

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVÉDECKÁ FAKULTA

KATEDRA GEOGRAFIE

Ondřej ŠMÍD

Relikty starých cest na Krnovsku

Bakalářská práce

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

Olomouc 2018

Bibliografický záznam

Auto (osobní číslo): Ondřej ŠMÍD (R140415)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Relikty starých cest na Krnovsku

Title of thesis : Historical road relics in the Krnov region

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

Rozsah práce:

Abstrakt: Předložená bakalářská práce se zabývá mapováním výskytu reliktu starých cest na Krnovsku. První část práce se zabývá charakteristikou zájmového území a historickým vývojem území. V druhé důležitější části se autor zabývá výsledky z terénního šetření, které jsou doložené fotodokumentací.

Klíčová slova: Relikty starých cest, historie, mapy

Abstract: This bachelor thesis deals with the mapping of the occurrence of the relics of old ways in the Krnov region. The first part deals with the characteristics of the area of interest and the historical development of the territory. In the second most important part, the author deals with the results from the field survey, which are documented by photographic documentation.

Keywords: relics of old ways, history, maps

Jazyk práce: Český jazyk

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci řešil samostatně a všechny použité zdroje jsem uvedl na konci práce.

V Olomouci dne

Podpis

Děkuji RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D. za ochotu, cenné rady a připomínky, které mi poskytl při vedení bakalářské práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ondřej ŠMÍD**
Osobní číslo: **R140415**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Relikty starých cest na Krnovsku**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem bakalářské práce je identifikovat, zmapovat a kategorizovat relikty starých cest a v širším okolí Krnova s důrazem na pokrytí hraničních přechodů. Na základě studia mapových podkladů, analýzou lidarových dat (DMR5G, DMR4G) a provedeným terénním šetřením autor detailně zmapuje širší oblast zájmového území. Zvláštní pozornost bude věnována možným přechodům do Polska. V průběhu řešení bude autor aktivně využívat data a výsledky projektu NAKI "Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech dostupných na mapovém serveru Centra dopravního výzkumu.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Bříza, S. a Janáková, M. (2016). Historie archeologického bádání na Krnovsku. Regio Litera, Město Krnov, 78 stran.

Bříza, S. et al. (2016): Krnov: historie, archeologie. Národní památkový ústav Ostrava, 407 s.

Kolektiv (1997-2015): Pomezí Čech a Moravy: sborník prací ze společenských a přírodních věd pro okres Svitavy. Litomyšl: Státní okresní archiv Svitavy se sídlem v Litomyšli, 1997-2015.

Korbelářová, I. (1995): Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století. Časopis Slezského zemského muzea, 44(2), s. 190-192

Martínek, J., Létal, A., Miřijovský, J., Šlězár, P., Vích, D., Kalábek, M. (2014): Poznáváme historické cesty Discovering historical roads, Centrum Dopravního Výzkumu, Brno, 238 s.

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

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 6. října 2016

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2017

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 6. října 2016

Obsah

ÚVOD.....	8
1 CÍLE	9
2 METODY	10
2.1 Rešerše literárních a internetových pramenů k dané problematice.....	10
3 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	12
4 HISTORICKÝ VÝVOJ ÚZEMÍ	19
4.1 Počátky města Krnova.....	19
4.2 Město ve středověku	23
4.3 Krnov za vlády Hohenzollernů	27
4.4 Osudy města v době Lichtenštejnů	30
4.5 Krnov na prahu moderní doby	33
4.6 Městské opevnění.....	35
4.6.1 Opevnění v 16. století	39
4.6.2 Opevnění v 17. století	40
5 STARÉ CESTY NA KRNOVSKU	43
5.1 Hrad Burkvíz.....	43
5.2 Staré cesty na Krnovsku v 17. a 18. století	44
5.3 Komunikace v polovině 19. století.....	47
5.4 Mapované reliktu starých cest na Krnovsku	48
6 Závěr.....	56
7 Summary.....	57
8 Citovaná literatura	58

ÚVOD

Relikt staré cesty je v terénu rozpoznatelný pozůstatek cesty ve formě mělké lineální deprese, náspu, úvozu nebo svazku více úvozů, případně strží, vzniklých zahloubením úvozů. Může se jednat i o mosty či brody. Stará cesta je cesta založená a užívaná v minulosti, která dnes neexistuje, je nepoužívaná či ztratila na svém významu. Tento pojem je požíván především při identifikaci jednotlivých cest na starých mapách, které nelze, vzhledem k šířce daného zákresu, označit za historickou cestu (dopravní koridor). V terénu se jako stará cesta označuje každá dopravní linie (úvoz, lesní cesta apod.) (Martínek, a další, 2014)

K výrazným změnám komunikační sítě v českých zemích došlo během 13. století, a to především díky vzniku nového typu hospodářských, obchodních a správních středisek – měst, ke jejichž branám se trasy stahovaly a překládaly. V průběhu vrcholného a pozdního středověku vzniká složitá, vzájemně propojená síť dálkových, regionálních a místních komunikací. Od období raného středověku se dálkové stezky či trasy označují jako „zemské“. K podstatným změnám a rozšíření jejich sítě vedlo zejména spojení Čech a Moravy v 9. a trvale v 11. století. Původní zemské stezky, které byly převážně bez zpevněného podkladu, měly podobu udupaných pruhů země či vyježděných kolejí od povozů. Významným milníkem v rozvoji silniční dopravy je především 18. století, kdy bylo po francouzském vzoru započato se stavbou umělých „Chausséen“, státních (erárních) nebo také císařských silnic. První stavební úpravy probíhaly na Slezské silnici v letech 1727–1797. (Martínek, a další, 2014)

Vymezené území, ve kterém bylo prováděno mapování reliktních starých cest, je autorovi dobře známo, protože po většinu svého života žije v Krnově. Má tudíž kladný vztah k mapované oblasti a zná tudíž celou oblast téměř dopodrobna

1 CÍLE

Cílem bakalářské práce je identifikovat, zmapovat a kategorizovat relikty starých cest v širším okolí Krnova s důrazem na pokrytí hraničních přechodů. Na základě studia mapových podkladů, analýzou lidarových dat (DMR5G, DMR4G) a provedeným terénním šetřením se detailně zmapuje širší oblast zájmového území. Zvláštní pozornost bude věnována možným přechodům do Polska. V průběhu řešení se budou využívat data a výsledky projektu NAKI "Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech dostupných na mapovém serveru Centra dopravního výzkumu.

2 METODY

2.1 Rešerše literárních a internetových pramenů k dané problematice

Během řešení práce bylo využito několik metod. V počátečních fázích byla hlavní metodou rešerše literatury zaměřená na získání informačních zdrojů o zájmovém území a o problematice starých cest. V dalších fázích byly použity metody studia mapových zdrojů, kde byly využity mapové aplikace na geoportálu ČUZK.

Pro zjištění informací o problematice reliktních starých cest a pro upřesnění terminologie tohoto tématu byly použity různé knižní publikace. Jako první bych chtěl zmínit monografii Martínka a kolektivu (2014), která se zabývá poznáváním historických cest. Tato publikace je důležitá pro obecnou charakteristiku reliktních starých cest.

Pro charakteristiku zájmového území bylo použito především publikace Jaromíra Bally (2009), která charakterizovala jednotlivé obce v zájmovém území. Geologickou stavbou zájmového území lze najít ve starší publikaci Bohuslava Kubalce a Ladislava Zapletala (1959). Popis geomorfologických celků lze najít v Zeměpisném lexikonu ČR Josefa Demka a kolektivu (2006)

Dalším důležitým literárním zdrojem byla publikace Svatopluka Břízy a kolektivu (2015), která se zabývá historií a archeologií města Krnov. V první části publikace se autoři zabývají převážně významným historickým událostem v Krnově, v druhé části je podrobně charakterizováno městské opevnění a jeho vývoj a ve třetí části jsou charakteristiky a fotodokumentace archeologických nálezů na Krnovsku.

K vývoji cest a dopravy na Krnovsku se čerpalo ze starší monografie Vladimíra Bluchy (1969). Zde byly popsány významné cesty vedoucí z Krnova do ostatních středisek a také významné brány v městském opevnění.

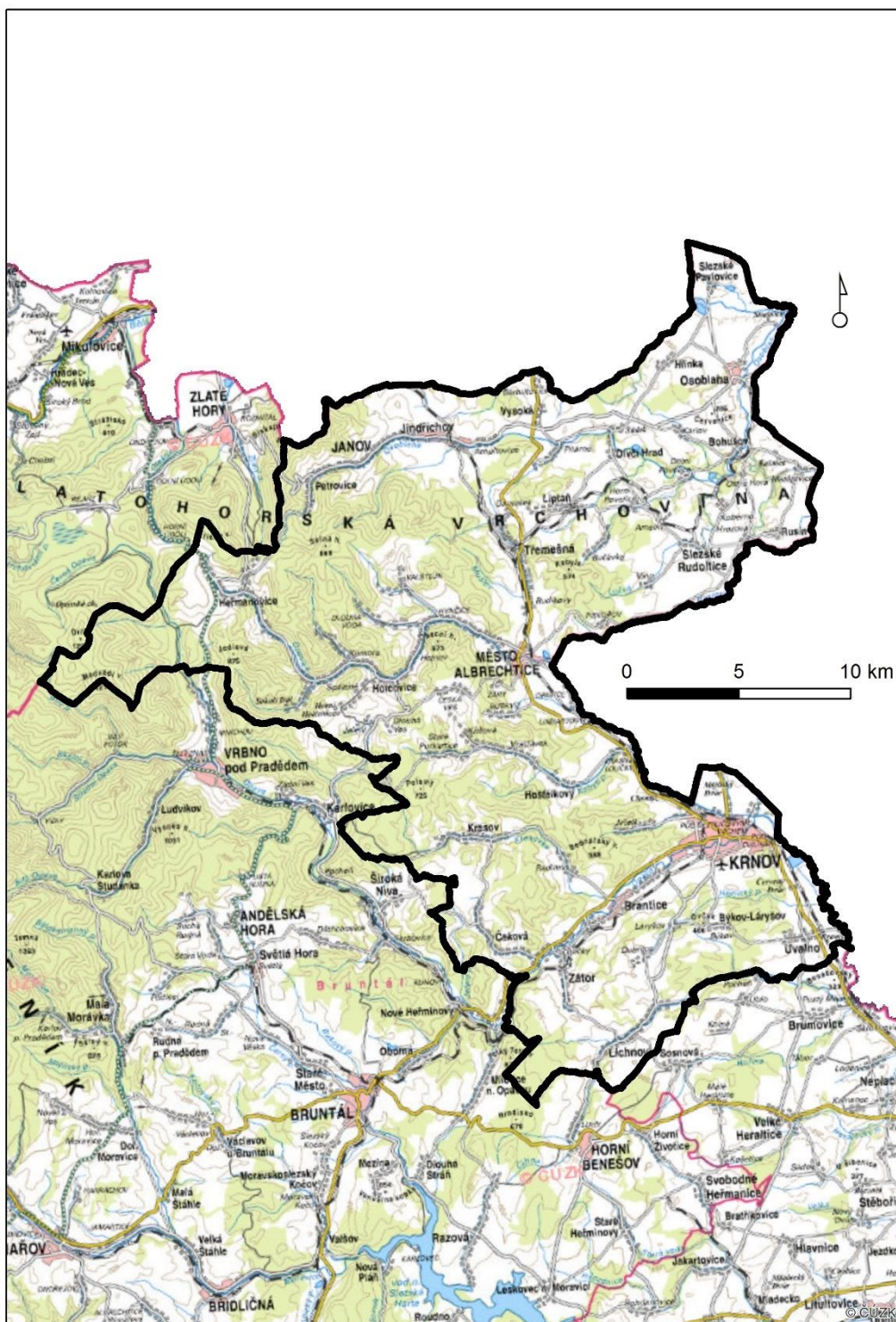
Informaci o vývoji komunikací v 17. a 18. století se čerpalo z časopisu Slezského zemského muzea z článku Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17 a 18. století (1995)

Další důležitou metodou této bakalářské práce byl terénní výzkum. Tento výzkum probíhal v ně kolika fázích, zejména v obdobích březen–duben 2018, byla pořízena i fotodokumentace, která je důležitá pro vizuální představu úvozů v terénu. Dále byly pořízeny snímky významných a historických budov na Krnovsku. Hlavním cílem bylo

zmapovat relikty starých cest na Krnovsku. K vytvoření map použitých v práci byl použit software ArcGis 10.2.

3 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Vymezení zájmového území vychází z administrativní jednotky SO ORP Krnov, což byl pro potřeby práce asi nejvhodnější a nejreprezentativnější rozsah. Jak ukazuje mapa na **Obr. 1** je zájmové území tvořeno převážně.



