

# ARCHEOLOGICKÝ VÝZKUM ÚVOZOVÝCH CEST U DOLNÍHO NĚMČÍ V KONTEXTU HISTORICKÝCH STEZEK V PROSTORU JIHOVÝCHODNÍ MORAVY

*Klára Augustinová, Ústav archeologie a muzeologie, Filozofická fakulta Masarykovy univerzity, Brno*

*Jaroslav Bartík, Archeologický ústav AV ČR Brno, v. v. i.*

Studie prezentuje výsledky záchranného archeologického výzkumu na lokalitě Dolní Němčí – „Průhon“/„Kráčinky“ realizovaného v roce 2018. V prostoru zkoumané plochy byly doloženy celkem tři chronologické horizonty lidských aktivit, přičemž předkládaná studie se zabývá tím nejmladším, a to dvěma relikty úvozových cest fungujících v období pozdního středověku až novověku. Získané poznatky jsou pak zasazeny do širšího kontextu historických stezek v prostoru jihovýchodní Moravy.

## 1. Úvod

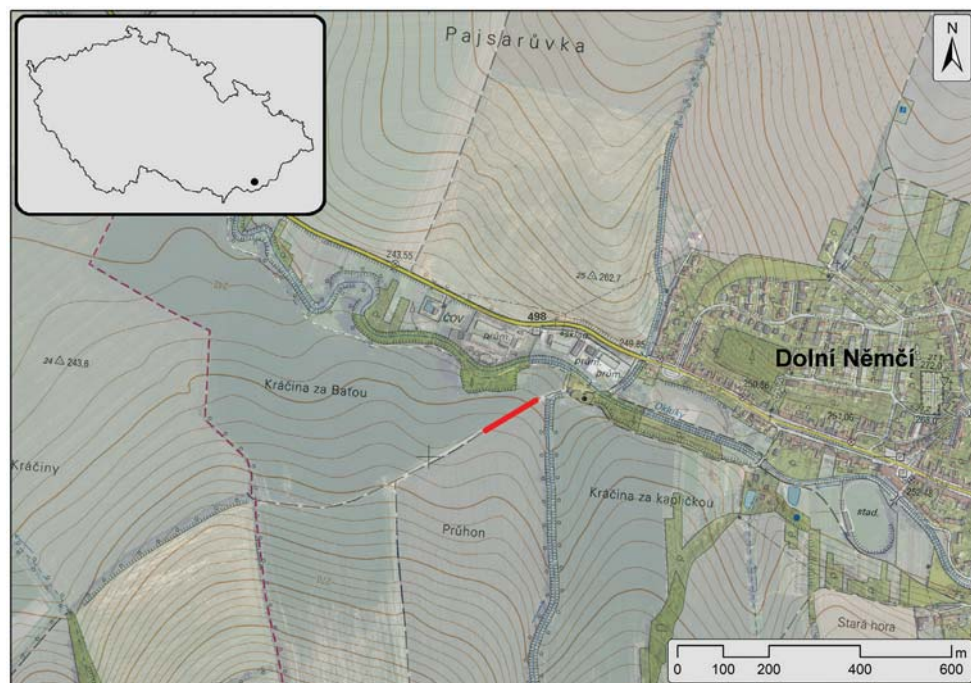
V 1. polovině roku 2018 provedlo Slovácké muzeum v souvislosti s realizací rekonstrukce polní cesty záchranný archeologický výzkum v poloze Dolní Němčí – „Průhon“/„Kráčinky“. Zmíněná polní cesta protíná známou polykulturní lokalitu s početnými doklady pravěkého osídlení sahajícího od pozdního paleolitu až po dobu železnou. Na základě výsledků povrchových prospekci se plocha s doklady osídlení pohybuje nejméně okolo 8 ha, což z lokality činí v zásadě jeden z nejrozsáhlejších doposud známých sídlištních areálů v mikroregionu povodí říčky Okluky. V rámci zkoumaného úseku cesty se však podařilo identifikovat pouze tři (pokud pomineme novodobou melioraci) chronologické horizonty lidských aktivit (Bartík 2019; Bartík et al. 2021). Dva z nich náleží pravěkému osídlení, a to staršímu neolitu (kultura s lineární keramikou) a době halštatské (platěnická kultura). Nejmladší chronologický horizont reprezentovaly na zkoumané ploše relikty dvou úvozových cest, fungujících dle získaných nálezů v jejich výplni, v průběhu pozdního středověku až raného novověku. Předmětná studie se zaměřuje na výsledky výzkumu zmíněných úvozových cest a kromě informací o depozičních procesech formujících výplně úvozů přináší i analýzu archeologických nálezů spojitelných s jejich využíváním a všeobecně s cestováním. Nedílnou součástí textu je také pokus o zasazení zkoumaných úseků úvozových cest do průběhu lokální stezky a stanovení jejího významu v rámci historické komunikační sítě zájmové oblasti. Region Uherskohradištska byl již od pravěku napojen na důležité dálkové stezky. Na západě navazoval na hlavní komunikační koridor ve směru SV–JZ a v ose V–Z se stal přechodem na spojnici „Panonsko-labské stezky“ z Moravy na Slovensko (Martínek et al. 2013). Význam jihovýchodní Moravy jako důležitého komunikačního prostoru postupně rostl už v průběhu 11. až 14. století (Augustinová 2020) a řada důležitých regionálních stezek si udržela svůj význam až do novověku. Přestože výzkum historických stezek má velký potenciál, po dlouhou dobu stál poněkud stranou tradičních výzkumných témat. Tato situace se však postupně mění a prací (např. Martínek – Šmeral 2012; Vích 2013; Martínek – Vích 2014; Opravil 2018; Sajbt 2021 ad.) řešících problematiku historických komunikací (případně i otázek potahu a zápřahu v období od vrcholného středověku do novověku, např. Vermouzek 1983; Visinger 2013) postupně přibývá. Prezentace výsledků výzkumu lokální stezky u Dolního Němčí je tak snahou o další příspěvek k uvedeným tématům.

