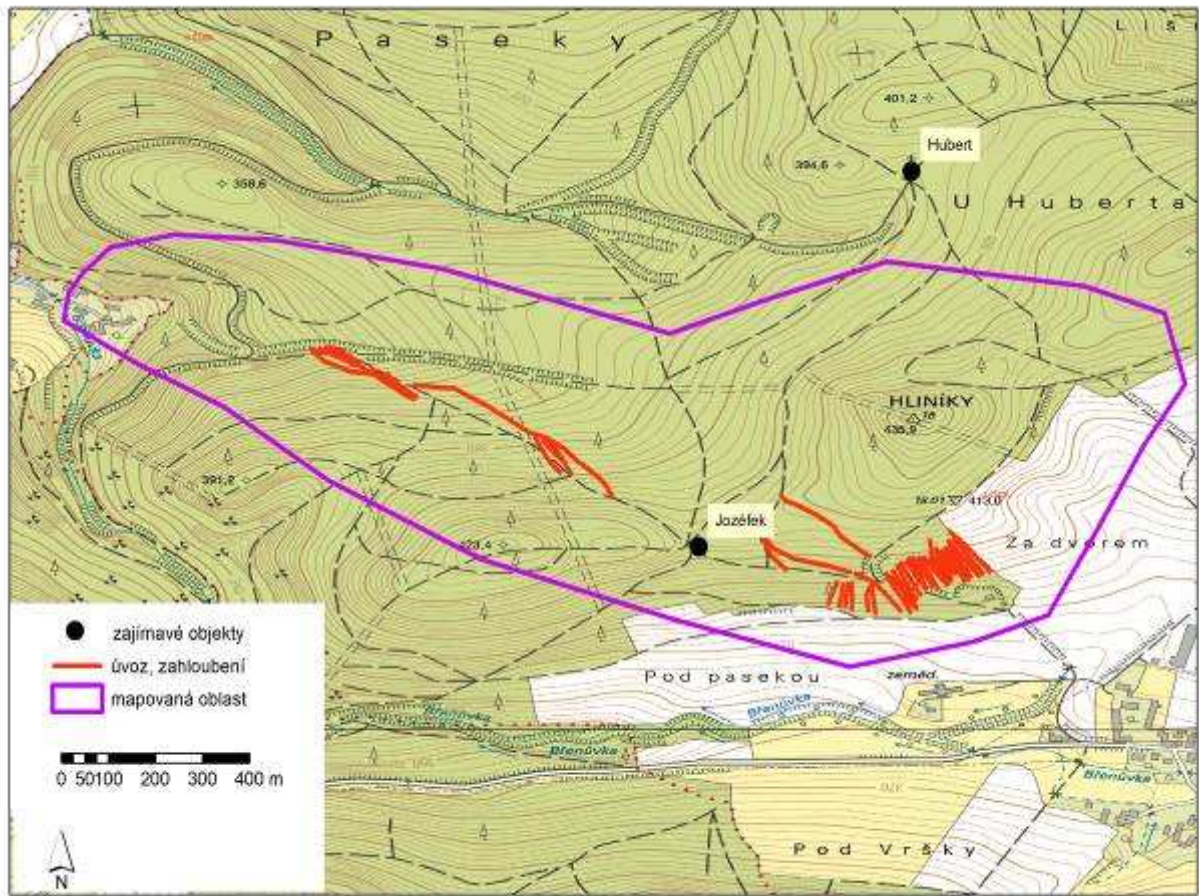
Obr. 27: Základy dalšího mostu o cca 40 metrů níže

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012

Lokalita Jeřmaň – U Jozéfka – Podolí

V lokalitě na trase Jeřmaň – Podolí bylo podél stávající lesní cesty vymapováno několik souběžných úvozů. Na vrcholu stoupání ze směru od Jeřmaně je na šestiramenné křižovatce lesních cest v místě zvaném „U Jozéfka“ na vzrostlém dubu připevněn obrázek sv. Josefa. Podobně je na další křižovatce lesních cest vzdálené asi 500 metrů SSV od křižovatky u Jozéfka připevněn na stromě obrázek sv. Huberta.