Obr. 1 Vymezení zájmového území (topografický podklad AGS služby ČUZK, Základní mapy ČR, O. Šmíd, ArcGis 10.2)

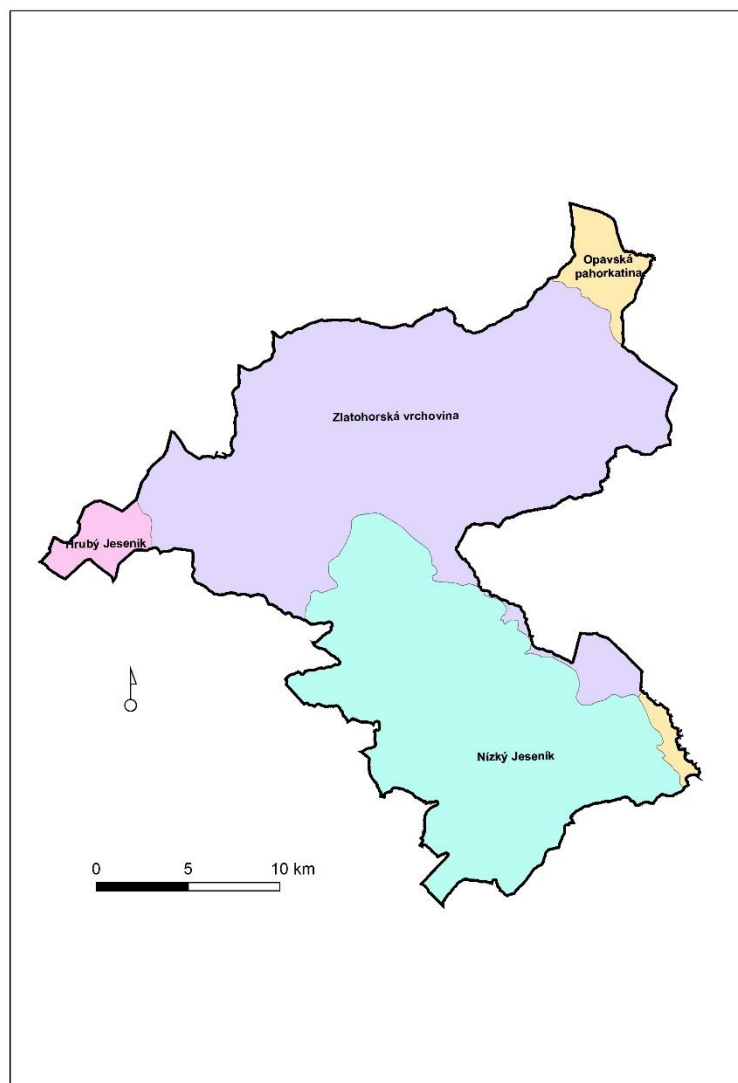
Pro potřeby práce je důležité zmínit obce, které byly založeny na křižovatkách obchodních cesty nebo na jinak významných místech. V následujících odstavcích jsou jednotlivá sídla stručně představena.

Charakteristika zájmového území

Průběhy cest jsou ovlivněny zejména reliéfem. V následujícím textu je proto věnována pozornost jen geomorfologických a geologickým poměrům.

Geologie

Geologickým podkladem okresu je karbon, nejzápadnější hornatá část je devonská, z krystalických břidlic. V Osoblažském výběžku jsou mladé pokryvy. Místy je terén překryt glaciálními hlínami, hlinitými písky se severskými valouny, štěrky a písky. Z ledovcových uloženin byly v meziledových dobách i v poledové době vyvátý plošně i mocností rozsáhlé návěje spraše. Kvarterní náplavy jsou i v nejvýchodnějším pruhu Osoblažského výběžku, podél celého toku řeky Opavy a také v úzkém pásu mezi Třemešnou a Městem Albrechticemi. Uprostřed těchto čtvrtohorních usazenin je v nejvýchodnější části Osoblažského výběžku malý ostrov neogenní. Třetihorní sedimenty jsou také podél státních hranic mezi Krnovem a Skrochovicemi. Nerostné bohatství Krnovska je už dávno známé. Před staletími se rýžovalo zlato v okolí Heřmanovic a v Janově. Na Krnovsku se těžilo i stříbro. Břidlice na výrobu krytiny a brousků se těžila v Hynčicích. (Kubalec, a další, 1959)



Obr. 2 Geomorfologické celky zájmového území (Demek, a další, 2006)

Geomorfologie

Území patří do čtyř geomorfologických celků. Největší část území (severní polovinu) zabírá celek Zlatohorská vrchovina, jižní část potom celek Nízký Jeseník. Část Osoblažka patří do oblasti Polské nížiny (celek Opavská pahorkatina).

Zlatohorská vrchovina

Geomorfologický celek Jesenícké oblasti a zároveň členitá vrchovina, kterou nalezneme na severu Moravskoslezského a Olomouckého kraje přibližně mezi Jeseníkem na

západě a Městem Albrechticemi na východě a která přesahuje do Polska jakožto Góry Opawskie. Sousedy tohoto celku na území ČR jsou Rychlebské hory na západě, Žulovská pahorkatina na severozápadě, Opavská pahorkatina na severovýchodě, Nízký Jeseník na jihovýchodě a Hrubý Jeseník na jihu. Plocha české části činí 537,28 km², střední výška dosahuje 495,8 m a nejvyšším vrcholem je **Příčný vrch** (974,7 m.n.m.). (Demek, a další, 2006)

Nízký Jeseník

Geomorfologický celek Jesenické oblasti tvořený plochou vrchovinou, který nalezneme v Moravskoslezském a Olomouckém kraji. Na severu sousedí s Hrubým Jeseníkem a Zlatohorskou vrchovinou, na východě až severovýchodě s Opavskou pahorkatinou, na východě s Ostravskou pánví, na jihu je jeho sousedem Moravská brána, na jihozápadě až západě Hornomoravský úval a konečně na severozápadě Hanušovická vrchovina. Rozloha tohoto celku činí 2876,27 km², díky čemuž patří mezi nejrozsáhlejší geomorfologické celky v celé České republice. Nejvyšším bodem je vrchol Slunečná (800,6 m), střední výška dosahuje 482,5 m. (Demek, a další, 2006)

Hrubý Jeseník

Geomorfologický celek a zároveň členitá hornatina nacházející se na rozhraní Moravskoslezského a Olomouckého kraje. Sousedí s těmito celky: Zlatohorská vrchovina a Rychlebské hory na severu, Hanušovická vrchovina na západě až jihozápadě a Nízký Jeseník na východě a jihu. Plocha 523,35 km², střední výška 887,6 m, nejvyšším bodem je **Praděd** (1 491,3 m), který je díky 146,5 m vysokému televiznímu vysílači na vrcholu i nejvyšším pevným bodem celé ČR. (Demek, a další, 2006)

Důležité jsou pro existenci dopravních tras sídla. V následujícím textu jsou stručně představena důležitá sídla s vazbou na silniční síť v současnosti a minulosti.

Krnov

Město se rozkládá na severovýchodním úpatí Nízkého Jeseníku na okraji Slezské nížiny, na soutoku řek Opavy a Opavice při česko-polské hranici. Vzniklo na křižovatce starých obchodních cest a rozvinulo se ve významné průmyslové centrum. Rozloha Krnova je 44,4 km². Výraznou dominantu města tvoří přední Cvilínský kopec. Od roku 1960 patří Krnov do okresu Bruntál. Po reformě státní správy, od ledna 2003 získal statut obce III. stupně, do jehož obvodu patří Osoblažsko, Jindřichovsko a Albrechticko, celkem pětadvacet obcí. (Balla, 2009)

Zátor

Význam obce byl patrný v minulosti. Nad obcí jsou zbytky zříceniny hradu Zátor. Zátor se rozkládá na pravém břehu řeky Opavy. Jihozápadním směrem od obce se rozprostírá oblast národní přírodní památky Ptačí hora. Nedaleko železniční stanice u hlavní cesty se nachází pramen Zátorské kyselky. (Balla, 2009)

Město Albrechtice

Městečko rozkládající se u řeky Opavice má 3600 obyvatel a deset částí: Burkvíz, Česká Ves, Dlouhá Voda, Hynčice, Linhartovy, Město Albrechtice, Opavice, Piskořov, Valštejn a Žáry. Je hlavním výchozím bodem putování do lesů Hynčické vrchoviny a na Osoblažsko. Vzhledem ke své geografické poloze prošlo město velmi specifickým vývojem a v jeho bohaté historii se vystřídalo dvaadvacet vlastníků panství albrechtického – leníci, knížata, církevní řády i stát. (Balla, 2009)

Osoblažsko

Do zájmové území patří také Osoblažsko, které je výběžkem Polské nížiny na naše území. Do Osoblažska je řazeno deset obcí: Bohušov, Dívčí Hrad, Hlinka, Liptaň, Osoblaha, Rusín, Slezské Pavlovice, Slezské Rudoltice, Třemešná a Vysoká. Původně bylo Osoblažsko zahrnuto jako součást Moravy – část Holasicka. Po roce 1269 zůstal tento region jako léno Olomouckého biskupství (arcibiskupství). Po roce 1742, kdy přišlo Rakousko o velkou část Slezska se stalo Osoblažsko periferním výběžkem a bylo podřízeno pro účely státní správy orgánům Rakouského Slezska, samospráva byla ale stále Moravská. Jednalo se tedy o největší a nejsevernější enklávu Moravy zvanou

Osoblažská enkláva (Hotzenplotzer Landchen). Na Osoblažsku je známe také staroslovanské hradiště ze 7. století u osady Víno u vrchu Květnice. (http://www.soupisamatek.com/okres_krnov/foto/pelhrimovy/pelhrimovy.dejiny.htm)

Jindřichov

Jindřichov ve Slezsku, německy Hennesdorf, byl založen podle magdeburského práva v roce 1256 olomouckým biskupem Brunem ze Schaumburku při kolonizaci Osoblažska po tatarských nájezdech. Osou podélné, rovnoběžně situované obce je Petrovický rybník. (Balla, 2009)

Charakteristika zájmového území

Průběhy cest jsou ovlivněny zejména reliéfem. V následujícím textu je proto věnována pozornost jen geomorfologickým a geologickým poměrům.

Geologie

Geologickým podkladem okresu je karbon, nejzápadnější hornatá část je devonská, z krystalických břidlic. V osoblažském výběžku jsou mladé pokryvy. Místy je terén překryt glaciálními hlínami, hlinitými písky se severskými valouny, štěrky a písky. Z ledovcových uloženin byly v meziledových dobách i v poledové době vyváté plošně i mocností rozsáhlé návěje spraše. Kvarterní náplavy jsou i v nejvýchodnějším pruhu Osoblažského výběžku, podél celého toku řeky Opavy a také v úzkém pásu mezi Třemešnou a Městem Albrechticemi. Uprostřed těchto čtvrtohorních usazenin je v nejvýchodnější části Osoblažského výběžku malý ostrov neogenní. Třetihorní sedimenty jsou také podél státních hranic mezi Krnovem a Skrochovicemi. Nerostné bohatství Krnovska je už dávno známé. Před staletími se rýžovalo zlato v okolí Heřmanovic a v Janově. Na Krnovsku se těžilo i stříbro. Břidlice na výrobu krytiny a brousků se těžila v Hynčicích. (Kubalec, a další, 1959)

4 HISTORICKÝ VÝVOJ ÚZEMÍ

4.1 Počátky města Krnova

Do světa dochovaných písemných pramenů vstoupil Krnov s nejbližším okolím až poměrně pozdě, ve 13. století. Stalo se tak 27. dubna 1240, kdy český král Václav I. daroval klášteru cisterciáček v Předklášteří u Tišnova na jižní Moravě újezd zvaný Krnov, rozkládající se v holasické provincii, a to včetně několika osad rozložených na území újezdu a jejich polí, luk, lesů, vodstva a všech pozemků, ať již obdělávaných či zatím ležících ladem. Velkoryse vyhlízející donace však těšila moravské jeptišky jen necelých osm měsíců; v listině ze 7. prosince 1240, kterou Václav I. vzal pod ochranu královského majestátu statky tišnovského kláštera, už Krnov a jeho okolí zase chyběly. Stupňující se kolotoč změn, jejichž subjektem se újezd stal, přitom dále gradoval. Někdy koncem roku 1240 nebo nedlouho poté král postoupil knovský korunní majetek své manželce, královně Kunhutě Štaufské. Patrně v září 1248 po smrti královny se ale zboží opět vrátilo mezi zeměpanské komorní statky. I když formálně patřilo k moravskému markrabství, z královny vůle spravovanému od ledna/března 1247 jeho mladším synem Přemyslem, nemůžeme vyloučit Václavův osobní zájem o další osud újezdu. Nejpozději v časovém intervalu mezi 13. zářím 1248 až 11. dubnem 1253 bylo totiž rozhodnuto o reorganizaci správní a hospodářské struktury statku a v srdci újezdu, v místech či v těsné blízkosti sídliště na soutoku Opavy a Opavice, zvaného tehdy Jägendorf (tedy ve smyslu ves lovců, lovcí ves či Lovčice), došlo k založení města. Zakladatelem tak mohl být jak moravský markrabě Přemysl (pozdější král Přemysl Otakar II.), tak sám Václav I. Téměř jistě můžeme kalkulovat, že tak závažné rozhodnutí o vzniku zeměpanského města se všemi důsledky, jež v sobě neslo: tj. vznikem relativně početné komunity v rámci středověkých poměrů svobodných osob (přímých poddaných zeměpána) spravujících se zvláštním, v mnoha směrech exempčním městským právem, ustavením nové „zemské pevnosti“, kterou královská města byla, restrukturalizací ekonomických vazeb, postupně realizovanou proměnou církevní správy oblasti atd. – se neudálo bez vzájemného srozumění krále se synovou aktivitou či naopak respektu markraběcího aktu ke královské vůli a panovnickému souhlasu. (Prix, 2015)