## 2. Lokalizace a přírodní zázemí lokality

Zkoumaná lokalita je situována v extravilánu obce Dolní Němčí, v polní trati „Průhon“ či také „Kračinky“, přibližně 1,1 km JZZ od centra obce (obr. 1). Obec je součástí jedné z početných malých kotlin Hlucké pahorkatiny, jež její jihozápadní částí náleží k celku Vizovické vrchoviny. Členitost terénu je charakterizována mozaikou menších kotlin, které jsou obklopeny dílčími pahorkatinami a plošinami s erozně-denudačním reliéfem (Demek – Mackovčín eds. 2006, 69, 491). Hlucká pahorkatina se dále dělí na Boršickou pahorkatinu a Hluckou kotlinu. Boršická pahorkatina se profiluje širokými krátkými hřbety a vyvýšeninami, jež jsou separovány krátkými průlomovými údolními, tvořenými flyšovými jílovci, jíly a pískovci. Oproti tomu se Hlucká kotlina vytvořila jako sníženina na středním toku říčky Okluky s charakteristickou údolní nivou složenou zejména z křídových a paleogenních typů hornin s převahou jílovců (Mitáček 2011, 9–10). Geologické podloží lokality je tvořeno pískovci a jílovci pokrytými plastickým jílem hnědožluté barvy. Z hlediska geomorfologie lokality se jedná o mírný, pozvolna se k severu až k severovýchodu uklánějící svah v nadmořské výšce oscilující od 246–251 m n. m. Pouhých 70 m od lokality protéká říčka Okluky. Dominantními body v krajině je ve směru na západ vrch Kobylí hlava (358 m) a východně pak Babí hora (347 m), ležící mezi Hlukem, Dolním Němčím a Boršicemi u Blatnice. S ohledem na rekonstrukci průběhu zkoumané lokální stezky náleží k zájmovému území také katastr Boršic u Blatnice, kterým skrze protáhlé údolí protéká Boršický potok.

## 3. Historický exkurz

Dolní Němčí bylo založeno pravděpodobně ve 2. polovině 13. století, kdy oblast kolonizoval Boreš z Rýzmburka. Původem náleží k jihočeskému rodu pánů z Rýzmburka,



Obr. 1. Dolní Němčí – „Průhon“ / „Kračinky“. Lokalizace záchraného archeologického výzkumu. Grafika J. Bartík.



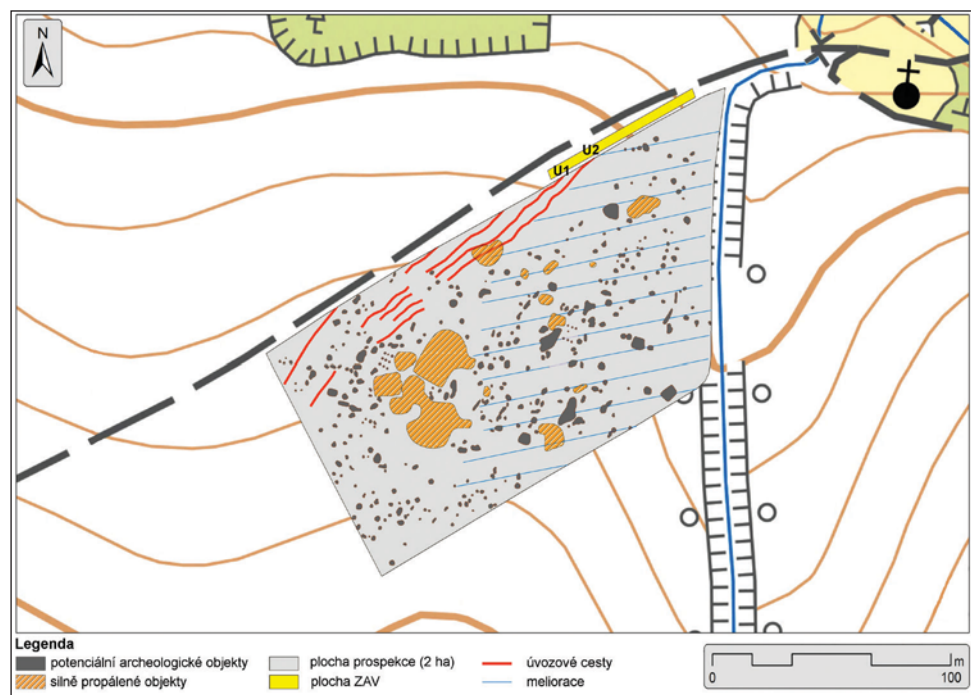
Obr. 2. Dolní Němčí – „Průhon“ / „Kráčinky“. A – Letecký pohled na lokalitu v průběhu archeologického výzkumu ve směru trasy rekonstruované polní cesty (pohled od západu). Foto T. Chrástek; B – plán zkoumané plochy. Grafika J. Bartík.

pocházejícího z rozrodu klanu Hrabišiců (Velímský 2002, 54–55, 140–143). Zasadil se o osídlení území dnešní východní partie Uherskohradištska a celého Uherskobrodsko. Kolonizační činnost probíhala za spolupráce osadníků německého původu. Vznikly tak nové vesnice jako Vlčnov, Dolní Němčí, Suchov, Boršice u Blatnice, Slavkov či dnes již zaniklá středověká ves Topolov. Své centrum založil ve výše zmíněném Vlčnově (Němec 1994, 10; Mitáček 2011, 133–135). Od 2. poloviny 13. století se spravované území rozkládalo po celém hřebenu pohoří Bílých Karpat na východě a v jihozápadním směru dále pokračovalo po říčku Veličku. V sedmdesátých letech 13. století však došlo k vyhocení sporu mezi panovníkem Přemyslem Otakarem II. a Borešem z Rýzmburka. Dle písemných pramenů byl Boreš následně zatčen, uvězněn a většina jeho majetku, včetně vsi Dolní Němčí, byla zkonfiskována.<sup>1</sup> Na konci sedmdesátých let 13. století jeho majetky obdrželo nově vzniklé královské město Uherský Brod.<sup>2</sup> První písemné prameny z roku 1358 hovoří o sídlišti nesoucí název *Nyemczie* (Hosák – Šrámek 1980, 127–128; Nekuda 1992, 486–487). Přívlastek *Dolní* byl připojen až roku 1505, a to z důvodu rozlišení od sousedního Horního Němčí, jež

bylo založeno během 2. poloviny 15. století (Hosák – Šrámek 1980, 127–128; Augustinová 2020, 38–39, 49). Boršice u Blatnice náležely od roku 1283 pod majetky vladyckého rodu Bohuše z Boršic, který měl sídlo na nedaleké tvrzi. V písemných pramenech se název obce poprvé objevuje právě roku 1283 ve znění *de Borsswicz*<sup>3</sup> (Hosák – Šrámek 1970, 96). V okolí dnešního katastrálního území Hluku, tedy ve směru na Boršice u Blatnice, v traťovém názvu *Rovné*, se nacházela studánka – *vřivý pramen* (Schubert 1914, 162; Mitáček 2011, 16). S velkou pravděpodobností právě tudy vedla stezka spojující Hluk a Boršice u Blatnice. Na Fabriciově první mapě Moravy<sup>4</sup> z roku 1569 je zaznamenána poloha tzv. vřivého pramene spolu s poznámkou *Ein Brunn südt allzeit wie heiss Wasser* (Jančář 1970, 28).