Asi v polovině cesty od křižovatky u Jozéfka směrem k okraji lesa u Podolí bylo vymapováno velké množství souběžných úvozů. Vpravo od cesty k Podolí je 10 úvozů hluboce zaříznuto přímo po směru spádu. Na protější levé straně cesty bylo vymapováno 15 souběžných úvozů také vedoucích ve směru spádu, ale už ne tak moc zahloubených. Z tohoto celkového počtu přibližně 25 úvozů jich 5 šikmo protíná dnešní lesní cestu. (viz obr. č.) Tyto úvozy jsou poměrně malého průřezu, jsou na nejstrmějším úseku cesty a nejbližší vrchol kopce s kótou 435,9 má název Hliníky. Z tohoto důvodu se nabízí více možných příčin jejich vzniku. Jak název Hliníky napovídá, tak zde v případě deště a vlhka byl pravděpodobně špatně sjízdný terén s velkým množstvím bláta a tak bylo nutné trasu cesty překládat. Malý průřez těsně sousedících úvozů ovšem také mohl být způsoben kopyty hnaného dobytka. Další možností je, že by to mohly být stopy po těžbě hlíny podle názvu blízkého vrcholu Hliníky.



Obr. 28: Lokalita Jeřmaň – U Jozéfkou – Podolí
(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)

Lokalita Vlčice-Rodlen

Náhodně objevené svazky úvozů vedoucí z vrcholové partie oblasti Rodlen do údolí k obci Vlčice. Svazky úvozů vyúsťují ve sportovním areálu nad obcí Vlčice a tvoří je cca 4 hlavní úvozy, (2 výrazně zahloubené). Svazky pokračují směrem na Lechovice, postupně se vytrácejí. Pod svazky je výrazná strž ústící do obce Vlčice.



Obr. 29: Lokalita Vlčice-Rodlen

(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)