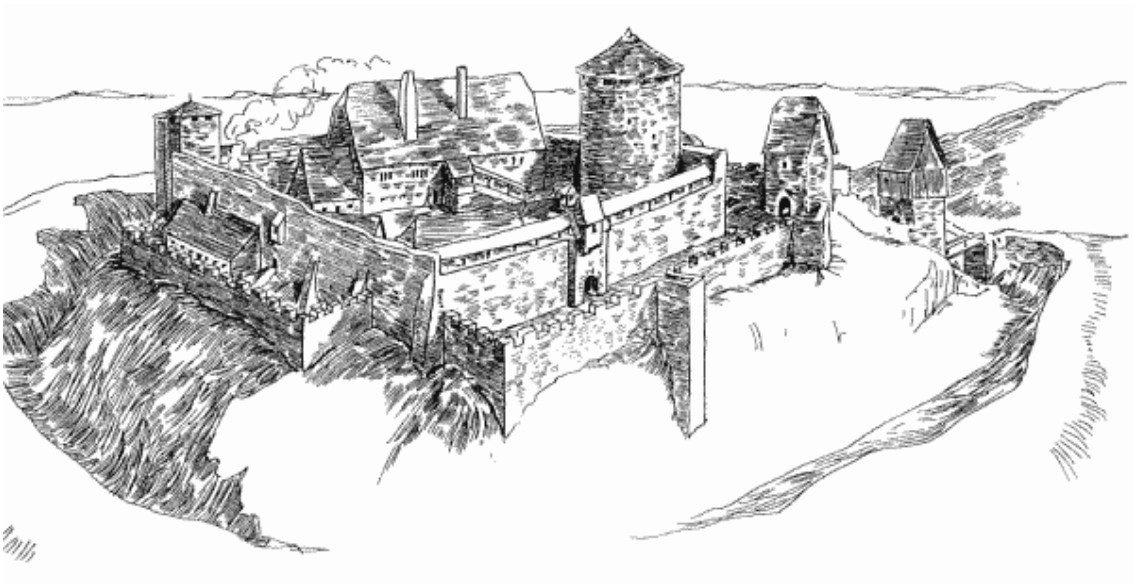
Právě tady si lze položit otázku co vlastně, co vlastně vedlo českého krále a následně snad i jeho syna ke zvýšenému zájmu o krajinu kolem soutoku Opavy s Opavicí? Důvodů bylo patrně hned několik a založení města nejspíše bylo výsledkem jejich vzájemného protnutí. Nepřehlédnutelnou roli asi hrála vynikající strategická poloha místa, v němž přirozená geomorfologie krajiny sváděla dohromady dvě komunikačně důležitá říční údolí. Od jihozápadu sem ústilo údolí horního toku Opavy vymodelované v reliéfu Brantické vrchoviny. Jím procházela jedna z tras spojujících hornomoravský úval s centrem v Olomouci s končinami položenými severně od hlavního evropského rozvodí. Tato trasa byla od přelomu 12. a 13. století významná i s ohledem propojení starobylého Bruntálu s jádrem holasické provincie nacházejícím se na středním toku Opavy. Zároveň však fungovala jako jedna z větví obchodních cest, jež propojovaly Moravu se Slezskem a potažmo jih Evropy s jejím severem. Řeka Opava, stékající ze zalesněných hrubojesenických hor, přitom představovala jak vydatný zdroj čisté životodárné tekutiny, tak nezanedbatelnou transportní tepnu, po níž bylo možné dopravovat do kotliny na soutoku Opavy s Opavicí zejména palivové a příležitostně i kratší stavební dříví. Stále širší a přívětivější údolí Opavy před Krnovem přitom bylo od 8./9. století ve stupňujících se míře zúrodnováno transferem živin z vyšších poloh. Podobné výhody skýtalo také severozápadně vybíhající, zemědělsky ještě mnohem příhodnější údolí Opavice nad Krnovem. To už svíraly srázné zalesněné hřbety Hynčické pahorkatiny pouze z jihozápadní strany, zatímco nad levým břehem Opavice a níže pod krajina Opavské pahorkatiny. Toto území pokryté sprašemi vykazovalo místy relativně vyšší intenzitu tzv. slovanského osídlení počínaje 7. až po 13. století. Agrární osady kupící se v různých obdobách na řadě míst zvláště levého břehu Opavice a Opavy, jimž sekundovala i patrně o něco méně početná sídliště na pravém břehu, tak proměňovaly lidským přičiněním přírodní potenciál krajiny ve výnosy, z jejichž přebytků bylo možné udržovat nečetná zeměpanská správně-ekonomická zařízení (dvory) a ochranné i správní prvky (hrady). S rozvojem zemědělských technik, demografickým nárůstem i pozvolnou, avšak stále se zrychlující proměnou společností v průběhu 12. a 1. poloviny 13. století dorazily inovační trendy i do končin při soutoku při soutoku Opavy s Opavicí. Projevy těchto změn, spíše tušených anebo odvozovaných z širšího kontextu či z analogií, by v okolí Krnova mohly mít svůj, dnes již matný odraz nejen v charakteru archeologicky zjišťovaných drobných artefaktů, ale snad i v základní dispoziční podobě urbanistického rozvrhu alespoň některých vsí.

Přitom se předpokládá, že transformace venkovského osídlení s využíváním prvků emfyteutického práva probíhala ve větší míře ve sledované oblasti, včetně krnovského újezdu, nejspíše někdy po rove 1234, asi kolem přelomu 30. a 40. let 13. věku. Jednalo se o součást širěji koncipovaného procesu, který se týkal také reorganizace horní činnosti, nového zhodnocení fungování a účelu raných městských obcí, restrukturalizace zemského fortifikačního systému a v neposlední řadě i proměny a doplnění církevní sítě území, tedy celkové tzv. výstavby země. Tento proces byl natolik komplexní, že za ním smíme tušit soustředěné naplňování vyššího záměru, formulovaného nejpravděpodobněji v okruhu panovnické moci a koordinovaného s nejvyšším představenstvem moravské církve. (Prix, 2015)

Zdá se, že konkrétními výsledky, vřaditelnými s potřebnou opatrností kamsi do 2. čtvrtiny 13. století, byly v okolí Krnova založení a výstavba kostela sv. Benedikta v Kostelci (**Obr. 3**), vznik jádra ve své době v kraji zcela nevídaného prvku – kamenného hradu Cvilína. (**Obr. 4**) Dále se zdá, že původním ohniskem těchto změn v končinách severozápadně od města Opavy mohl být zeměpanský dvorec v Holasovicích, kde ještě na přelomu 30. a 40. let 13. století byl budován zděný kostel v tehdy nejmodernějších raně gotických formách. Avšak Holasovice, situované při důležitém přechodu přes střední tok Opavy na jiné z obchodních stezek spojujících Moravu se Slezskem, začaly ztrácet svou perspektivu úměrně tomu, jak od 20. let 13. století nabývalo na významu jiné blízké hospodářské a správní centrum holasické provincie – Opava. Jakmile bylo Přemyslovcům v průběhu 30. a 1. poloviny 40. let 13. věku zřejmé, že budoucnost stření Evropy budou stále více ovlivňovat relativně lidnatá, strategická, dobře fortifikovaná a ekonomicky silná města, jež na sebe budou vázat hospodářské aktivity svých přirozených spádových okruhů, často právně a geograficky precizovaných tzv. vikbildním nebo mílovým právem, ukázalo se, že městská síť provincie je nerovnoměrná a „děravá“. Zatímco Holasovice dělilo od rozvíjející se Opavy sotva deset kilometrů vzdušnou čarou, poměrně rozsáhlý trojúhelníkový prostor, jehož vrcholy tvořila vedle Opavy i další raná města – Hlubčice a Bruntál – zůstal ve svém pomyslném středu jakoby nepokrytý. Stratégové královského dvora proto kolem poloviny 40. let 13. století raději rezignovali na matné úsilí věnované revitalizaci Holasovic, kde i nadále po celý středověk ovšem přetrval důležitý zeměpanský dvůr, a po smrti královny Kunhuty využili komoře navrácený krnovský újezd k založení zeměpanského města. A dali si docela záležet. (Prix, 2015)



Obr. 3 Kostel sv. Benedikta v Kostelci (O. Šmíd, 5. 4. 2018)



Obr. 4 Rekonstrukce hradu Cvilín v 15. století (F. Würml, 1935)

Nové město zaujalo plochu sice menší než nejdůležitější Opava, ale zhruba srovnatelnou s Hlubčicemi a větší než pionýrský Bruntál, poněkud „ztracený“ v podhůří Jeseníků. Poměrně záhy, asi po roce 1253, se Krnov začal opevňovat tehdy ještě vzácným prvkem – impozantním prstencem kamenných hradeb. Hlubčice předčil Krnov zase tím, že v jeho zdech byla patrně už kolem roku 1273 usazena řeholní komunita tzv. menších bratří sv. Františka. Pomineme-li, jistě poněkud účelově, uskupení řádových rytířů, kteří dostali na starost správu farních kostelů v Opavě (před rokem 1237) a v Hlubčicích (roku 1259), byly Krnov a velká Opava před rokem 1291 jedinými městy v provincii, v jejichž intravilánu se nacházelo po jednom standardním mendikantském klášteře. I tato skutečnost podtrhuje očekávání, která Přemyslovci vkládali v novou městskou obec na soutoku Opavy s Opavicí. Jistě může být namítnuto, že srovnání v rámci vzorku pouhých čtyř zmíněných zeměpanských měst v bývalé holasické, od 2. čtvrtiny 13. století již opavské provincii je nepřesvědčivé. Použijeme-li však, opět ovšem účelově, přítomnost kláštera žebavých řádů jako jakési měřítko relativního významu městské obce na středověké Moravě ve 13. století, pak to naznačenou pozici Krnova nijak nezpochybňuje. Mezi všemi moravskými zeměpanskými městy založenými ve 13. věku, se konventy mendikantů mohly pochlubit jen Brno, Olomouc, Znojmo, Jihlava a Opava a dále pak Krnov, Uherský Brod a Šumperk. Ve 13. století naopak kláštery mnichů či jeptišek žebavých řádů scházely i v takových lokalitách, jakými byly starobylý Uničov, Měnin, Bruntál, Hodonín, Velká Bíteš nebo Přerov, Ivančice či Jemnice. (Prix, 2015)

4.2 Město ve středověku

Pokud bychom v podílu na proměně starého Krnova v osadu Jägerndorf mohli s jistou pravděpodobností spatřovat určitou aktivitu držitele úřadu nejvyššího lovčího a jeho podřízených v opavské provincii, potom v případě založení nového zeměpanského města musíme kalkulovat s organizačním podílem podkomořího, případně kooperujícího s příslušným zemským komorníkem. Zeměpanští úředníci ovšem sami nemohli mít čas realizovat tak složitou transformaci. Tak jako v jiných případech se jim, jakožto zástupcům královské či markraběcí moci, stal partnerem iniciativní, zkušený a

organizačně schopný středověký „podnikatel“, tzv. lokátor. Na jeho bedrech ležela zodpovědnost za zajištění potřebných prostředků, rozměření budoucího města, povolání příštích měšťanů, zprostředkování smluv s nimi, dohled a řízení výstavby nezbytných veřejných objektů atd. Dnes už sice s jistotou nevíme, kdo byl oním lokátorem Krnova, mnohé však napovídá, že hlavní tíhu budování města v desetiletích po polovině 13. století nesl muž s německy znějícím jménem Siegfried. Dalším lokátorem byl Tilmann, doložený v letech 1279 a 1281. Siegfriedovi a celé městske obci adresovala královna-vdova Kunhuta Haličská 31. srpna 1279 na Hradci u Opavy vystavené privilegium, kterým potvrdila Krnovu starší dar svého zesnulého chotě, českého krále Přemysla Otakara II., jenž asi v roce 1262 postoupil městu čtyři okolní vsi. Vratká vláda královny-vdovy na Opavsku, kompromitovaná Kunhutiným vztahem k Závišovi z Falkenštejna, však Krnovu a Tilmannovi dlouhodobě příliš nevyhovovala a už před zářím 1281 fojt s městem otevřeně podpořili králova nemanželského syna Mikuláše I., vévodu opavského. Vévoda jim vzápětí oplatil velkorysým darem 24 lánů lesa ze svého dědičného statku zvaného Opavice a Tilmannovu úlohu stvrdil i zápis jeho jména mezi svědky jiné Mikulášovy listiny z 19. září 1281, kterou agilní Přemyslovec svěřil své zeměpanské patronátní právo k městskeému kostelu sv. Martina do rukou řádu německých rytířů (**Obr. 5**). (Prix, 2015)

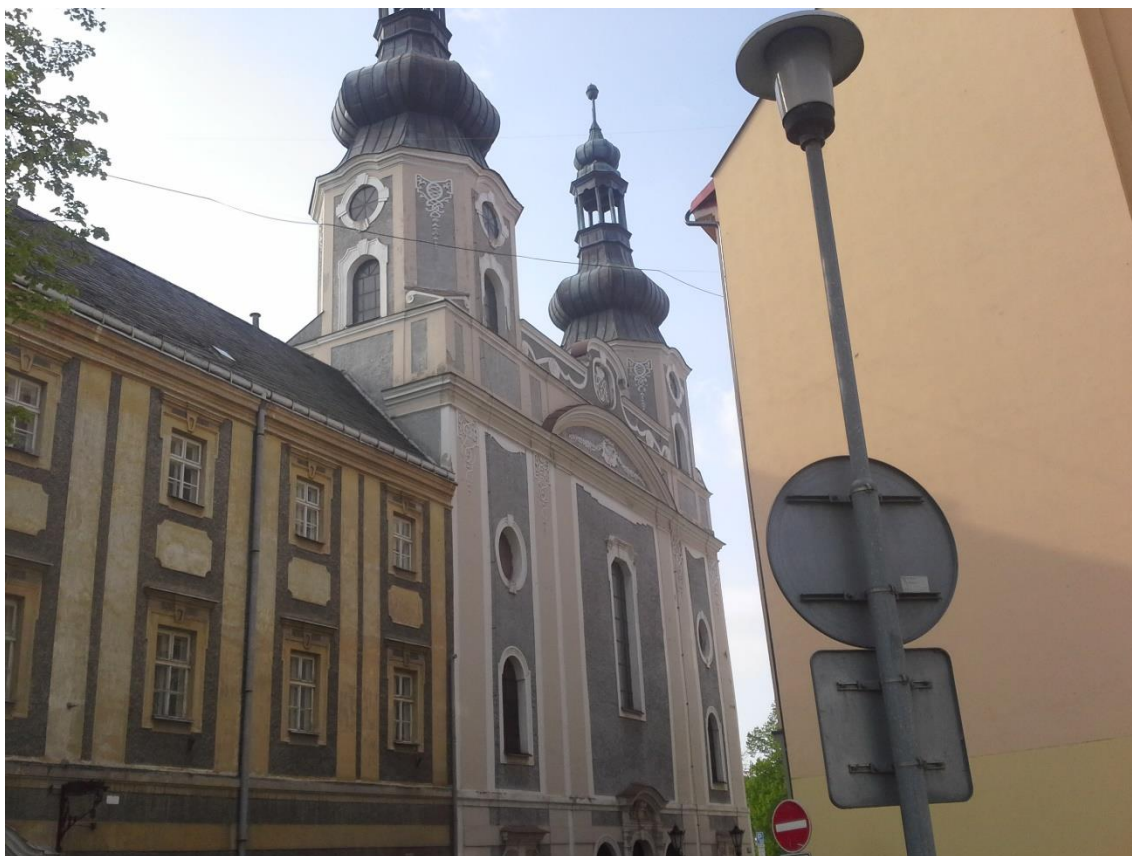


Obr. 5 Kostel sv. Martina na náměstí v Krnově (O. Šmíd. 5. 4. 2018)