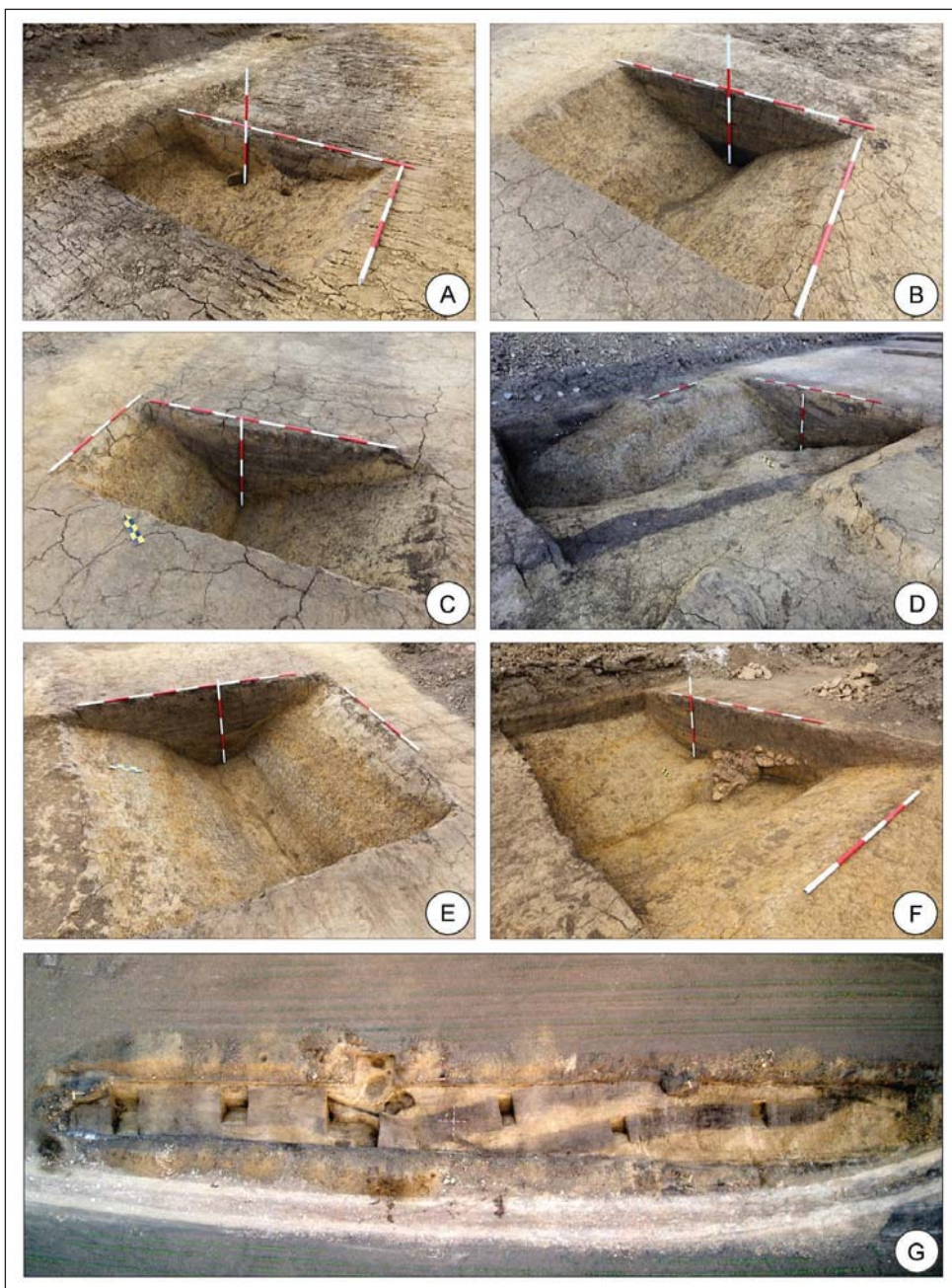
#### 4. Metodika výzkumu

Pozitivní archeologické situace byly v inkriminovaném úseku rekonstruované polní cesty zachyceny po mechanizované skrývce nadložních sedimentů. Zkoumaná plocha dosahovala celkové délky 60 m a šířky 4–5 m (obr. 2B). Po celkovém začištění plochy se vyrýsovaly v podloží tmavší uložení signalizující přítomnost zahloubených archeologických struktur. Nejprve bylo započato s výzkumem nejmladších nálezových situací (pokud pomíneme novodobou meliorací) v podobě reliktních dvou úvozových cest (U1 a U2). Pro svůj značný rozsah a omezené časové možnosti proběhl jejich výzkum formou zjišťovacích sond, přičemž v rámci úvozu U1 byly položeny dvě zjišťovací sondy (S1 a S2; obr. 4A–B) a v úvozu U2 pak celkem sondy čtyři (S3 až S6; obr. 4C–F). Veškeré profily zjišťovacích sond (v každé ze sond zdokumentovány vždy oba profily) byly následně kresebně a fotograficky zdokumentovány (obr. 4, 5) a pořízen byl rovněž ortosnímek zkoumané plochy z dronu (obr. 4G). Při výzkumu byl aplikován průzkum s pomocí detektoru kovů, a to jak v ploše před



Obr. 3. Plocha geofyzikální prospekce s potenciálními archeologickými objekty a svazkem šesti úvozů. Grafika J. Bartík.

zahájením sondáže, tak po jednotlivých vrstvách při jejím průběhu. V neposlední řadě byly odebrány půdní vzorky za účelem ověření přítomnosti paleobotanického materiálu. V návaznosti na záchraný archeologický výzkum proběhla na poli jižně od sledované plochy také geofyzikální prospekce (Tencer 2018).