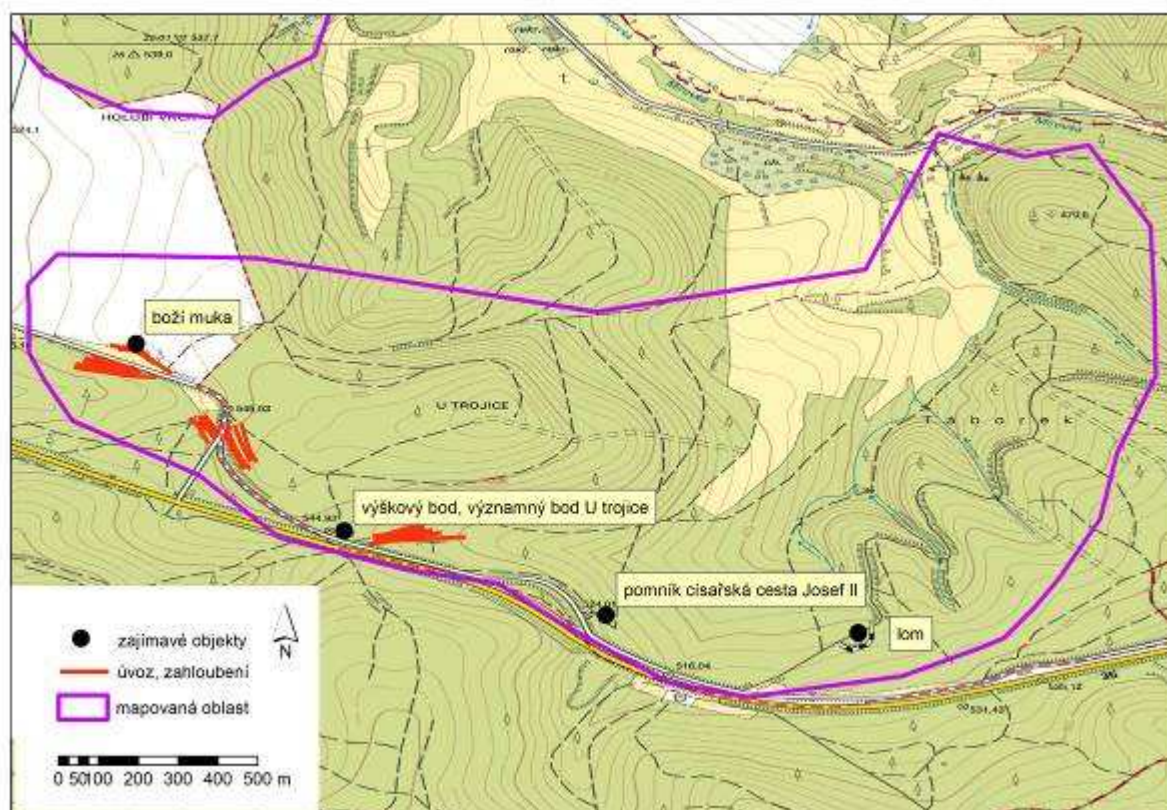


Obr. 30: Dva zahloubené úvozy

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012

Lokalita Žipotín – U trojice

Ve vymezeném území bylo nalezeno množství svazků úvozů. Jedná se o směr spojující Moravu a východní Čechy. Svazky lemují tzv. Císařskou cestu a jsou patrné v místech většího sklonu. Větší výskyt je patrný na náhorní plošině u současných větrných elektráren. Na okraji lesa jsou zachovalé dva svazky lemující boží muka, která byla zničena (pravděpodobně krádež), zůstal jen kamenný sokl. Na okraji lesa pod tímto bodem je v lese svazek se zhruba 5 cestami. Výše po svahu po pravé straně bylo zachyceno pokračování. Zajímavým bodem a pravděpodobně i významné místo na trase je významný geodetický bod (viz obr. 32) a také boží muka, které byly opět zničeny, zbyl jen sokl. Pod uvedeným místem jsou na okraji císařské cesty patrné zahloubené úvozy (cca 5). Dále směrem ke Studené Loučce je památník věnovaný pravděpodobně stavbě silnice nebo je věnovaný císaři Josefu II.(obr. 33) V rámci mapování byla v hluboce zařezaném terénu označován Táborek. V rámci mapování zde nebyly nalezeny žádné stopy po starších komunikacích. Hluboce zařezané přítoky směřující do údolí jsou zpevněny mosty, jejich stáří se nepodařilo určit. Na počátku odbočení do dané lokality se nachází nevelký opuštěný lom. (obr. 34)



Obr. 31: Lokalita Žipotín – U trojice
(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)



Obr. 32: Významný geodetický bod U trojice
Foto: M. Trnka, 26.3. 2012



Obr. 33: Památník císařské silnice či Josefu II.