Počátek 14. století přinesl změnu v obsazení a významu krnovského fojtství. Někdy před 16. červnem 1311 úřad získal šlechtic Petr. Za jeho správy došlo k dalšímu rozšíření městského nemovitého majetku. Petr s městskou radou totiž vykoupili zpustlou ves Ježník u Krnova, která náležela řádu německých rytířů, z rukou zástavního držitele Bartoloměje Hilbrandova a zavázali se městskému faráři a zároveň krnovskému komturovi řádu Dittlinovi a jeho spolubratřím Janovi, Františkovi a Petrovi, že ves obnoví a německým rytířům budou řádně třikrát ročně odvádět dohodnuté poplatky. Revitalizace Ježníku se nejen zdařila, ale ves už natrvalo zůstala v užívání města a obohatila tak jeho ekonomické zázemí. (Prix, 2015)

V roce 1404 se městské radě podařilo přesvědčit bohatého spoluměšťana Mikuláše Jerušera, který zastavil Krnovu ve prospěch špitálu ves Jindřichovice, dědičný statek své manželky Jeruše, aby na zástavu rezignoval a Jindřichovice prodal městu k užítku špitálu. Ziskem Jindřichovic s kostelem a prosperujícím hospodářským dvorem se ve středověku dovršil majetkový růst města, které v opavském vévodství patřilo k významným pozemkovým vrchnostem. Nabývání vesnic v okolí odstartovala už v roce 1262 nedochovaná listina Přemysla Otakara II., již král daroval městské obci osady Kostelec s kostelem sv. Benedikta, Bližčice s kostelem sv. Kateřiny, Chařovou a Chomýž. (Prix, 2015)

V první polovině 14. století podpořil fojt Petr řeholníky natolik štědře, že panorama Krnova oživila další, dodnes nápadná architektonická dominanta – klášterní kostel Panny Marie, jehož dlouhou střechu nad hlavní lodí a protáhlým presbytářem korunovala jistě už tehdy štíhlá sanktusní věžička. Po boku klášterního chrámu se patrně rozložila konventní budova, obsahující v přízemí nezbytnou kapitulní síň a v patře dormitář. (**Obr. 6**) Obvod kláštera proti městu uzavřela ohradní zeď a v městském organismu se tak uhnízdila částečně separovaná duchovní oáza zmnožující častými mšemi, hodinkami, vigiliemi a dalšími liturgickými úkony prosby o Boží přízeň a ochranu městského společenství. (Prix, 2015)



Obr. 6 Klášterní kostel Panny Marie (O. Šmíd, 5. 4. 2018)

Městská rada v intencích práv hlubčické varianty německého, ať již původem magdeburského nebo ranského právního okruhu, potřebovala k výkonu své činnosti radnici. Ta v Krnově zaujala obvyklé místo v centru města na hlavním náměstí. Kdesi v její blízkosti stával i gotický kupecký dům krnovských soukeníků. (Prix, 2015)

Další důležitou činností ve středověkém Krnově, kterou z podstatné části organizovala městská rada, byla údržba městských hradeb. Ty v Krnově vznikly již v průběhu 2. poloviny 13. století. V hradbách patřily k nejnáročnějším zařízením městské brány. Ty jsou v písemných pramenech doloženy již ve středověku, i když většinou jaksí mimochodem, ponejvíce jako orientační body. (Prix, 2015)

4.3 Krnov za vlády Hohenzollernů

Pomyslný vstup Krnova do raně novověkého období byl do jisté míry symbolicky spojen se změnou na knížecím stolci, a tedy i na místě městské vrchnosti. V roce 1523

prodal Jiří ze Šelenberka Krnovské knížectví Jiřímu Braniborsko-Ansbašskému, zvanému Zbožný. Zisk Krnovska byl jedním z kroků, kterým tento markrabě z vlivného rodu Hohenzollernů završil alespoň dílčím způsobem programovou mocenskou expanzi do strategicky a ekonomicky významného Slezska. (Michl-Bernard, a další, 2015)

Krnov se během vlády braniborsko-ansbašských knížat proměnil alespoň načas z ryze provinční lokality ve významnější ekonomické a kulturně společenské centrum, které bylo vnímáno jako slezské město. Krnovsko začalo být totiž po jistém přechodném období, kdy stálo na pomyslném pomezí Moravy a Slezska – a máme na mysli nikoli jeho vskutku příhraniční polohu, nýbrž správní aspekty – počítáno za Hohenzollernů definitivně mezi slezská knížectví, a to jak z berního, tak mocensko-politického hlediska. (Michl-Bernard, a další, 2015)

Krnov byl během 16. a počátkem 17. století považován za knížecí rezidenční město, třebaže zde hohenzollernská knížata, či alespoň většina z nich, trvale nesídlila. Modernizovala se obytná zástavba, zejména měšťanské domy zámožnějších vrstev byly patrové, stavěné alespoň částečně z kamene či cihel (**Obr. 7**). Centrum města bylo vydlážděno a ve vyšší míře byla věnována pozornost pořádku a hygieně. Již v letech 1529/31–1535, tedy za prvního braniborsko-ansbašského knížete Jiřího, byl v duchu severské renesance vystavěn zámek, situovaný v těsné blízkosti městského centra, při Horní bráně (**Obr. 8**). Zámek byl zakomponován do městského opevnění, které zesílilo v souvislosti s tureckým nebezpečím. (Michl-Bernard, a další, 2015)



Obr. 7 Měšťanské domy na náměstí v Krnově (O. Šmíd, 5. 4. 2018)



Obr. 8 Zámek na náměstí v Krnově (O. Šmíd, 5. 4. 2018)

Díky uvedeným údajům o počtu domů, resp. osedlých můžeme rámcově odhadnout počet krnovských obyvatel v dané době. Jako pomocník nám k tomu slouží tzv. koeficient obydlivosti domů, který v souladu s charakterem města uvádí předpokládaný počet osob žijících v jednom domě. V Krnově, podobně jako ve stejné době v dalších knížecích městech, můžeme tento koeficient stanovit přibližně na hodnotu 10. V 1. čtvrtině 16. století tak mohlo v Krnově žít s největší pravděpodobností kolem tří tisíc obyvatel. Na počátku 17. století se snad mohl počet obyvatel Krnova pohybovat až okolo šesti tisíc s tím, že během prvního válečného desetiletí, provázeného dánskou okupací, výrazněji poklesl. (Michl-Bernard, a další, 2015)

Krnov byl od středověku poměrně významným nadregionálním centrem obchodu a řemeslnické výroby. Neležel sice na hlavních dopravních křižovatkách dálkového obchodu, ale vedla přes něj cesta z Opavy přes Hlubčice směrem na Ratiboř a dále do Slezska. Stěžejními odvětvími byly, podobně jako ve většině rozvinutějších lokalit na moravsko-slezském pomezí, včetně Opavy, cechovní obory potravinářské, textilní a oděvní. (Michl-Bernard, a další, 2015)

Krnov byl pozemkovou vrchností. Už od 3. čtvrtiny 13. století vlastnil vsi Kostelec, Chařovou, Chomýž a Blišťice. Roku 1396 koupil ves Trmantice, na počátku 15. století získal i ves Jindřichovice a později ještě Rozumice a Pomorčovice, které pak počátkem století 17. prodal. I bez nich se však stále jednalo o poměrně úctyhodné pozemkové vlastnictví, zejména přihlédneme-li k poměrům v jiných srovnatelných městech. (Michl-Bernard, a další, 2015)

4.4 Osudy města v době Lichtenštejnů

Období rozkvětu Krnova jako rezidenčního města v době vlády Hohenzollernů dospělo pozvolna ke svému zenitu na prahu stavovského povstání a třicetileté války. Ozvuky konfliktu dolehly do města a jeho okolí poprvé v létě 1621, co 13. července vyrazilo vojsko krnovského knížete Jana Jiřího o síle 8000 mužů z Nisy směrem ke Krnovu a následně město, stejně jako celé knížectví 12 000 pěších a jezdců, jeho akce nakonec ztroskotala. Knížecí vojska začala postupně ztrácet kontrolu na d Krnovskem a sousedním, částečně se s ním územně prolínajícím Opavskem, tím spíše, že kníže se na svém území nezdržel. (Michl-Bernard, a další, 2015)

Nová etapa dějin Knížectví i jeho metropole Krnova byla otevřena 15. března 1622, kdy jej císař udělil v léno Karlu z Lichtenštejna, již od roku 1613/1614 držiteli Opavského knížectví. Změna zeměpána a celkové politické situace v české Koruně a ve Slezsku se nemohla neprojevit v každodenním životě města. Krnov především ztratil svou funkci zeměpanského rezidenčního města. Lichtenštejnové v osobě Karla ani jeho nástupců ve Slezsku nikdy nesídlili – ani v Krnově, ale ani v Opavě. Měšťané ztratili své urozené vzory a kontakt se zeměpánem, producenti byli připraveni o část odběratelů zejména nákladnějšího a sofistikovanějšího zboží nejrůznějšího druhu. Navíce se zpřetrhaly kontakty, navazované prostřednictvím dvora, jeho úředníků i služebnictva, se západoevropským, především říšským prostředím. V 70. letech 17. století navíc došlo k centralizaci správy obou lichtenštejnských knížectví, Opavského i Krnovského, v jeden hejtmanský úřad se sídlem v Opavě (Michl-Bernard, a další, 2015)

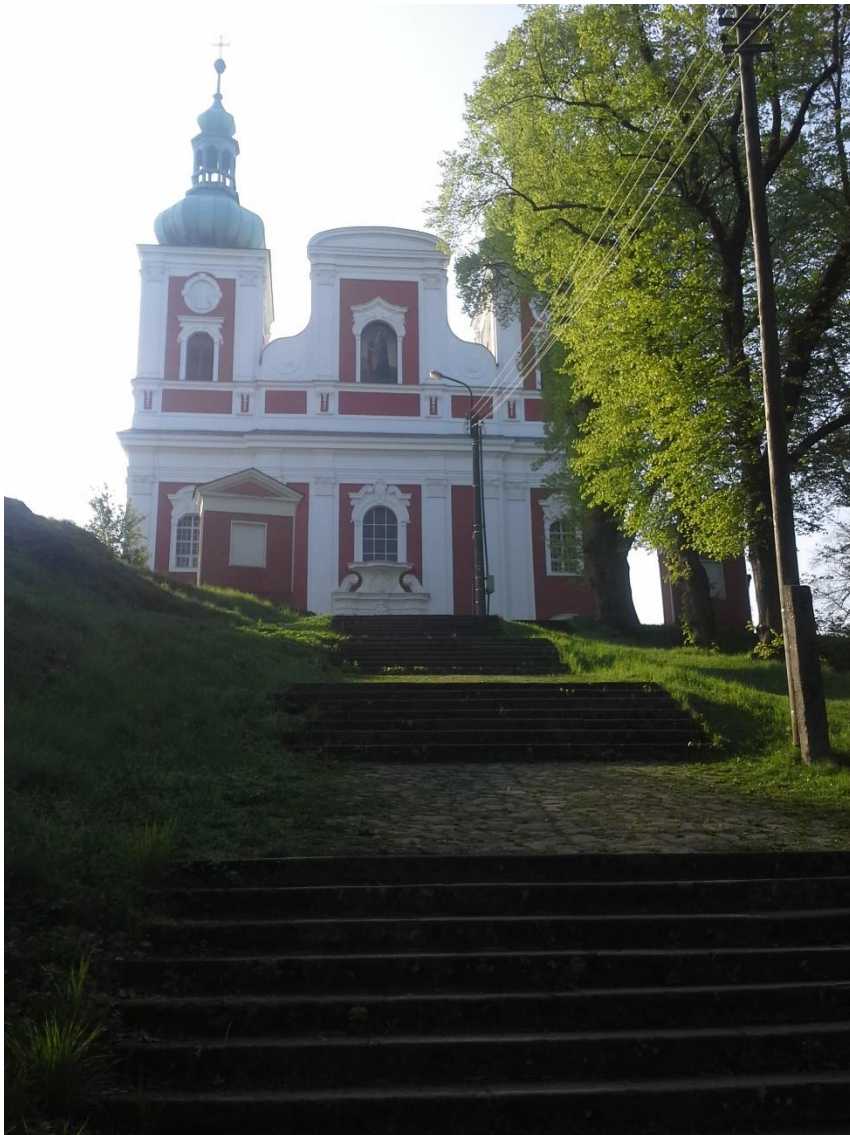
V době dánské okupace a chystaných příprav k obraně proti císařským vojskům v letech 1626 až 1627 došlo ke zboření mnoha domů na krnovských předměstích. Další škody následovaly za tzv. švédské války. Krnovská předměstí byla poničena hlavně během nájezdu švédské jízdy patřící do posádky v Opolí, k němuž došlo 23. listopadu 1642. Znovu předměstské části utrpěly za švédského nájezdu v říjnu 1643 a poté ke konci roku 1645, kdy Švédové Krnov podruhé dobyli za nechali v něm dlouhodobě posádku. Pamětní zápis uvádí, že kromě předměstí, která Švédové „zdemolovali“ v letech 1645 a 1648, v témže roce „zdevastovali“ Hlubčickou ulici a spálili stáje a konečně roku 1650 poničili i budovy kláštera minoritů (Michl-Bernard, a další, 2015)