Obr. 4. Pohledy dokumentující jednotlivé sondy do úvozových cest (A–F, sondy S1–S6), G – ortosnímek zkoumané plochy po dokončení exkavace. Foto J. Bartík.

## 5. Nálezové situace

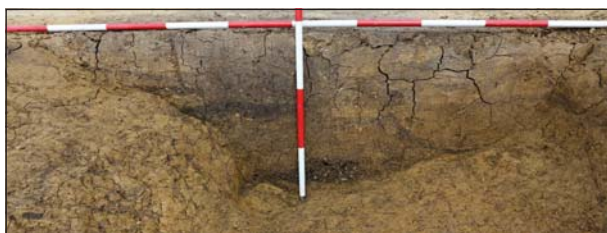
Na zkoumané ploše byly identifikovány dva reliktu úvozových cest, které na části plochy probíhaly paralelně vedle sebe ve vzdálenosti 1,5 až 2 m. Oba úvozy měly v půdorysu tvar nepravidelně zvlněné linie, jejichž všechny konce zabíhaly mimo těleso nově budované polní cesty, a tudíž i mimo zkoumanou plochu. Geofyzikální prospekci, která zde odhalila rovněž několik stovek anomálií (potenciálních pravěkých objektů), se však podařilo prokázat alespoň na jedné ze stran jejich pokračování (obr. 3). Na výsledném magnetogramu můžeme vidět, vyjma přerušování některých linií, především jejich rozvětvení. Směrem k jihu, tedy výše po svahu, se stezka výrazněji rozvětjuje, a to na nejméně šest paralelně vedle sebe běžících úvozů, což svědčí o jejím dlouhém a dynamickém vývoji, který se projevil postupným prostorovým posunem komunikace. Z chronologického hlediska můžeme nastíněný vývoj rámcově ukotvit do období pozdního středověku až novověku, jak dokládají získané nálezy fragmentů keramiky a kovových artefaktů, včetně několika mincí (viz kap. 6).

Na dvou místech porušovaly zásyp úvozů výkopy meliorací (podle geofyzikální prospekce byla zmeliorována celá východní polovina tratě „Průhon“) a v případě úvozu U2 byla zjištěna jeho superpozice také se dvěma staršími pravěkými objekty (obr. 2B; Bartík et al. 2021, 176–178).

Na zdokumentovaných profilech (obr. 8, 9) všech zjišťovacích sond se podařilo zachytit velmi pestrá stratigrafie dokládající značně složitá depoziční prostředí. Jednotlivé uloženíy identifikované v zásypu sond sumarizují tabulky 1–6. Kromě stop po vyjetých kolejích od vozů (obr. 6), přičemž některé se vytvářely opakovaně (např. S4/P7; obr. 9), bylo determinováno velké množství splachových vrstviček, projevujících se buď



Obr. 5. Dolní Němčí – „Průhon“ / „Kráčinky“. Pohled na zkoumanou plochu po dokončení exkavace. Foto J. Bartík.

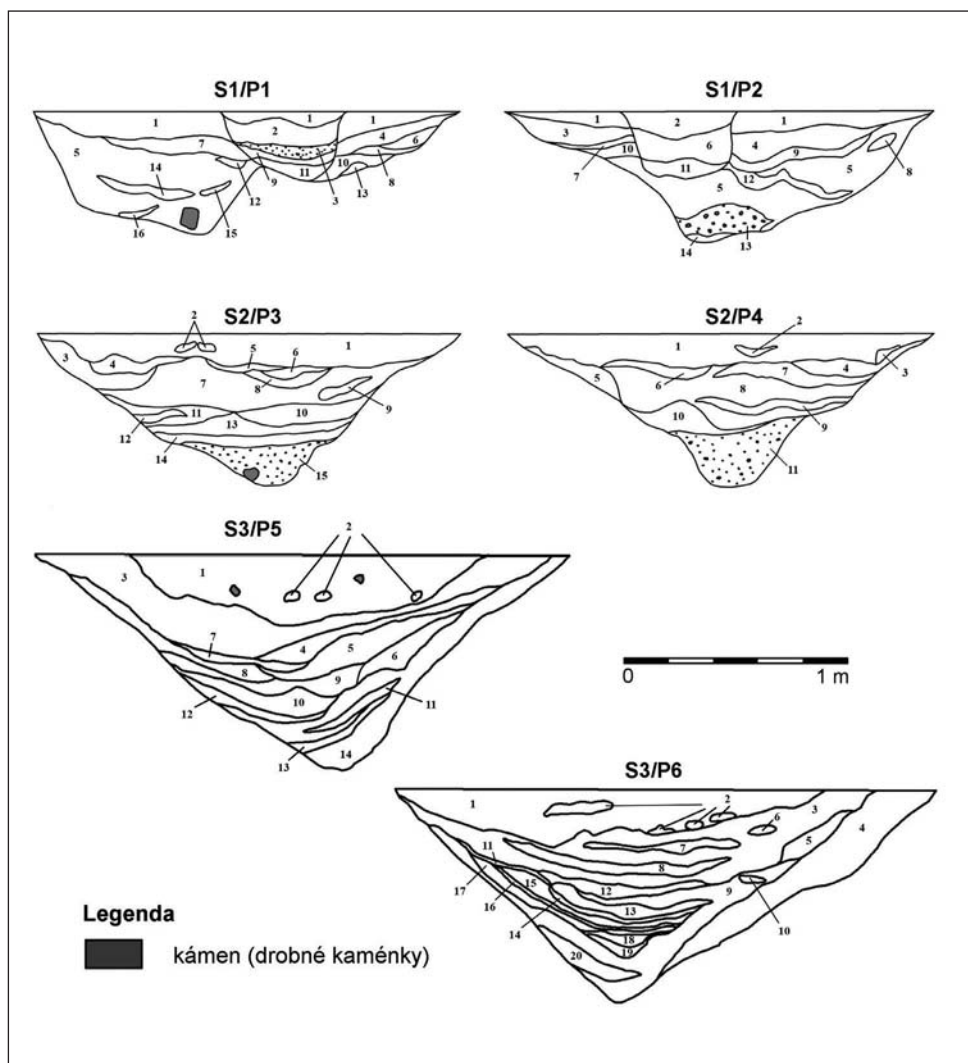


Obr. 6. Snímek profilu sondy S1/P2 úvozu U1 s dobře viditelnými stopami po vyjetých kolejích od vozů a splachovými mikrovrstvami. Foto J. Bartík.