Foto: M. Trnka, 26.3. 2012



Obr. 34: Opuštěný lom

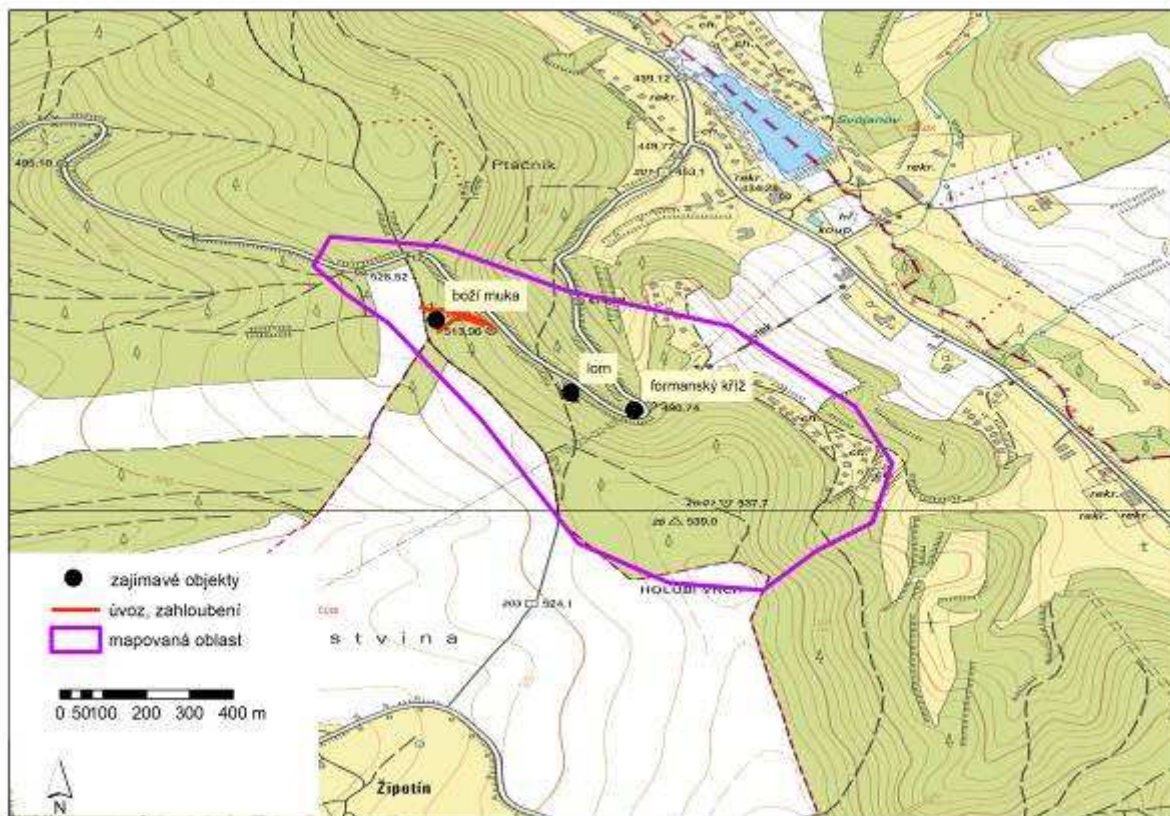
Foto: M. Trnka, 26.3. 2012

Lokalita Formanský kříž

V lokalitě jsou 3 zajímavosti. Jednou z nich je starý opuštěný lom na pískovec nad stávající silnicí.

Druhou zajímavostí je zachovalý formanský kamenný kříž. Původně stával tento kříž na již zaniklé cestě ze Svojanova do Karlína (nynějšího Žipotína). Podle pověsti tudy projížděl vozka se svým povozem, náhle se mu splášili koně a povoz se začal řídit z kopce dolů. Vyděšený vozka se jej snažil zastavit a v poslední chvíli podložil kola bochníkem chleba. Za to jej však stihl krutý trest. Propadl se do země. Kříž je zajímavý nejen svou pověstí, ale i celkovým vyobrazením otočné nápravy předních kol povozu s ojí a váhami. U levého kola si můžeme všimnout schematicky zachycené lidské postavičky. Jde patrně rovněž o pamětní kříž, připomínající smrtelnou nehodu. Nelze však vyloučit ani to, že jde o smírčí kříž, postavený na místě zabití nějakého formana. Na současné místo byl kříž přemístěn v roce 1922 při stavbě silnice z Borušova do Svojanova.

Třetí zajímavostí potom výrazná křížovátka se zahloubenými cestami a pomník – boží muka, která není opět zachovaná. Zachovalý sokl má na sobě plastiky svatých. Dle místních chatařů plastiku ukradl někdo teprve v posledních deseti letech. Podle dotazů je v okolí v lese směrem na Mírov množství zbytků kamenných mostů. Nepodařilo se je ale blíže určit, čekají tedy na další dokumentaci.