Válečná obnova Krnova, jeho předměstí a venkovského okolí asi probíhala pomalu, ale vcelku systematicky. Měšťanské domy byly v souladu s nutností jejich obnovy a solventností majitele přestavěny v barokním stylu. Opravy a dobudování se dočkalo i městské opevnění, a to zejména v souvislosti s opětovným tureckým nebezpečím. Okolo roku 1669 byl vystavěn nový prstenec hradeb se sedmi bastiony, ravelinem před Horní branou a barbakány před ostatními vstupy do města. Také zámek prošel po válce dílčí přestavbou, díky níž byl rozšířen o nové křídlo, funkčně ale zůstal na úrovni sídla zeměpanských úřadů. Nakolik si obytná zástavba vyžadovala rekonstrukci po požáru roku 1679, zůstává zatím nezodpovězenou otázkou. (Michl-Bernard, a další, 2015)

Krnov stále vlastní vsi Chomýž, Chařovou, Kostelec, Kostelec, Nové a Staré Purkartice, Jindřichovice a Trmantice. Kromě těchto vesnic mu před polovinou 18. století patřily

zemědělské dvory, a sice Dolní, Horní a Guntramovický dvůr a špitální dvory v Krnově a Jindřichovicích. (Michl-Bernard, a další, 2015)

Poválečná doba a její stabilizace s sebou nesla i jistý kulturní a kulturně umělecký rozkvět, související zejména s posílením pozice katolické církve. K nejvýznamnějším stavebním počínům, kromě rekonstrukce městských kostelů a kláštera, náleželo vybudování poutního chrámu Panny Marie Sedmibolestné na Předním cvilínském kopci (**Obr. 9**). Na vzniku této výjimečné barokní památky, dokončené roku 1727, se zásadním způsobem podíleli krnovští minorité a Krnov v ní získal výraznou dominantu, bezkonkurenčně vévodící městu a jeho okolí dodnes. (Michl-Bernard, a další, 2015)



Obr. 9 Kostel Panny Marie Sedmibolestné na Cvilíně (O. Šmíd, 5. 4. 2018)

Krnov v tomto období ztratil rezidenční funkci a z hlediska kulturně společenského zaostal za řadou jiných měst dříve srovnatelného charakteru. Z hlediska velikosti náležel až do druhé desítky slezských měst. Zaostával zejména za nedalekou Opavou, která měla ve 20. letech 18. století o více než půl druhé stovky domů více, byla sídlem náboženského života, kultury a vyššího školství, a navíc stála na prahu své nové éry jako metropole Rakouského Slezska. (Michl-Bernard, a další, 2015)

4.5 Krnov na prahu moderní doby

Války o habsburské středoevropské dědictví se dotkly ve svých důsledcích podstatnou měrou i města Krnova. Slezsko bylo hned po skončení prvního z válečných konfliktů, roku 1742, rozděleno mezi rakouský a pruský stát. Mezi obě mocnosti bylo rozděleno i Krnovské knížectví, stejně jako sousední Opavsko a Nisko. Krnov se tak stal před polovinou 18. století příhraničním městem a je jím dodnes. Jen státní celky, které řeka Opava v těsné blízkosti Krnova, v linii až do města Opavy a dále směrem k Ostravě, rozdělovala, se s dějinným vývojem proměňovaly: původní Rakousko a Prusko vystřídalo rakousko-uherské mocnářství a Německo, posléze Československo a Německo po 2. světové válce Československo (od roku 1993 Česko) a Polsko. (Korbelářová, 2015)

Položení na samé hranici a okleštění přirozeného venkovského zázemí se nemohly ve vývoji Krnova odrazit jinak než negativně, stejně jako zpřetrhání komunikačních vazeb s městskými lokalitami původního Krnovského knížectví, především s Hlubčicemi a Sudicemi, i s dalšími tradičními ekonomickými a kulturně společenskými partnery, kterými byla města na Ratibořsku. (Korbelářová, 2015)

Vývojový trend nebyl zastaven ani s postupujícím časem, i když počátkem 80. let 18. století svitlo Krnovu na lepší časy. Rakouské Slezsko tehdy sice ztratilo svou správní samostatnost, když bylo v rámci josefínských reforem spojeno s Moravou a podřízeno kompetenčně brněnskému guberniu, Krnov se však stal sídlem nově ustaveného Opavského kraje. Naděje ovšem trvala jen desetiletí: v roce 1793 byl krajský úřad přesunut do významnější Opavy. Krnovu se od té doby již nepodařilo nabýt v politicko-

správní oblasti významnějšího postavení, nepočítáme-li jeho přechodnou roli okresního města v letech 1850–1960. (Korbelářová, 2015)

Ekonomický rozkvět Krnova byl provázen rozvojem komunikací. Síť císařských silnic, zdokonalená v Rakouském Slezsku za Josefa II. a reagující do jisté míry na územní a hraniční změny v předcházejících desetiletích, spojující Krnov s Opavou, Bruntálem, Andělskou Horou a Bartultovicemi, byla doplněna o modernizovanou větev směřující k pruské státní hranici a dále do Hlubčic. Zásadní význam mělo pro Krnov i jeho venkovské zázemí napojení na železnici. Severní dráha císaře Ferdinanda, budovaná soukromými investory v čele s uhelnými podnikateli Rothschildy a Gutmanny z Vídně do haličské Bochně a zprovozněná ve své hlavní linii roku 1847, byla o osm let později, roku 1855, doplněna o vedlejší trať ze Svinova do Opavy. V roce 1872 byla trasa prodloužena do Krnova a odtud trať pokračovala do Bruntálu a do Olomouce. (Korbelářová, 2015)

Krnov se tak stal významným dopravním uzlem nejen silničním, ale rovněž železničním, což ovlivnilo zpětně nikoli pouze ekonomický, ale také společenský a urbanistický vývoj. Do blízkosti nádraží a nových komunikací totiž začala směřovat ve 2. polovině 19. století jak nová průmyslová výstavba, tak budování obytných zón, reagující na bytové potřeby zaměstnanců v průmyslu, ale i středních vrstev a inteligence. Město se konečně dočkalo rovněž demografického nárůstu, způsobeného jak přirozenou měnou, tak imigrací obyvatel. Zatímco v roce 1834 čítal Krnov jen 5,5 tisíc obyvatel a roku 1869 pak 7283 obyvatel, do roku 1890 stoupla velikost krnovské populace na 15 794 osob. (Korbelářová, 2015)

Pozvolný rozvoj města pokračoval i nadále, jak o tom svědčí údaje z prvního sčítání obyvatel po vzniku Československa roku 1921. V Krnově, včetně Kostelce a Chařové, žilo tehdy 16 867 obyvatel, z nichž většina, plných 14630, se hlásilo k německé národnosti. Obdobný obraz skýtala krnovská společnost i roku 1930, kdy z 21 925 osob bylo jen 1767 Čechů. I to byl důvod, proč byl Krnov spolu s okolím nuceně odstoupen na podzim 1938, na základě Mnichovské dohody, hitlerovskému Německu jako součást tzv. Sudet. (Korbelářová, 2015)

Válečná doba, zejména její samý závěr, přinesla Krnovu velké škody. Zničeno bylo ve velké míře jádro města, udávající městu jeho historický ráz. Struktura náměstí a ulic, zachovávající od středověku pevný řád vymezený opevněním, v 17. století

barokizovaným a odolávající i modernizaci industrializujícího se centra, byla následující rekonstrukcí zřejmě již nevratně ztracena. Ještě zásadnější změnou prošla krnovská společnost. Většina původního německého obyvatelstva na konci války odešla, anebo byla po jejím skončení odsunuta, město bylo dosídleno z vnitrozemí a vstřebalo i nemalou část řeckých migrantů. Krnov se v posledním půlstoletí proměnil takřka k nepoznání. Jen několik dodnes dochovaných dominant, mezi nimi děkanský chrám sv. Martina, minoritský klášter s kostelem Nanebevzetí Panny Marie či torzo knížecího zámku, dávají spolu s nedalekým poutním kostelem na vrchu Cvilíně a ruinami hradu Šelenburk tušit, jaký význam město Krnov jako centrum Krnovského knížectví v historii zaujímají. (Korbelářová, 2015)

Krnov byl okresním městem, které administrativně zaniklo 30. 6. 1960 a ode dne následujícího začleněného do nově vzniklého „velkého“ okresu Bruntál. Zde je nutno také zmínit, že v letech 1958–1959 došlo k úpravě státní hranice v úseku tzv. „krnovského předmostí“. Ke změně další došlo roku 1966, kdy bylo odloučeno katastrální území Červený Dvůr od obce Úvalno a připojeno k obci Krnov – nyní je včleněno do katastrálního území Opavské Předměstí. Zatím poslední změnou bylo vytvoření Moravskoslezského kraje k 1. 1. 2000, kdy některé obce okresu Bruntál přešly do Olomouckého kraje. (Bříza, a další, 2016)

4.6 Městské opevnění

Popis města obsažený v urbáři krnovské komory z roku 1523 dobře ilustruje důležitost, jež byla obecně přisuzována městskému opevnění. Přítomnost opevnění, tedy zpravidla hradebního prstence s věžemi a branami, obklopeného příkopem, představovala – spolu s městským kostelem a radnicí – jeden z nejvýraznějších vnějších symbolů významu a postavení města ve středověku a raném novověku. Důležitý byl právní význam městských hradeb, které vymezovaly obvod platnosti městského práva, tedy sociální prostor, v jehož rámci panoval městský mír, urbana pax. K právním aspektům funkce městského opevnění rovněž náleželo posílení ekonomických zájmů města, především prostřednictvím tzv. mílového práva. Mílové právo, jehož dosah byl zpravidla odměřen od linie městského opevnění, zakazovalo v okruhu jedné míle od města výkon některých činností a řemesel, konkurujících městským hospodářským aktivitám. Mimo

to bylo v městských branách v souvislosti s pohybem osob a zboží vybíráno mýto a další poplatky. (Kolář, a další, 2015)

Vzhledem k důsledně prováděným demolicím opevnění v průběhu 19. století, jež souvisely s obecnými soudobými urbanizačními trendy, se však v Krnově z nadzemních částí městského opevnění dodnes dochovaly pouze nepočetné relikty. Jedná se o úsek hlavní hradební zdi s torzem renesanční arkádové chodby (tzv. Švédská zeď) na náměstí Hrdinů (**Obr. 10**), úsek hlavní hradební zdi východně od krnovského zámku na říčním okruhu (**Obr. 11**), úsek hlavní hradební zdi za minoritskou zahradou na ulici Barvířské, úsek parkánové hradby a navazující torzo zemního bastionu v jihozápadním sousedství zámku na Zámecké ulici a rovněž relikv městského příkopu při pavilonu kluziště na Říčním okruhu. Naproti tomu půdorysná stopa městského opevnění je v současném urbanismu patrná na řadě dalších míst. Souvislý pás parků lemující na západě a severu historické městské jádro byl vybudován v prostoru planýrovaných zemních valů a zasypaného příkopu bastionové fortifikace a svým půdorysným rozvrhem fixuje pozici někdejších bastionů a mezilehlých kurtin. Z jižní strany městského jádra je pak fortifikační linie částečně respektována ulicí Říční okruh, vedenou v někdejší kolišti při vnější hraně městského příkopu. (Kolář, a další, 2015)



Obr. 10 Švédská zeď na náměstí v Krnově (O. Šmíd, 5.4. 2018)



Obr. 11 Zbytek hradební zdi poblíž krnovského zámku (O. Šmíd, 5.4. 2018)

Opevnění města ve 13. – 15. století

V počátečním období po vysazení města Krnov s vysokou mírou pravděpodobnosti neměl zděné opevnění a zřejmě ani provizorní dřevohliněnou fortifikaci. V Krnově je tak možné s potřebnou mírou opatrnosti předpokládat, že při vysazení města, popřípadě nedlouho poté, byl jeho obvod vymezen příkopem, zpočátku možná jen symbolických rozměrů. Dosavadní archeologická zjištění dokládají, že příkop byl hlouben bezprostředně z povrchu půdního typu, pokrývajícíchho podloží tvořené fluviálními hlinito-písčitými sedimenty, tedy nejspíše skutečně v raném období existence města. (Kolář, a další, 2015)