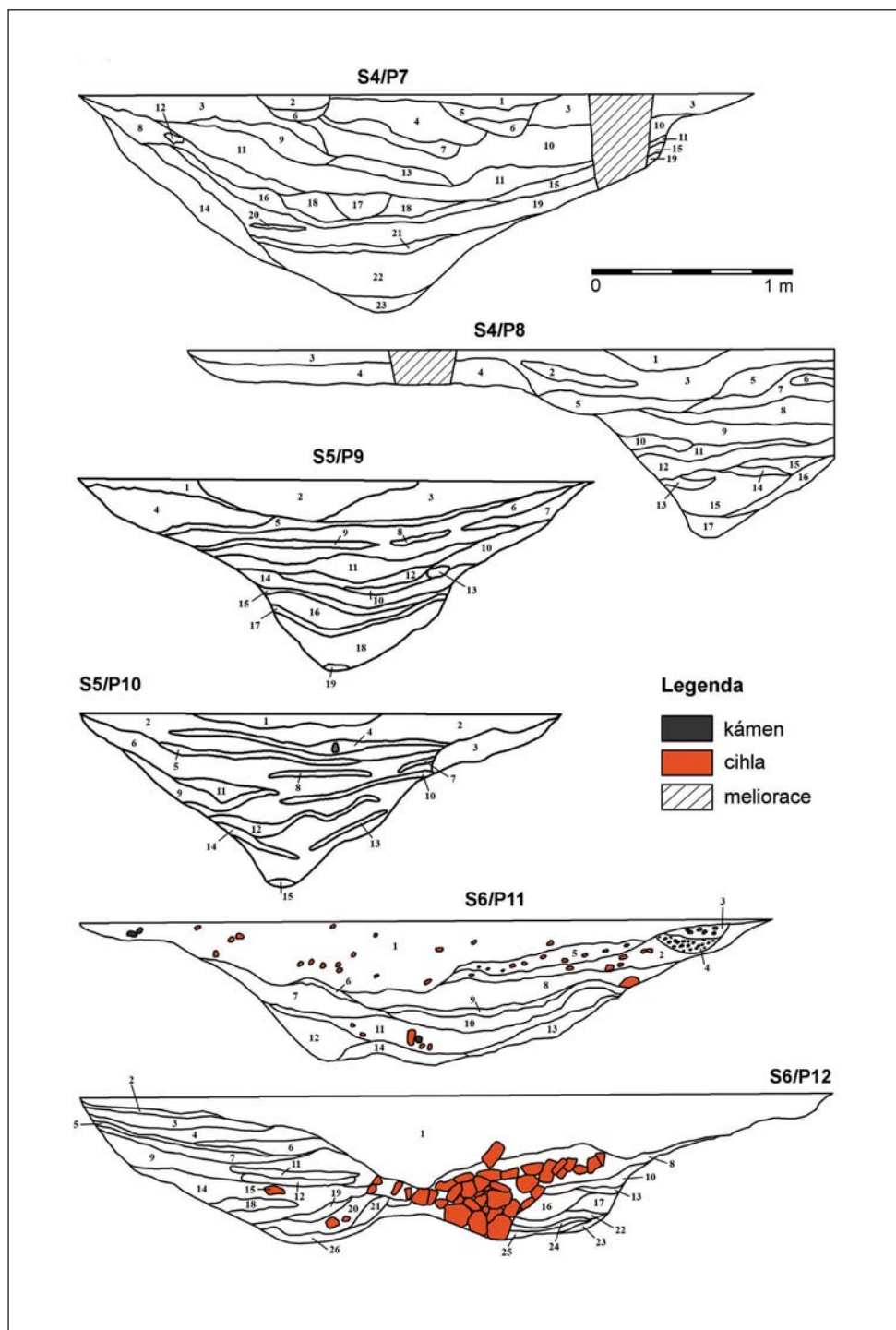


Obr. 7. Detailní pohled na profil sondy S6/P12 úvozu U2, dokumentující kumulaci fragmentů stavební keramiky při její SV části báze. Foto J. Bartík.

facií jemných písků, či drobného štěrku a kamínků. Vyjma přirozených uložení, jejichž deponování do těles úvozů iniciovaly přírodní procesy, byly identifikovány i uloženíy patrně antropogenního původu, svědčící o záměrném zasypávání a případných opravách stěn úvozů. V minulosti činilo cestám problém kromě vyjíždění kolejí od kol vozů především jejich odvodňování. Na vyvýšených místech se tento problém řešil snadněji než při klesání cest prudším svahem. U oboustranně zahlobených úvozů byly takto erozí zasažené cesty opouštěny a v důsledku toho se vytvořily její vedlejší varianty, což je s vysokou pravděpodobností i případ stezky vycházející z Dolního Němčí. V případě některých cest mohl být jejich povrch stabilizován výdřevou (středověké haťové cesty, v rámci regionu Uherskohradištska např. Bartík et al. 2022, 158–160) nebo vydlážděním – tento fenomén se však objevuje zpravidla až v novověku (Mandl 2006, 172–189). Nejpoužívanější formou oprav v prostředí



Obr. 8. Zdigitalizované profily jednotlivých sond v úvozích U1 (S1 a S2) a U2 (S3). Digitalizace, grafika J. Bartík a K. Augustinová.



Obr. 9. Zdigitalizované profily jednotlivých sond v úvozu U2 (S4–S6). Digitalizace, grafika J. Bartík a K. Augustinová.



<b>P 1</b>	<b>kontext / popis</b>	<b>P 2</b>	<b>kontext / popis</b>
1	promíšená světle hnědá ulehlá hlína	1	promíšená světle hnědá ulehlá hlína
2	černá písčité hlína	2	šedo-hnědá ulehlá hlína
3	promíšená okrově-hnědá šterkovitá hlína	3	okrově-hnědá šterkovitá hlína s přím. kamínků
4	promíšená okrově-žlutá ulehlá hlína	4	promíšená okrově-žlutá ulehlá hlína
5	okrově-hnědá šterkovito-písčité hlína	5	okrově-hnědá šterkovito-písčité hlína
6	promíšená okrově-hnědá ulehlá hlína	6	šedá ulehlá hlína
7	šedo-žlutá šterkovitá hlína	7	černá písčité kašovitá hlína s příměsí kamínků
8	černá písčité hlína čočkovitého tvaru	8	černá písčité hlína čočkovitého tvaru
9	šedá písčité hlína	9	šedo-žlutá šterkovitá hlína
10	okrově-žlutý ulehlý jíł	10	okrový ulehlý jíł
11	černá písčité kašovitá hlína	11	černá šterkovito-písčité kašovitá hlína
12	černá písčité hlína čočkovitého tvaru	12	černá šterkovitá hlína s příměsí cihel
13	šedo-černá písčité hlína čočkovitého tvaru	13	černo-šedá z 90 % kamenitá hlína
14	šedá písčité kašovitá hlína	14	okrově-žlutý ulehlý jíł
15	černá šterkovitá hlína s příměsí cihel		
16	černá písčité hlína		

Tab. 1. Deskripce kontextů u zdokumentovaných profilů P1 a P2 ze sondy S1, úvoz U1 (obr. 8).