Obr. 35: Lokalita Formanský kříž
(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)



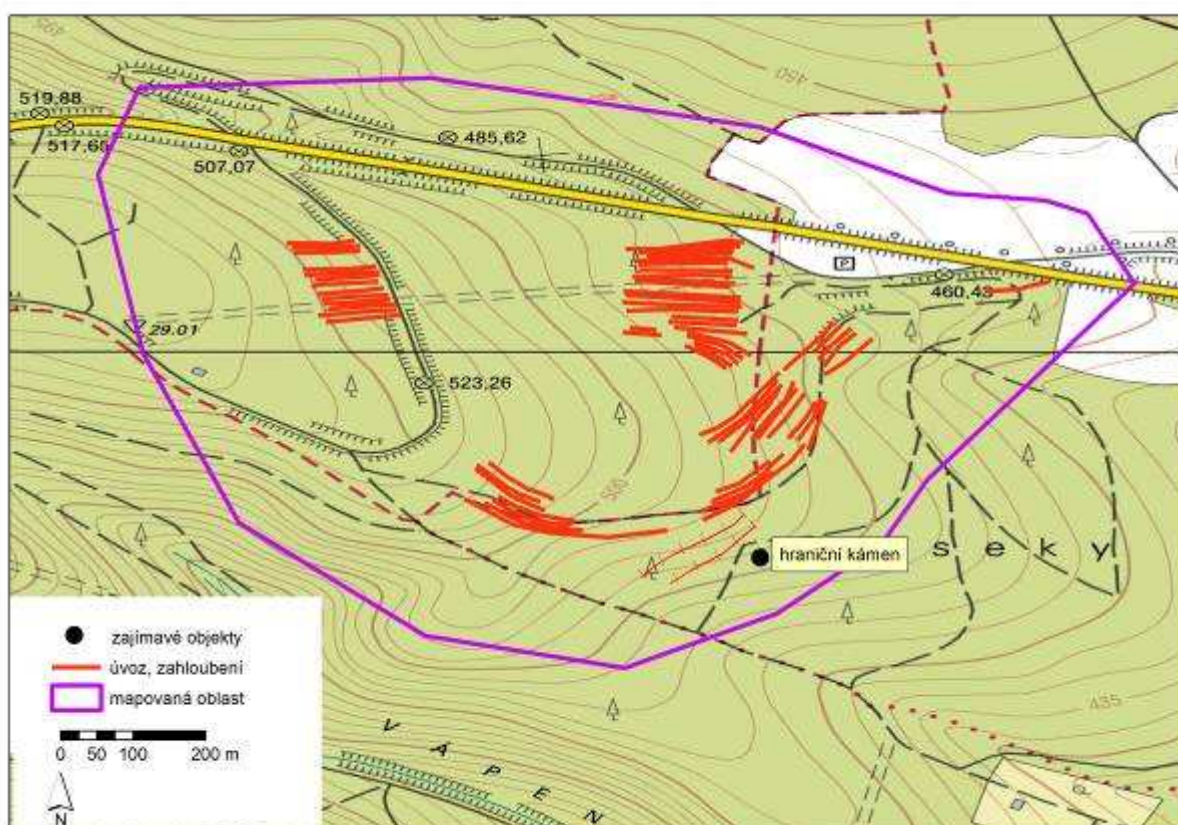
Obr. 36: Křížovatka s pomníkem
Foto: M. Trnka, 25.3. 2012



Obr. 37: Formanský kříž
Foto: M. Trnka, 25.3. 2012

Lokalita Mohelnice – Studená Loučka – lokalita U paseky

V dané lokalitě je zachováno několik svazků úvozů. Z jejich mapování je patrné, že směrem na Žipotín obcházely výrazný kopec z obou stran. Preferovaná cesta byla podle hustoty úvozů a jejich zahloubení spíše blíže stávající silnici. Druhá větev obchází kopec ze západu a na jejím místě byla vybudovaná císařská cesta, která se sem stáčí od východu. V dané lokalitě jsou patrné dva terénní stupně (terasy) a také hraniční kámen, který byl ale přemístěn, protože jeho poloha neodpovídá hranici na mapě 1:10 000.