Archeologický výzkum dosud evidoval průběh hlavní krnovské hradby na šesti místech v prostoru severního a východního segmentu městského opevnění. Hlavní městská

hradba byla tvořena v základu asi 2,4 m širokou zdí, založenou velmi mělce (0,2 – 0,3 m) do povrchu soudobého terénu. Ve většině dokumentovaných případů byl základový vkop pro zdivo veden bezprostředně do povrchu půdního typu. Pouze v případě nálezové situace v jižním sousedství někdejší Hlubčické brány byla hradba založena do povrchu přibližně 0,3 – 0,5 m mocného souvrství přemístěné zeminy. Oproti ostatním archeologicky zkoumaným úsekům zde tak linie hradby protнула starší sídlištní horizont, související pravděpodobně se samými počátky institucionálního města. (Kolář, a další, 2015)

S výstavbou hlavní hradební zdi byla rovněž spojena dílčí úprava městského příkopu. Archeologický výzkum v prostoru bývalé textilní továrny při Hlubčické braně doložil, že hradba byla postavena v bezprostřední blízkosti stávajícího příkopu, přičemž jeho vnitřní hrana (eskarpa) byla vzdálena pouze asi 1 m od vnějšího líce hradební zdi. Součástí hlavní hradby byly ve středověku rovněž hradební věže. (Kolář, a další, 2015)

V souvislosti s budováním hradební zdi a věží probíhala rovněž výstavba městských bran. Krnov byl přístupný třemi hlavními branami a menší obslužnou brankou, fortnou. Městské brány jsou v písemných pramenech zmíněny již ve středověku. Horní brána (Ober Thor) se v rámci stávajícího urbanismu nacházela v prostoru vyústění Zámeckého náměstí do náměstí Hrdinů a jejím prostřednictvím do města od jihozápadu vstupovala dálková cesta z Čech a Moravy a od severozápadu z Dolního Slezska. Opavská brána (Troppauer Thor), z níž se vycházelo jihovýchodním směrem k brodu a později mostu přes řeku Opavu na Opavsko, stála v místech dnešního náměstí Minoritů. Konečně Hlubčická brána (Leobschützer Thor), skrze kterou do města od severovýchodu vstupovala dálková cesta z Horního Slezska, byla situována v místě křížení dnešních ulic sv. Ducha a U Požárníků. Na severní straně hradebního okruhu se nacházela fortna. Původně mohla mít podobu kulisové branky při jedné z hradebních věží. Druhá obslužná branka se nacházela na jižní straně hradebního okruhu, v místech, kde se na styku s Lazebnickou uličkou (Badergasse), vedoucí od radnice, zalamovala v pravém úhlu k hradbám ulice Vodní (Wassergasse). Tato fortna zjevně primárně zajišťovala přístup k řece Opavě. (Kolář, a další, 2015)



Obr. 12 Kostel sv. Ducha na ulici sv. Ducha v Krnově (O. Šmíd, 5. 4. 2018)

Dodatečně – nejspíše v průběhu 15. století – byla vybudována rovněž městská parkánová hradba. Jednalo se o předsunutou linii obrany, umístěnou před hlavní hradební zdí. (Kolář, a další, 2015)

4.6.1 Opevnění v 16. století

Vzhledem ke své primární fortifikační funkci bylo opevnění neustále vystaveno riziku destrukce, které bylo umocněné rovněž statickými obtížemi, vyplývajícími z mělkého založení hradebních zdí v těsné blízkosti hrany (mnohdy zavodňovaného) příkopu. Obecnou snahou bylo maximální oddálení útočnicka od jádra fortifikace, tedy původní hradební zdi, prokazující nízkou odolnost vůči intenzivnímu dělostřeleckému postřelování. Takto reflektovaná nápadně zvýšená fortifikační aktivita nebyla vedena pouze preventivní snahou držet krok s progresivním vývojem obléhacích technik, ale byla umocněna zcela konkrétními obavami z tureckého nebezpečí. (Kolář, a další, 2015)

Nejvýrazněji se modernizace opevnění dotkla městských bran. Dosavadní řešení spočívající v existenci hranolové branské věže v linii hlavní hradby, která byla doplněna obdélným předbraním v parkánu, bylo posíleno vybudováním barbakánů. V důsledku tohoto konstrukčního řešení se branská cesta v barbakánech lomila. Výjimku z tohoto pravidla představoval systém Hlubčické brány, disponující přímou komunikací. Toto určité omezení obranyschopnosti jedné z městských bran mohlo být diktováno praktickými hledisky, např. potřebou zachovat takový vstup do města, který by umožňoval transportovat rozměrné náklady. (stavební dřevo, dřevěné potrubí, střešní okapy). Z barbakánů vedla branská komunikace přes příkop na předměstí. Příkop byl překonáván zděným mostem, v případě systému Hlubčické brány byl úsek tohoto mostu zachycen rovněž archeologicky. (Kolář, a další, 2015)

Vedle rozšíření branských systémů o barbakány byly stavebně upravovány také původní středověké branské věže. Jejich hranolové báze byly opatřeny mohutnými oktogonálními nástavbami, renesančně adaptovány byly rovněž průjezdy. Zatímco renesanční přestavba Horní brány, jež byla ve vlastnictví zeměpána, spadá již do 1. poloviny 40. let 16. století a navazuje na renesanční přestavbu krnovského zámku, byly branské věže Opavské a Hlubčické brány přestavěny teprve po ničivém požáru města z 25. března roku 1546. Tento požár do značné míry znehodnotil nákladné fortifikační úsilí 30. a 1. poloviny 40. let 16. století. Poškozena byla východní část města, včetně zmiňovaných branských věží Opavské a Hlubčické brány, barbakánů, parkánové hradby a zastřešení ochozů hlavní hradební zdi. (Kolář, a další, 2015)

4.6.2 Opevnění v 17. století

Zatímco v českých zemích v průběhu 16. století zapříčinily nárůst palebné síly a latentní turecká hrozba většinou jen více či méně rozsáhlé stavební úpravy dosavadních středověkých městských opevnění, zcela přelomovým se z hlediska pevnostního stavitelství stalo období třicetileté války. Přenesení těžiště válečného konfliktu do samotného centra habsburské říše zavdalo dostatečný impulz k zobecnění nového bastionového opevňovacího systému, jehož progresivní prvky byly v průběhu 16. století aplikovány jen výběrově, a to především na jihovýchodní hranici habsburského soustátí, přímo ohroženého tureckou expanzí. (Kolář, a další, 2015)

Iniciátory opevňovacích prací u řady městských a hradních pevností v českých zemích v 1. polovině 17. století nebyli pouze jejich obyvatelé a císařské posádky, ale i nepřátelská, především dánská a švédská vojska. (Kolář, a další, 2015)

Krnov byl v letech 1626–1627 obsazen dánskou posádkou, případné fortifikační aktivity však vzhledem k absenci relevantních písemných dokladů nelze prokázat. Ucelenější bastionové opevnění – byť provizorního charakteru – bylo v případě tohoto města vybudováno pravděpodobně až v souvislosti se švédskou okupací v letech 1645–1650. (Kolář, a další, 2015)

Po obsazení města, které pak Švédové drželi celých pět let do roku 1650, došlo k jeho základnímu fortifikačnímu zabezpečení. Nejprve byla odstraněna přilehlá předměstí, čímž kolem města vzniklo hluboké obranné pásmo. Horní brána na západě a Hlubčická brána na severovýchodě byly doplněny raveliny, hradební příkop byl rozšířen a opatřen na vnější hraně nízkým valem (glacis) a krytou cestou. Výsledné dílo představovalo z hlediska stavebního provedení, počtu a rozmístění jednotlivých pevnostních prvků fortifikaci provizorního charakteru. Souvislá bastionová fronta byla záležitostí pravděpodobně pouze jižního a částečně snad i východního úseku opevnění, zatímco na severu a západě představovala i nadále nejdůležitější obranný prvek hlavní hradební zeď s věžemi a předsunutá parkánová hradba s baštami. Takticko-technická hodnota tohoto opevnění byla sice omezená, v daných podmínkách vak bylo zjevně dostačující. (Kolář, a další, 2015)

Výsledek fortifikačních aktivit 2. poloviny 50. a 60. let 17. století v Krnově zohledňuje plán městského opevnění, vyhotovený pravděpodobně roku 1667 inženýrem Theophilem Henelem z Nisy. Stará parkánová hradba byla téměř v celém svém průběhu (vyjma západního úseku opevnění) nahrazena sypaným zemním valem. Trojúhelníkový ravelin, chránící Horní bránu, byl opatřen boky a napojen an zbytek parkánové hradby. Po dvou letech fortifikačního úsilí proběhla revize dosavadního stavu opevnění, jíž byl pověřen inženýr Bernardino Tonserini. Závěry této inspekce byly shrnuty v relaci, stavící se velmi kriticky k předchozímu Henelovu konceptu a navrhuující výstavbu opevnění zastavit a stávající opevnění v celém rozsahu odstranit. Mladší ikonografické podklady z 18. a počátku 19. století však shodně dokládají, že opevňovací práce byly i přes nepříznivé Tonseriniho hodnocení a knížecí nařízení rozpustit fortifikační komisi v modifikované podobě dokončeny. Výsledkem bylo opevnění se souvislou

bastionovou frontou, zdvojenou na severu a západě prostřednictvím fausse-braye, jehož faktická hodnota byla sporná. Přesto však kvalitou převyšovala opevnění sousední Opavy a Hlubčic a blížilo se soudobým fortifikacím hlavních hornoslezských pevností Nisy a Břehu. Pozůstatkem bastionové fortifikace města Krnova je dodnes torzo bastionu v jihozápadním sousedství zámku. Jedná se o bastion situovaný v místě vstupu mlýnského náhonu do města a chránící tak, kromě zámku, stavědla důležitá z hlediska napouštění městských příkopů vodou. (Kolář, a další, 2015)

5 STARÉ CESTY NA KRNOVSKU

Cestní síť se v daném regionu utvářela dlouhou dobu a je odrazem fyzickogeografických podmínek. Cestní síť v současnosti kopíruje až na výjimky původní trasy, a proto v rámci analýzy digitálních dat (DMR5G) nebylo nalezeno příliš mnoho důkazů existence reliktních starých cest. Dokladem existence cestní sítě jsou kontrolní body nebo opevněná místa, která musela kontrolovat průběhy obchodních cest.

5.1 Hrad Burkvíz

Zřícenina hradu Burkvíz (někdy je také uváděn pod názvem Luginsland, Lugsland, Lugswalde, ale také Schlosberg, Burghau nebo Burgwall) se nachází asi 800 m jižně od osady Burkvíz se ve výši 654 m. n. m. (mesto-albrechitice.cz, 2018)

Archeologický výzkum datoval jeho existenci od druhé poloviny 13. století až do poloviny 14. století. Vznikl tedy v době kolonizace Slezska a patrně tvořil centrum zdejšího kraje. Roku 1050, za vlády knížete Břetislava I., je totiž zmiňován hrad Lugswalde (později hrad Albrechtice), který měl střežit severní moravské hranice. Hrad zanikl v roce 1474, kdy k němu přitáhl se svým vojskem Matyáš Korvín. Burkvíz byl v té době totiž majetkem Jiřího Stoše z Kounic, majitele albrechtického panství a přívržence Jiřího z Poděbrad. Po dvou dnech obléhání byl hrad dobyt. K jeho obnově poté už nedošlo. Dnes jsou patrné rozsáhlé valy a také studna i s vodou. Několik předmětů nalezených při archeologickém průzkumu je umístěno ve Slezském muzeu v Opavě. (mesto-albrechitice.cz, 2018)

Hrad měl okrouhlý tvar, na severozápadě byl zjištěn zemní prostor čtyřhranného objektu zděného na sucho, kde pravděpodobně stávala hradní věž. Byla zřejmě obytná a její vnitřek měl rozměry sedm krát sedm metrů. Přístupové schodiště a sklepení bylo vysekáno do skály. V příkopu před bránou se nacházela vyzděná studna o průměru jednoho metru, která měla sloužit k naplnění tohoto příkopu při blížícím se nebezpečí. Studna však byla z větší části zasypaná. pravděpodobně stávala hradní věž. Byla zřejmě obytná, a její vnitřek měl rozměry sedm krát sedm metrů. Přístupové schodiště a sklepení bylo vysekáno do skály. Severozápadně ve směru hřbetu je položeno

předhradí. Ve vzdálenosti 72 metrů od břehu hradu je pět metrů široký příkop, většinou jeden metr hluboký. Táhne se v prostoru širokém 38 metrů. (mesto-albrechtice.cz, 2018)

Město Krnov

Přibližnou zeměpisnou polohu sídla podmínil historický vývoj osídlení krajiny, jejíž geografické charakteristiky, zvláště přírodní podmínky, tvořily dobré životné prostředí. Zvláště dlouhý a velmi složitý vývoj pak upřesnil polohu místa vzniku Krnova do místa jeho dnešního jádra z několika důvodů, z nichž geomorfologické a komunikační lze považovat za hlavní: sídlo vzniklo v místě, kde doprava musela překonávat překážku vodního toku a současně v místě, kde se k hlavní silniční trase připojovalo více cest vedlejších. (Blucha, 1969)

Krnov se tedy vyvíjel u soutoku dvou řek v místě, kde se od olomoucko-hlubčické cesty oddělovala cesta od Opavy. Tyto hlavní dopravní trasy se sbíhaly v místě dnešního Hlavního náměstí. Později, když byl Krnov vystavěn jako opevněné město, měl 3 městské brány: Cesta vedoucí do Krnova z Olomouce přes Bruntál vstupovala do města na západní straně Horní branou a větvila se na krnovském tržišti ve dvě cesty, z nichž severnější vycházela z města k severovýchodu Hlubčickou branou, druhá pak k jihovýchodu Opavskou branou. (Blucha, 1969)

5.2 Staré cesty na Krnovsku v 17. a 18. století

Na Weilandově mapě „Principatus Silesiae Oppaviensis novissima tabula geographica“, z roku 1736 (**Obr. 13**) je možné identifikovat důležité regionální trasy, které z Krnova vedly na území Slezska i na Moravu. Z uvedené mapy lze vyčíst 5 důležitých tras. Většina z nich zůstala důležitými komunikacemi regionu do dneška. Jedná se o silnice 1. třídy vedoucí do Opavy, Bruntálu a Města Albrechtic (Prudniku) a také silnice 1. třídy do polských Hlubčic (Głubczyce). Významné trasy směrem na sever ztratily význam po ztrátě velké části Slezska a Kladska v roce 1742. Pátá trasa, která ztratila svůj význam je trasa vedoucí z Krnova do Olomouce přes Láryšov, Lichnov (Lichten), Horní Benešov (Bennisch), Leskovec nad Moravicí (Spachendorf) a Bílčice (Heidenpilsch), kde se

připojovala cesta vedoucí z Opavy. Tato komunikace patřila v polovině 18. století mezi hlavní zemské silnice.