<b>P 3</b>	<b>kontext / popis</b>	<b>P 4</b>	<b>kontext / popis</b>
1	promíšená světle hnědá ulehlá hlína	1	promíšená světle hnědá ulehlá hlína
2	okrově-žlutá hlína čočkovitého tvaru	2	černá písčité hlína s příměsí malých kamínků čočkovitého tvaru
3	světle žlutá písčité hlína	3	černá písčité hlína s příměsí malých kamínků čočkovitého tvaru
4	světle hnědá ulehlá hlína	4	světle žlutá písčité ulehlá hlína
5	černá písčité hlína s přím. malých kamínků	5	okrově-žlutý ulehlý jíł
6	promíšená okrově-hnědá písčito-šterkovitá hlína	6	tmavě žlutá písčité kašovitá hlína
7	světle žlutá písčité ulehlá hlína	7	tmavě šedá písčito-šterkovitá hlína
8	černá písčité kašovitá hlína	8	okrově-žlutá písčité hlína
9	tmavě šedá písčité hlína čočkovitého tvaru	9	tmavě šedá písčito-šterkovitá kašovitá hlína
10	světle hnědá šterkovitá ulehlá hlína	10	šedá písčité kašovitá hlína
11	tmavě šedá písčito-šterkovitá hlína	11	černá šterkovito-písčité ulehlá hlína
12	černá písčité hlína		
13	okrově-hnědá ulehlá hlína		
14	šedá písčité kašovitá hlína		
15	černá šterkovito-písčité ulehlá hlína		

Tab. 2. Deskripce kontextů u zdokumentovaných profilů P3 a P4 ze sondy S2, úvoz U1 (obr. 8).

P 5 kontext / popis		P 6 kontext / popis	
1	promíšená okrově-světle hnědá ulehlá hlína	1	promíšená okrově-světle hnědá ulehlá hlína
2	světle žlutá písčité hlína čočkovitého tvaru	2	světle žlutá písčité hlína čočkovitého tvaru
3	světle hnědá ulehlá hlína	3	světle hnědá ulehlá hlína
4	hnědo-žlutá písčité kašovitá hlína	4	světle žlutý ulehlý jíł
5	tmavě hnědá ulehlá hlína	5	promíšená okrově-světle hnědá ulehlá hlína
6	šedo-hnědá ulehlá hlína	6	světle žlutá písčité hlína čočkovitého tvaru
7	tmavě šedá písčité hlína	7	okrově-žlutá písčito-šterkovitá hlína
8	okrově-žlutý ulehlý jíł	8	světle žlutá písčito-šterkovitá hlína
9	světle hnědá ulehlá hlína	9	světle žlutá písčité kašovitá hlína
10	světle hnědá promíšená hlína	10	světle žlutá písčité hlína čočkovitého tvaru
11	tmavě hnědá písčité hlína	11	světle šedá ulehlá hlína
12	šedo-černý plastický jíł	12	okrově-žlutá ulehlá hlína
13	tmavě šedý plastický jíł	13	světle šedá ulehlá hlína
14	okrová šterkovito-písčité kašovitá hlína	14	okrově-žlutá písčité hlína
		15	světle hnědý písek s hlinitou příměsí
		16	okrově-žlutá písčité hlína
		17	světle šedá ulehlá hlína
		18	okrový písek bez příměsí
		19	šedo-černá ulehlá hlína
		20	světle šedá ulehlá hlína

Tab. 3. Deskripce kontextů u zdokumentovaných profilů P5 a P6 ze sondy S3, úvoz U2 (obr. 8).

P 7 kontext / popis		P 8 kontext / popis	
1	okrově-žlutá ulehlá hlína	1	tmavě hnědá ulehlá hlína
2	světle hnědá ulehlá hlína	2	promíšená okrově-hnědá hlína
3	tmavě hnědá ulehlá hlína	3	tmavě hnědá ulehlá hlína
4	promíšená okrově-hnědá ulehlá hlína	4	tmavě hnědá ulehlá hlína s příměsí šterku (5%)
5	černá písčité kašovitá hlína	5	promíšená okrově-hnědá ulehlá hlína
6	šedo-černý šterk s příměsí malých kamínků	6	světle hnědo-šedá ulehlá hlína
7	černá písčité hlína s příměsí šterku	7	šedo-hnědá ulehlá hlína s příměsí uhlíků (10%)
8	světle žlutá písčité hlína	8	šedo-hnědý šterk s příměsí malých kamínků
9	promíšená okrově-hnědá ulehlá hlína	9	promíšená tmavě hnědo-černá ulehlá hlína s příměsí šterku (5%) a uhlíků (5%)
10	okrově-hnědo-šedá písčité hlína (10%) s příměsí šterku	10	černá písčité kašovitá hlína čočkovitého tvaru
11	světle hnědá ulehlá hlína	11	okrově-žlutá ulehlá hlína
12	černá ulehlá hlína čočkovitého tvaru	12	tmavě hnědá ulehlá hlína s příměsí uhlíků (5%)
13	černá písčité hlína s příměsí šterku	13	šedo-hnědá ulehlá hlína s příměsí šterku (5%) a uhlíků (5%)

14	okrově-žlutý ulehlý jíl	14	promišená šedo-hnědá ulehlá hlína s příměsí štěrku (10%) a uhlíků (5%)
15	promišená okrově-hnědá ulehlá hlína	15	okrově-hnědo-šedá písčité hlína s příměsí štěrku (10%)
16	černá ulehlá hlína	16	promišená okrově hnědo-černá ulehlá hlína
17	světle hnědá písčité (5%) hlína	17	černá písčité kašovitá hlína
18	tmavě hnědá ulehlá hlína		
19	okrově-žlutá ulehlá hlína		
20	světle hnědá ulehlá hlína		
21	šedá ulehlá hlína		
22	okrově-žlutá ulehlá hlína		
23	černá písčité kašovitá hlína		

Tab. 4. Deskripce kontextů u zdokumentovaných profilů P7 a P8 ze sondy S4, úvoz U2 (obr. 9).