Obr. 38: Lokalita Mohelnice – Studená Loučka – lokalita U paseky
(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)



Obr. 39: Ulomený hraniční kámen

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012

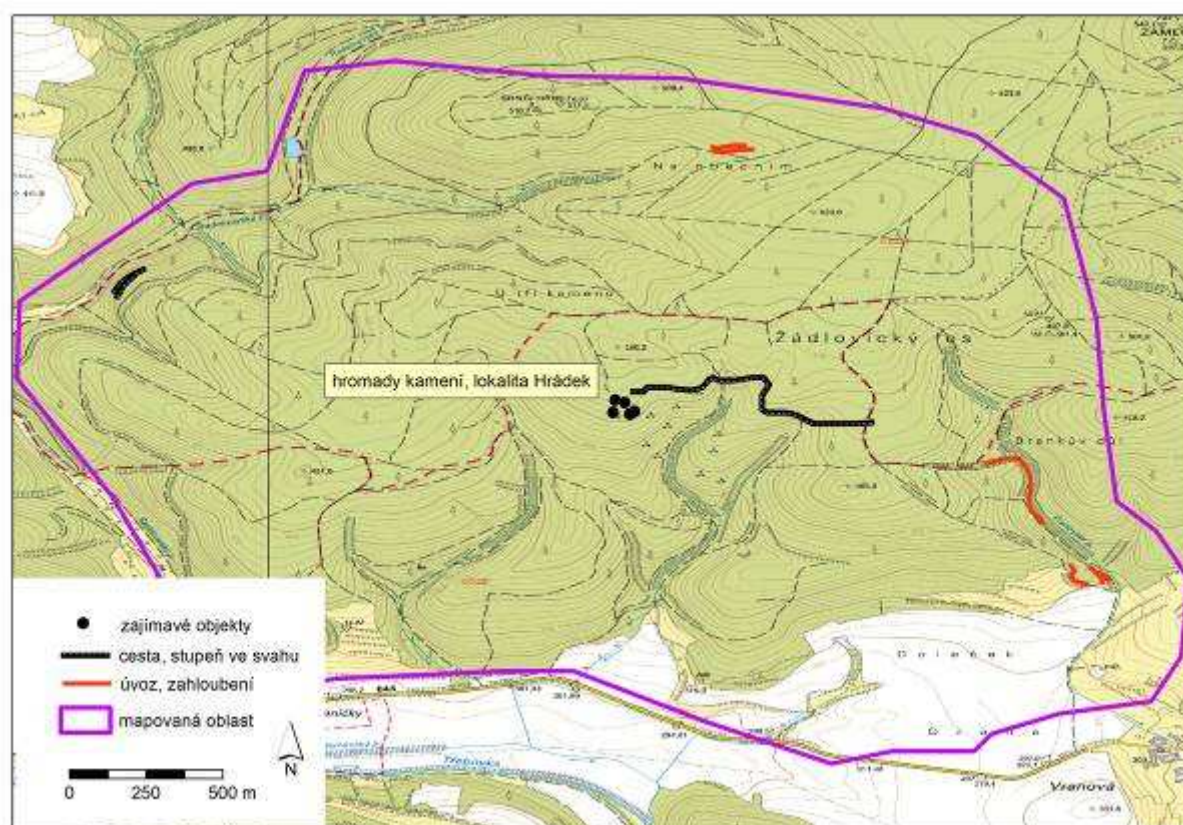


Obr. 40: Svazky úvozů

Foto: M. Trnka, 25.3. 2012

Lokalita Hrádek

Při mapování oblasti nad obcí Vranová. Byla při kontaktu s místním polesným zjištěna informace o staré zřícenině Hrádku. Na základě terénního průzkumu se podařilo místo nalézt. V lokalitě jsou patrné haldy kamení ale bez výrazných terénních úprav. Směrem od Vranové v údolí potoka byl nalezen hluboce zařezaný úvoz a několik menších úvozů nad obcí směřujících do prostorů Hrádku. Přímou z lokality Hrádek vede vrstevnicová cesta směrem k Vranové. V rámci mapování širšího okolí, nebyly jinak nalezeny žádné zajímavé objekty, pouze v severní části území byl nalezen svazek dvou úvozů v oblasti Na obecním (Radelnovský potok).