Obr. 13 Výřez z Weilandovy mapy „Principatus Silesiae Oppaviensis novissima“ (maps.hungaricana.hu)

Informace o stavu cestní sítě z poloviny 18. století lze najít v článku časopisu Slezského muzea.

„Již od časného středověku byla cizincům a kupcům povolována doprava zpravidla jen po hlavních (veřejných) komunikacích, na nichž byla zřizována stanoviště průvodců, napajedla, ale i celnice a strážnice. Stav dopravní sítě ve Slezsku byl ještě v první polovině 18. století neobyčejně špatný. Silnice byly vedeny klikatě, šlo spíše o primitivní, bez základů vybudované a rozježděné cesty různé šířky. V první polovině 18. století se komunikační síť na Moravě a ve Slezsku dostávala svým technickým stavem do stále většího rozporu s rostoucími požadavky dálkového obchodu. Poznenáhlu se státní orgány odhodlávaly reálněji do kritického stavu zasáhnout. K prvním pokusům došlo na počátku druhé čtvrtiny 18. století. V této souvislosti můžeme posuzovat i zprávy o silniční síti a nákladech na její údržbu z poloviny 30. let v knížectví krnovském.“ (Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století, 1995)

Z uvedeného zdroje lze vyčíst ještě další důležité informace o stavu a existenci doprovodných prvků silnic jako jsou mosty, celnice, nebo poštovní stanice.

Zprávy v archivních zdrojích jsou spojeny spíše s informacemi o ekonomických nákladech na údržbu nebo o kritických místech jako jsou mosty. „*K nejdůležitějším komunikacím náležela hlavní zemská silnice vedoucí z Moravy – z Leskovce přes komorní městečko Horní Benešov a dále přes statek Lichnov do Krnova. Na této silnici sloužil dopravě velký dřevěný, z pevných trámů vystavěný most přes řeku Moravici u Leskovce, dále most u komorní vsi Lichnov a konečně kamenný most vedoucí přes mlýnskou strouhu u Krnova u tzv. Krottendorfského mlýna a dřevěný most na předměstí Krnova přes řeku Opavici.*“ (Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století, 1995)

V daném prameni jsou zmiňovány i kamenné mosty u opavské a hlubčické brány a malý most u knížecí palírny.

Významnou zmiňovanou komunikací používanou kupci z Moravy byla silnice z Bruntálu do Krnova, která vede přes Rýžoviště. Zde je zmiňován most přes mlýnský příkop používaný pro vedlejší cestu vedoucí z Moravy přes hory a komorní statek Milotice, most přes Opavici poblíž vesnice Loučky, most přes Opavici a mostky přes mlýnskou příkopu ve vsi Loučky, most přes Opavici a kamenný most mezi Kostelcem a Chařovou. (Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století, 1995)

Na trase z Krnova do Opavy je zmiňován v práci (Korbelářová, Žáček, 1995) most mezi vesnicí Úvalnem a stejnojmenném knížecím dvorcem a potom dřevěný most u Holasovic přes neplachovickou příkopu. Komorního statku Holasovice se týkala také silnice z Ratiboře (polsky Ratiborz) na Moravu, kde byl postaven velký a malý most. Další most byl přes Opavici v obci Blyštice. (Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století, 1995)

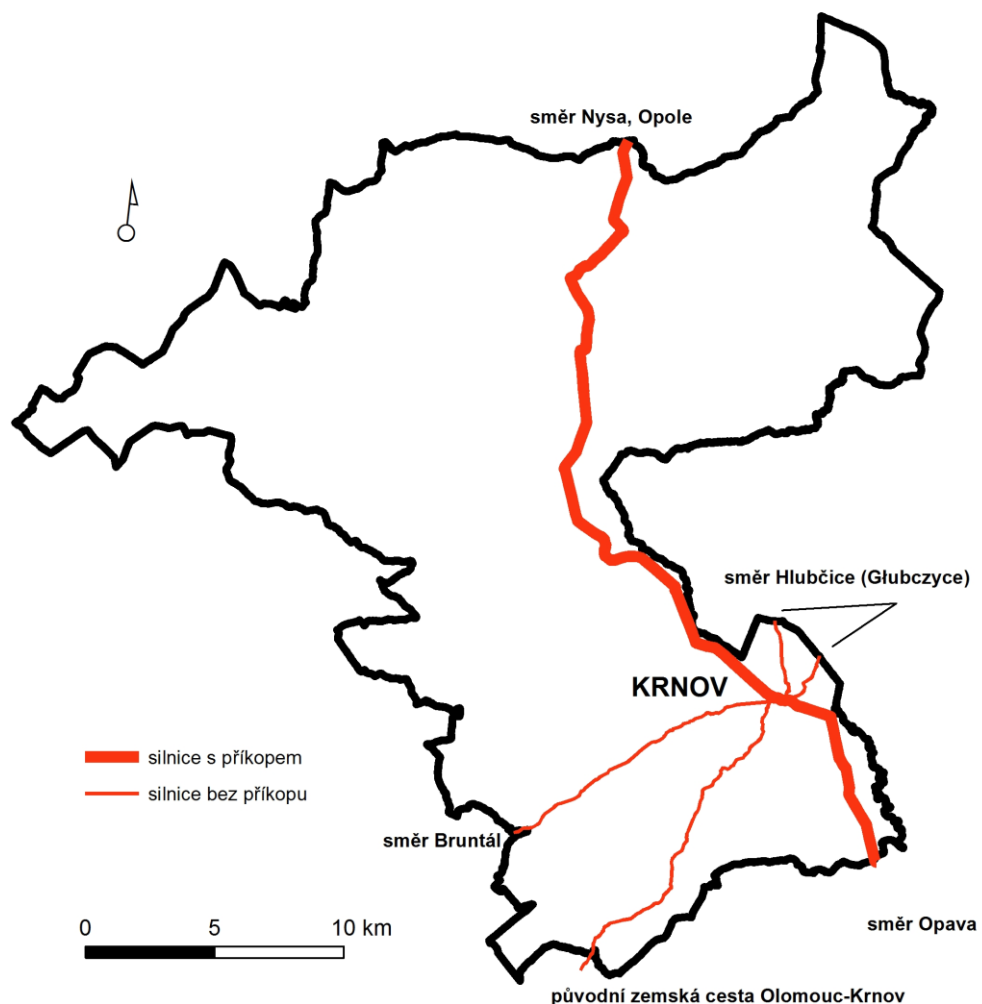
Silnice z krnovského knížectví do biskupského knížectví nisského z Karlovic přes Markvartice, Bretnov, Dětrichovice a Andělskou horu překonávala vodní toky díky čtyřem velkým a malým mostům a čtyřem lávkám. (Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století, 1995)

Silnice z Hošťálkov do Bruntálu a Krnova přes Radímek neměla na komorních stacích žádné mosty, vyžadovala tedy jen prostou údržbu komunikace. Obdobná situace byla dle zmíněného výkazu i na vedlejší silnici vedoucí z Leskovce do Krnova, dále na silnicích z Leskovce do Starých Heřmínov, z Opavy přes Horní Benešov do Bruntálu, z Horního Benešova přes Razovou do Karlovce, a tři vedlejší silnice vedoucí z komorní

vsí Lichnova, a to na Zátor, na Milotice a do knížectví opavského přes Úblo a Brumovice. (Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století, 1995)

5.3 Komunikace v polovině 19. století

Pro dané potřeby byla metodou vektorizace vektorizována silniční síť hlavních a vedlejších cest z map stabilního katastru. Pro dané potřeby bylo využito vrstvy bezešvé mapy Povinné císařské otisky map stabilního katastru dostupné ve formě prohlížečské služby na mapovém serveru moravskoslezského kraje. (mapy.msk.cz).



Obrázek 14 Významné dopravní tahy Krnovska na mapách Povinných císařských otisků map stabilního katastru (1824-1842) (O. Šmíd, ArcGis 10.2)

V novější době ztratila svůj historický význam silnice do Hlubčic a přibyla naopak další významná komunikace, směřující do Krnova od severozápadu z Města Albrechtic. Tak se v současné době opět sbíhají tři hlavní silniční trasy, avšak na rozdíl od středověku, kdy vybíhali dvě k východu a jedna k západu, směřují dnes dvě k západu a pouze jedna k východu (Blucha, 1969)

5.4 Mapované relikty starých cest na Krnovsku

V rámci terénního mapování bylo navštíveno několik zajímavých lokalit, kde jsou patrné zbytky starých cest. V průběhu podzimu 2017 a jara 2018 bylo navštíveno celkem 4 lokality, na kterých byly ověřeny relikty nebo zbytky starých cest.

Lokalita Burkvíz

Detaily o zřícenině jsou uvedeny v kapitole (**Hrad Burkvíz**). Terénním mapováním byla ověřena existence tzv. staré hradní cesty, která je uvedena na Základní mapě 1:10 000 (**Obrázek 15**). Cesta vede z obce Burkvíz ke zřícenině. Dobře přístupná cesta je na několika místech zasekána do kamenného podkladu a tvoří hluboký úvoz (**Obr. 16**). Z nejvyššího místa zříceniny je dobrý rozhled směrem na sever do údolí Opavice, kde pravděpodobně probíhala významná obchodní cesta z Krnova přes Město Albrechtice na Osoblažsko a do Polska (Opole). Nad cestou pod Hradním vrchem bylo nalezeno několik akumulací kamenů (**Obr. 17** a **Obr. 18**). Jejich význam ani stáří se nepodařilo zjistit, pravděpodobně se jednalo o sběry stavebního kamene.



Obrázek 15 Detail Základní mapy 1:10 000 se starou hradní cestou a s pozicí akumulací kamení (geoportal.cuzk.cz, O. Šmíd, ArcGis 10.2)



Obr. 16 Úvoz na staré hradní cestě (O. Šmíd, 29. 3. 2018)



Obr. 17 Akumulace kamenů pod Hradním vrchem (O. Šmíd, 29. 3. 2018)

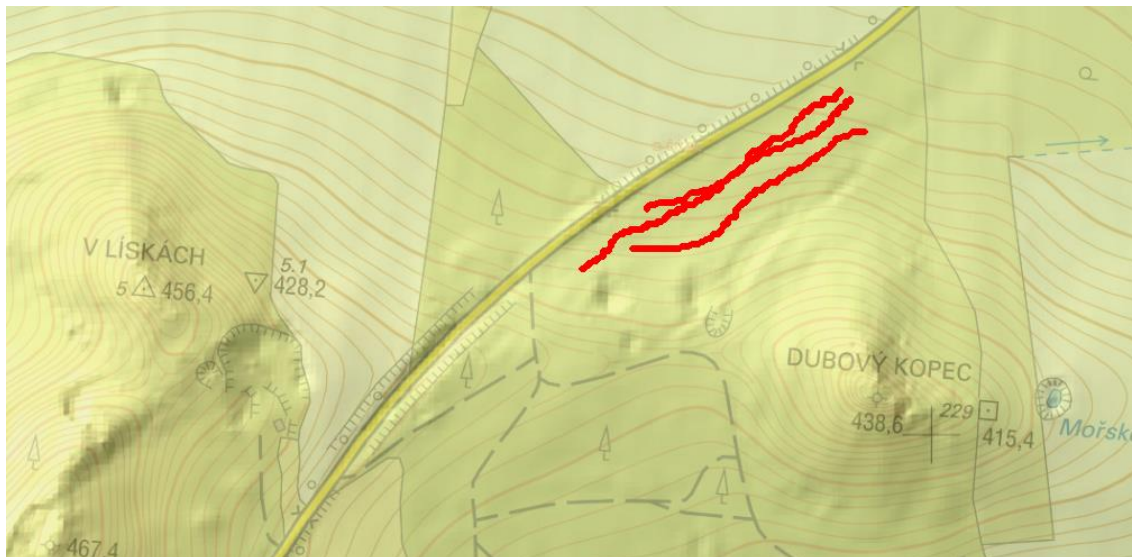


Obr. 18 Akumulace kamenů pod Hradním vrchem (O. Šmíd, 29. 3. 2018)

Lokalita Láryšov

Podél silnice 3. třídy číslo 459 mezi Krnovem a Láryšovem jsou patrné blízko silnice tři úvozy o hloubce cca 0,5 m, které jsou pravděpodobnými relikty původní zemské silnice Krnov-Olomouc (**Obr. 20**). Význam nebo používání komunikace v minulosti dokládá

také doprovodný prvek dřevěného kříže (**Obr. 21**) který leží cca 500 m od svazku úvozů blíže ke Krnovu.