P 9 kontext / popis		P 10 kontext / popis	
1	světle hnědá ulehlá hlína	1	světle hnědá hlína s příměsí štěrku
2	světle hnědá hlína s příměsí štěrku	2	promišená světle hnědá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků
3	světle hnědá ulehlá hlína	3	světle žlutý ulehlý jíl
4	hnědo-šedá ulehlá hlína	4	světle žlutá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků
5	žluto-šedá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků	5	okrově-žlutá štěrkovitá ulehlá hlína
6	světle hnědá ulehlá hlína	6	světle hnědá promišená písčité kašovitá hlína
7	světle žlutá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků	7	světle žlutá ulehlá hlína
8	světle žlutá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků	8	světle šedá ulehlá hlína
9	světle žlutá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků	9	okrově-žlutá písčito-jílovitá hlína
10	světle šedá písčité kašovitá hlína	10	okrově-žlutá písčité hlína
11	světle šedá ulehlá hlína	11	černá písčité hlína
12	tmavě šedá písčité hlína s příměsí malých kamínků	12	šedo-černá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků
13	černá ulehlá hlína čočkovitého tvaru s příměsí malých kamínků	13	světle hnědá ulehlá hlína
14	promišená okrově-žlutá písčité kašovitá hlína	14	světle šedá ulehlá hlína
15	šedo-černá ulehlá hlína	15	černá písčité hlína
16	promišená okrově-žlutá písčité ulehlá hlína		
17	světle šedá ulehlá hlína		
18	světle hnědá promišená písčité kašovitá hlína		
19	černá písčité hlína		

Tab. 5. Deskripce kontextů u zdokumentovaných profilů P9 a P10 ze sondy S5, úvoz U2 (obr. 9).

P 11	kontext / popis	P 12	kontext / popis
1	tmavě hnědá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků	1	tmavě hnědá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků
2	tmavě hnědá ulehlá písčitá hlína s příměsí cihel	2	světle žlutá písčitá hlína s příměsí malých kamínků
3	okrově-žlutá ulehlá hlína s příměsí malých kamínků	3	světle hnědá ulehlá písčitá hlína
4	černá písčitá hlína bez příměsí	4	okrově-žlutá písčitá hlína
5	tmavě hnědá šterkovito-písčitá hlína s příměsí malých kamínků	5	světle žlutá ulehlá hlína
6	světle žlutá písčitá hlína	6	středně hnědá šterkovitá ulehlá hlína
7	oranžovo-okrová hrubě písčitá hlína	7	promíšená okrově-hnědo-žlutá šterkovitá hlína
8	světle žlutě-okrová písčitá hlína	8	světle hnědá ulehlá hlína
9	černá ulehlá hlína	9	světle žlutá ulehlá hlína
10	okrově-žlutá písčitá (80 %) hlína	10	světle šedá ulehlá hlína
11	černá šterkovitá (50 %) a písčitá (50 %) hlína	11	tmavě hnědá písčitá hlína
12	okrově-žlutá písčitá hlína	12	okrově-žlutá ulehlá hlína
13	promíšená žluto-hnědá písčitá hlína	13	světle žlutá písčitá ulehlá hlína
14	oranžovo-šedý ulehlý jíl	14	promíšená okrově-hnědá písčitá hlína
		15	černo-šedá hlína čočkovitého tvaru s oranžovým vnějším okrajem
		16	šedo-hnědá ulehlá hlína
		17	světle žlutá ulehlá hlína
		18	světle hnědá písčitá hlína
		19	šedá písčitá hlína
		20	černá písčitá hlína
		21	oranžovo-šedý ulehlý jíl
		22	světle hnědá písčitá hlína
		23	oranžovo-šedý ulehlý jíl
		24	černá písčitá hlína
		25	okrově-žlutá písčitá ulehlá hlína
		26	světle hnědá písčitá ulehlá hlína

Tab. 6. Deskripce kontextů u zdokumentovaných profilů P11 a P12 ze sondy S6, úvoz U2 (obr. 9).

venkovské krajiny bylo postupné odstranění sesuté hlíny po bocích úvozu a následné zarovnění jeho dna tímto materiálem. To však mělo za následek rozšiřování úvozu, přičemž jeho stěny se stávaly příkré, až téměř svislé. Poslední možnou formou oprav bylo vytvoření nízkých hliněných valů podél nezpevněných partií cest (Bolina et al. 2018, 87–89). V případě zájmové stezky byly k opravám zdokumentovaných úvozů rovněž používány hlinité a jílovité uloženiny z nejbližšího okolí, včetně podložního sedimentu získávaného úpravou stěn úvozů. Doloženy však máme i opravy formou zavážení dovezeným materiálem,

především stavební sutí. Příkladem může být nálezná situace odkrytá v sondě U2/S6, kde se podařilo zdokumentovat poměrně rozsáhlou kumulaci fragmentů stavební keramiky, jež vyplňovala SV partii báze úvozu (obr. 7). V zásypech všech zjišťovacích sond se v ojedinělých případech vyskytly i různé velké kameny a drobné archeologické předměty (viz kap. 6), včetně intruze pravěké keramiky (především kultury s lineární keramikou), která se do výplní úvozu dostala z poškozených objektů a orbou rozrušovaného okolního sídliště. Ve srovnání s některými dalšími zkoumanými úvozovými cestami procházejícími geologicky stabilnějším terénem (např. Mandl 2006, 181–185; Grasselt 2015, 15–23) je nutné upozornit na specifický hrotitý tvar většiny zdokumentovaných profilů v Dolním Němčí, který patrně zapříčinila intenzivní vodní eroze umocněná situováním lokality na svahu a relativně dobře erodovatelném jílovitém podloží. Na některých profilech je dobře patrné, že vyjeté koleje od vozů se nacházejí až ve svrchní části zásypu, tedy až po částečném zasypání „erozního koryta“, na jiných pak již nejsou téměř patrné. Z toho vyplývá, že způsoby zanášení a postupné opravy se v jednotlivých úvozech i jejich částech odlišují a potvrzují jejich dlouhodobý dynamický vývoj. V neposlední řadě je nutné vzpomenout proměnlivé rozměry v jednotlivých částech úvozů. Ze zdokumentovaných profilů vyplývá, že hloubka úvozu U1 se pohybovala od 54 do 66 cm a jeho šířka okolo 190 cm. V případě druhého zkoumaného úvozu U2 jsou metrické údaje o něco větší, přičemž hloubka se pohybovala od 72 do 106 cm a šířka od 241 do 392 cm, s nejširší částí ve spodní části svahu (obr. 8, 9).