Obr. 41: Lokalita Hrádek
(topografický podklad Základní mapa 1:10 000, ČUZK)

10 Závěr

Cílem zadané diplomové práce bylo charakterizovat z dostupných pramenů průběh starých komunikací v zájmovém území a terénním výzkumem ověřit a zdokumentovat stopy a terénní příznaky těchto komunikací. Důraz byl kladen na zdokumentování tras starých komunikací v prostoru severního Bouzovska a přilehlé nejvýchodnější části Moravskotřebovska.

S použitím vhodné metodiky byl proveden terénní výzkum vybraných lokalit v tomto území. Výsledkem terénního výzkumu, který byl hlavním prostředkem k dosažení cílů této práce je vytvoření fotodokumentace a zaměření stop průběhu starých komunikací v zájmovém území.

Při terénním výzkumu se podařilo i pomocí rozhovorů s místními lidmi objevit v krajině velké množství stop, příznaků starých komunikací, artefaktů a také mnoho dosud neprozkoumaných staveb, jako je hráz starého rybníka, zbytky kamenných mostků, opevněný Hrádek a mnohé další.

Veškeré dokumenty, fotografie a data pořízená terénním mapováním budou zapracována do mapování širšího území severozápadní Moravy.

Klíčová slova:

staré komunikace

mapování

trasy starých stezek

terénní výzkum

11 Summary

The aim of diploma work was to characterize the progress of the available sources of old roads in the area of interest and field research to verify and document the traces of these symptoms and field communications. Emphasis was placed on documenting old road routes in the area and the adjacent northern Bouzovsko easternmost part Moravskotřebovsko.

Using the appropriate methodology was carried out field research in selected locations in the territory. The result of field research, which was the main means of achieving the objectives of this work is to create photos and focus stop the old roads in the

area of interest.

During fieldwork and managed by interviews with local people in the countryside to discover a large number of tracks, signs of old roads, artifacts, and many unexplored buildings like the old pond dam, the remains of stone bridges, fortified Castle and many more.

All documents, photos and data of field mapping will be incorporated into the mapping of the surrounding area north Moravia.

Keywords:

old communication

mapping

route of the old trails

fieldwork

12 Seznam použité literatury a ostatních zdrojů

Použitá literatura

Bartoš, J., Schulz, J., Trapl, M.: Historický místopis Moravy a Slezska v letech 1848-1960. Sv. 5, Okresy Prostějov, Moravská Třebová, Boskovice. Ostrava 1976, 330 s.

Cendelín, D.: Staré komunikace, Vizovice 1999, 127 s.

Demek, J. a kol.: Geomorfologie českých zemí, Praha 1965, 335 s.

Hosák, L.: Historický místopis země Moravskoslezské, Brno 1936

Hosák, L., Zemek, M.: Hrady, zámky a tvrze v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Jižní Morava 1981

Lutterer I., Šrámek, R.: Zeměpisná jména v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 1997

Musil, F.: K vývoji šlechtických sídel na Šumperku a Bruntálsku, In: Střední Morava č.8/1999

Myslivoček, M.: Místopisný obrázkový atlas aneb krasohled český, č.9, Praha 2008

Nekuda, V.: Moravskotřebovsko; Svitavsko. Brno 2002, 843 s.

Nisler, P.: Zaniklé vsi na Moravskotřebovsku, In: Moravskotřebovské vlastivědné listy č. 14, Moravská Třebová 2003, s. 11-16

Olivová-Nezbedová, L. a kol.: Pomístní jména v Čechách, 1995

Pinkava, V.: Hrady, zámky a tvrze moravské., Brno 1927

Popelka, B.: Vlastivěda moravská, Jevický okres, Brno 1912

Internetové zdroje

Armaturka Vranová Lhota [online]. [cit 17.4. 2012]. Dostupné z www:
<<http://www.avl.cz/show.xh4?msdx=0&mgrp=AVL&mod=article&tid=historie&lng=cz>>

Obersko, Krásné Česko [online]. [cit 20.4. 2012]. Dostupné z www:
<<http://www.krasnecesko.cz/lokality/913-obersko-keltske-hradisko.html>>

Obec Pavlov [cit 15.4. 2012]. <<http://www.pavlov-obec.cz/historie.htm>>
- momentálně nedostupné