Obr. 19 Svazek tří úvozů podél silnice 459 (Krnov – Láryšov), (geoportal.cuzk.cz, O. Šmíd, ArcGis 10.2)



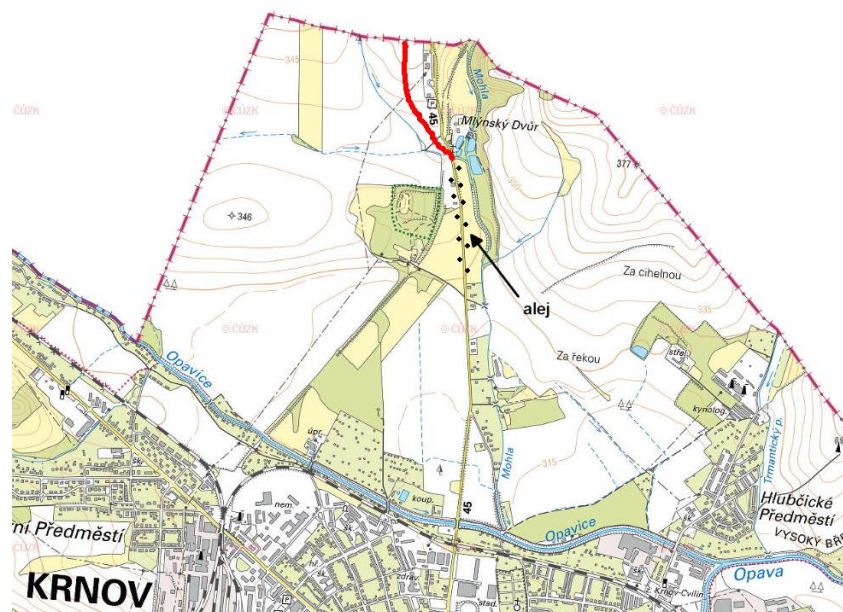
Obr. 20 Drobné úvozy podél silnice 459 Krnov-Láryšov (O. Šmíd, 29. 3. 2018)



Obr. 21 Dřevěný kříž u silnice 3.třídy č.459 na trase Krnov-Láryšov (O. Šmíd, 25. 7. 2017)

Hraniční přechod Krnov-Pietrowice (směr Hlubčice)

Na mapě císařských otisků mapy stabilního katastru byla nalezena drobná změna ve vedení komunikace do polských Hlubčic na současném hraničním přechodu Krnov-Pietrowice. O dlouhodobém využívání přechodu svědčí lipová alej, jejichž stáří může být více než 200 let. Původní komunikace v blízkosti hranice nezůstala zachovaná ani v podobě polní cesty a je patrná pouze drobná terénní nerovnost, která ukazuje na možný průběh původní cesty (**Obr. 23**).



Obr. 22 Původní trasa komunikace v blízkosti hraničního přechodu Krnov-Pietrowice a zaznačenou pozicí lipové aleje (geoportal.cuzk.cz, O. Šmíd, ArcGis 10.2)

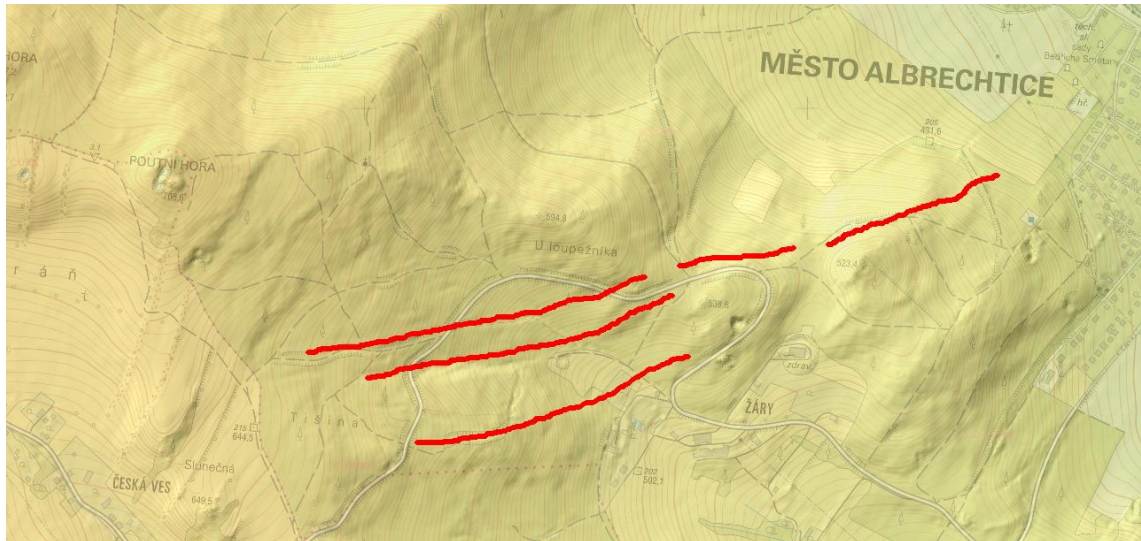


Obr. 23 Lipová alej podél silnice 45 ve směru na hraniční přechod Krnov-Pietrowice (O. Šmíd, 29. 3. 2018)

Lokalita Žáry

V blízkosti bývalého plicního sanatoria Žáry jsou patrné hluboké úvozy, které jsou dokladem staré cesty vedoucí z Města Albrechtic do České Vsi a do Vrba pod

Pradědem. Trasa je patrná také na císařských otiscích map stabilního katastru. Úvozy jsou hluboké do 1 m a místy široké přes 2 metry (**Obr. 25** a **Obr. 26**).



Obr. 24 Původní trasa starých cest z Města Albrechtic do České Vsi (<http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/>, O. Šmíd, ArcGis 10.2)



Obr. 25 Úvozy nad obcí Žáry podél silnice Město Albrechtice, Česká Ves (O. Šmíd, 29. 3. 2018)



Obr. 26 Úvozy nad obcí Žáry podél silnice Město Albrechtice, Česká Ves (O. Šmíd, 29. 3. 2018)

6 Závěr

Bakalářská se práce se zabývá starými cestami v oblasti Krnovska. Cílem práce bylo shromáždit a zmapovat existenci starých cest a potvrdit tak jejich existenci. Tato práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část, přitom v praktické autor rozebírá a prezentuje získané výsledky z terénního šetření.

V teoretické části je zahrnuta charakteristika zájmového území, historický vývoj území, městské opevnění a historické komunikace na Krnovsku.

Studiem starých map, psaných zdrojů a terénním mapováním se podařilo vybrané staré cesty identifikovat. Centrem celého regionu bylo město Krnov, ze kterého vybíhaly staré cesty do 4 směrů. Nejvýznamnější byla cesta z Krnova do Opavy. Méně významné byly cesty do Olomouce přes Bruntál, do Horního Benešova a do Města Albrechtice. Vedení cest krajinou se příliš nezměnilo, a proto současné silnice vedou po stejných trasách a nezachovalo se příliš důkazů v terénu. Příklady mapovaných zbytků byly 4. Lokalita Burkvíz, kde cesta vede z obce Burkvíz ke zřícenině. Dobře přístupná cesta je na několika místech zasekána do kamenného podkladu a tvoří hluboký úvoz. Lokalita Lárýšov Podél silnice 3. třídy číslo 459 mezi Krnovem a Lárýšovem jsou patrně blízko silnice tři úvozy o hloubce cca 0,5 m, které jsou pravděpodobnými relikty původní zemské silnice Krnov-Olomouc. Dále Hraniční přechod Krnov-Pietrowice směrem na Hlubčice, a nakonec Lokalita Žáry, kde jsou patrně hluboké úvozy, které jsou dokladem staré cesty vedoucí z Města Albrechtic do České Vsi a do Vrbna pod Pradědem.

Při terénním šetření byly mapovány jednak staré hrady a úvozy v terénu, ale využívalo se také starých map, například Císařských otisků stabilního katastru Čech, Moravy a Slezska z let 1824-1843, a lidarových dat (DMR5G).

I když se nepodařilo najít více reliktních míst, je možné stále na Krnovsku najít místa, která staré cesty připomínají.

7 Summary

Bachelor's thesis deals with old ways in Krnov region. The aim of the work was to collect and map the existence of old paths to confirm their existence. This thesis is divided into the theoretical and practical part, while the practical author analyzes and presents the results obtained from the field survey.

The theoretical part includes the characteristics of the area of interest, the historical development of the territory, the city fortifications and the historical communication in the Krnov region.

By studying old maps, written sources and field mapping, selected old paths have been identified. The center of the whole region was the town of Krnov, from which the old roads were running in 4 directions. The most important was the road from Krnov to Opava. Less significant were trips to Olomouc via Bruntál, Horní Benešov and Albrechtice. Road management has not changed much in the country, so the current road runs along the same routes and there is little evidence in the field. Examples of mapped remains were the 4th Burkvís site, where the route leads from the village of Burkviz to the ruin. The well-accessible road is buried in several places in a stone base and forms a deep intake. Láryšov Location Along the road of the 3rd class number 459 between Krnov and Láryšov are visible near the road three exits with a depth of about 0.5 m, which are probably relics of the original Krnov-Olomouc highway. Further Krnov-Pietrowice border crossing towards Hlubčice and eventually Žáry locality, where the deep exits are visible, which are evidence of an old road leading from Albrechtice to České Ves and Vrbno pod Pradědem.

In the field survey, both old castles and field exits were mapped, but old maps, such as the Císařský imprint of the stable cadastre of Bohemia, Moravia and Silesia from 1824-1843, and the lidar data (DMR5G), were also used.

Although no more relics have been found, it is still possible to find Krnov's places that remind the old ways.

8 Citovaná literatura

Balla, Jaromír. 2009. *Krnov - v podhůří Jeseníků.* Krnov : Vydavatelství ADVERTIS, 2009. ISBN 978-80-900907.

Blucha, Vladimír. 1969. *Historie města Krnov.* Krnov : Městský národní výbor v Krnově, 1969.

Bříza, Svatopluk a Janáková, Markéta. 2016. *Historie archeologického bádání na Krnovsku.* Krnov : Město Krnov, 2016. ISBN 978-80-87826-12-6.

Demek, Jaromír a kol. 2006. *Hory a nížiny - zeměpisný lexikon ČR.* Brno : Agentura ochrany přírody a krajiny ČR - AOPK ČR, 2006. 978-80-86064-99-9.

Kolář, František a Rosová, Romana, Michl-Bernard, Alexandr. 2015. Opevnění ve 13. - 15. století. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie.* Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště, 2015.

Kolář, František, Rosová, Romana a Michl-Bernard, Alexandr. 2015. Opevnění v 16. století. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie.* Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2015.

— . 2015. Opevnění v 17. století. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie.* Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2015.

Korbelářová, Irena. 2015. Krnov na prahu moderní doby. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie.* Ostrava 2015 : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2015.

Kubalec, Bohuslav a Zapletal, Ladislav. 1959. *Geografie okresu Krnov.* Krnov : Odbor pro školství a kulturu rady ONV v Krnově, 1959.

Martínek, Jan a kol. 2014. *Poznáváme historické cesty*. Brno : Centrum dopravního výzkumu Brno, 2014. ISBN 978-80-86502-56-4.

Michl-Bernard, Alexandr a Korbelářová, Irena. 2015. Krnov za vlády Hohenzollernů. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie*. Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě ISBN 978-80-85034-84-4, 2015.

—, 2015. Osudy města v době Lichtenštejnů. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie*. Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2015.

Prix, Dalibor. 2015. Město ve středověku. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie*. Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě , 2015.

—, 2015. Počátky města. [autor knihy] Svatopluk Bříza. *Krnov historie archeologie*. Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě , 2015.

Veřejné komunikace a mýto na Krnovsku v 17. a 18. století. **Korbelářová, I. a Žáček, R. 1995.** 44, Krnov : Časopis Slezského zemského muzea, 1995, Sv. 2. ISSN 0323-0678.

Internetové zdroje

Historické fotografie - Žáry. Historické fotografie [online]. Copyright © [cit. 10.04.2018]. Dostupné z

<http://www.fotohistorie.cz/Moravskoslezsky/Bruntal/Zary/Default.aspx>

Katalog objektů stabilního katastru. Katedra geomaptiky, Fakulty aplikovaných věd Západočeské univerzity v Plzni [online]. Copyright © [cit. 10.04.2018]. Dostupné z: https://mapy.plzen.eu/Files/gis/aplikace_mapy/Katalog_objektu_SK1.pdf

Pomůcka pro používání základních historických map. Ústav památkové péče FA ČVUT. Copyright © [cit. 10.04.2018]. Dostupné z: <http://pamatky-facvut.cz/download/dokumenty/pomucka.pdf>

Drobné památky. Databáze drobných památek České Republiky. [online]. [cit. 10.04.2018] Dostupné z: <http://www.drobnepamatky.cz/stabilni-katastr>

Soupis památek dle uspořádání Čech a Moravy k roku 1927. Okres Krnov. [cit. 10.04.2018]. Dostupné z: http://www.soupisamatek.com/okres_krnov/ramecokres.htm

Wielandova mapa: Principatus Oppaviensis et Karnoviensis cum statibus minorib... [TK 2095] | Térképek | Hungaricana . [online]. [cit. 10.04.2018]. Dostupné z: <https://maps.hungaricana.hu/hu/OSZKTerkeptar/2094/view/?bbox=-4785%2C-9217%2C14588%2C308>

2018. *mesto-albrechtice.cz*. [Online] 30. duben 2018. <http://www.mesto-albrechtice.cz/navstevnik/mestsky-turisticky-okruh/zricenina-burkviz/>