## 6. Analýza archeologického materiálu

Z celkem šesti sond položených do dvou reliktních úvozů se podařilo získat soubor archeologického materiálu čítající 585 ks. Spektrum a zastoupení jednotlivých kategorií nálezů sumarizuje tabulka 7. Do uvedeného přehledu není započítáno dalších 21 ks kovových artefaktů, jež byly nalezeny na povrchu pozůstatků úvozových cest při detektorové prospekci v průběhu trvání celého výzkumu.

### 6.1. Keramika

Keramický materiál z reliktních úvozových cest U1 a U2 čítá celkem 40 jedinců (obr. 10). Z pohledu jednotlivých morfologických kategorií převládají v souboru nezdobené výtutě

Sonda	keramika	intruze keramiky	OKI	mazanice	kámen	stavební keramika	kosti	kovové artefakty	mince	celkem
U1/S1	3	13	1	1	2	11	1	1	-	33
U1/S2	2	12	-	4	5	-	-	1	-	24
U2/S3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
U2/S4	12	13	-	2	8	-	5	18	1	59
U2/S5	6	13	-	2	-	1	3	13	-	38
U2/S6	13	11	-	3	67	328	3	2	-	427
<b>Σ</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>82</b>	<b>340</b>	<b>12</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>585</b>

Tab. 7. Přehled jednotlivých kategorií archeologického materiálu získaného ze zjišťovacích sond.

Sonda	okraje	podhrdlí	nezdobené výdutě	zdobené výdutě	ucha	fragment trojnožky	celkem
U1/S1	2	-	1	-	-	-	3
U1/S2	-	-	1	-	1	-	2
U2/S3	2	-	2	-	-	-	4
U2/S4	3	-	6	2	1	-	12
U2/S5	1	1	4	-	-	-	6
U2/S6	6	-	4	2	-	1	13
<b>Σ</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>40</b>

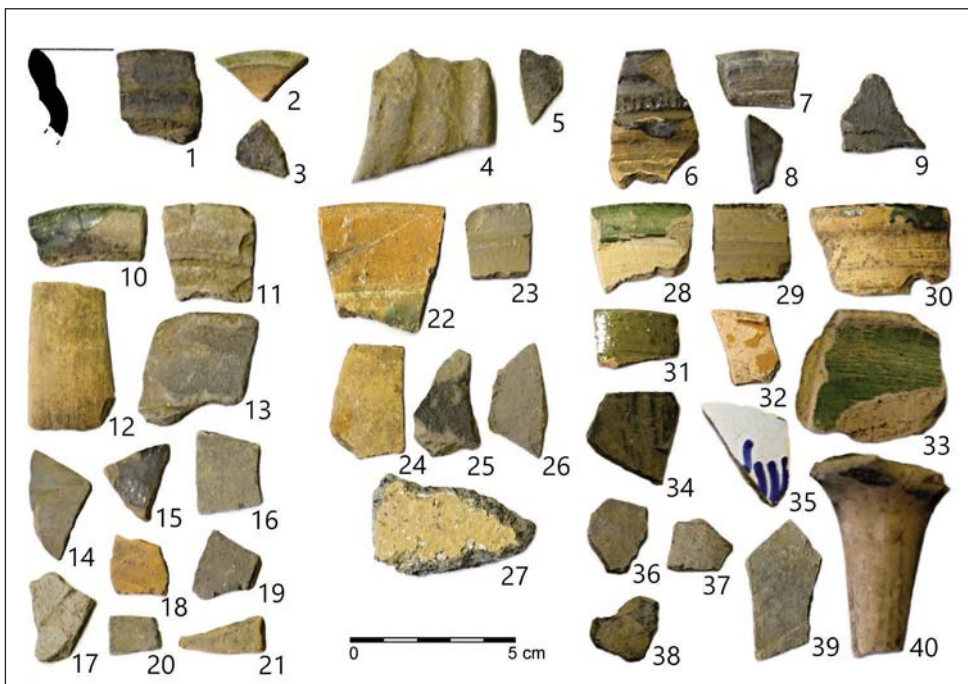
Tab. 8. Přehled jednotlivých morfologických kategorií keramického materiálu získaného ze zjišťovacích sond.

a okraje (tab. 8). Kromě hrncovitých nádob, džbánů a talířových mís byla identifikována i jedna pánev (trojnožka). Nejméně fragmentů keramiky pochází z úvozu U1 (S1 a S2). Naopak nejvíce materiálu bylo vyzvednuto v sondě S6 z úvozu U2. Vzhledem k velmi vysoké fragmentarizaci (většina střepů je <2 cm) se podařilo keramický materiál datovat pouze rámcově, a to od 2. poloviny 17. století do počátku 19. století. Ojedinele se však vyskytly i fragmenty, jež jsou chronologicky starší. Například v sondě U2/S5 byl nalezen fragment nezdobené výdutě ložtického hrnce z 15. století (obr. 10: 27) a v sondě U1/S1 pak okraj nádoby spadající patrně ještě do 16. století (obr. 10: 1).

## 6.2. Kovové artefakty

V průběhu exkavace jednotlivých sond byl zkoumaný sediment průběžně kontrolován pomocí detektoru kovů, což umožnilo získání reprezentativního vzorku kovových artefaktů vyskytujících se v tomto druhu archeologického kontextu. Celkem se podařilo vyzvednout ze sond 35 kovových artefaktů (obr. 11: 1–26), přičemž nejvíce předmětů se nacházelo v sondách S4 a S5 v rámci úvozu U2 (tab. 7). Dalších 21 kovových artefaktů (obr. 11: 27–43) bylo objeveno detektorovou prospekcí na povrchu celé plochy archeologického výzkumu.

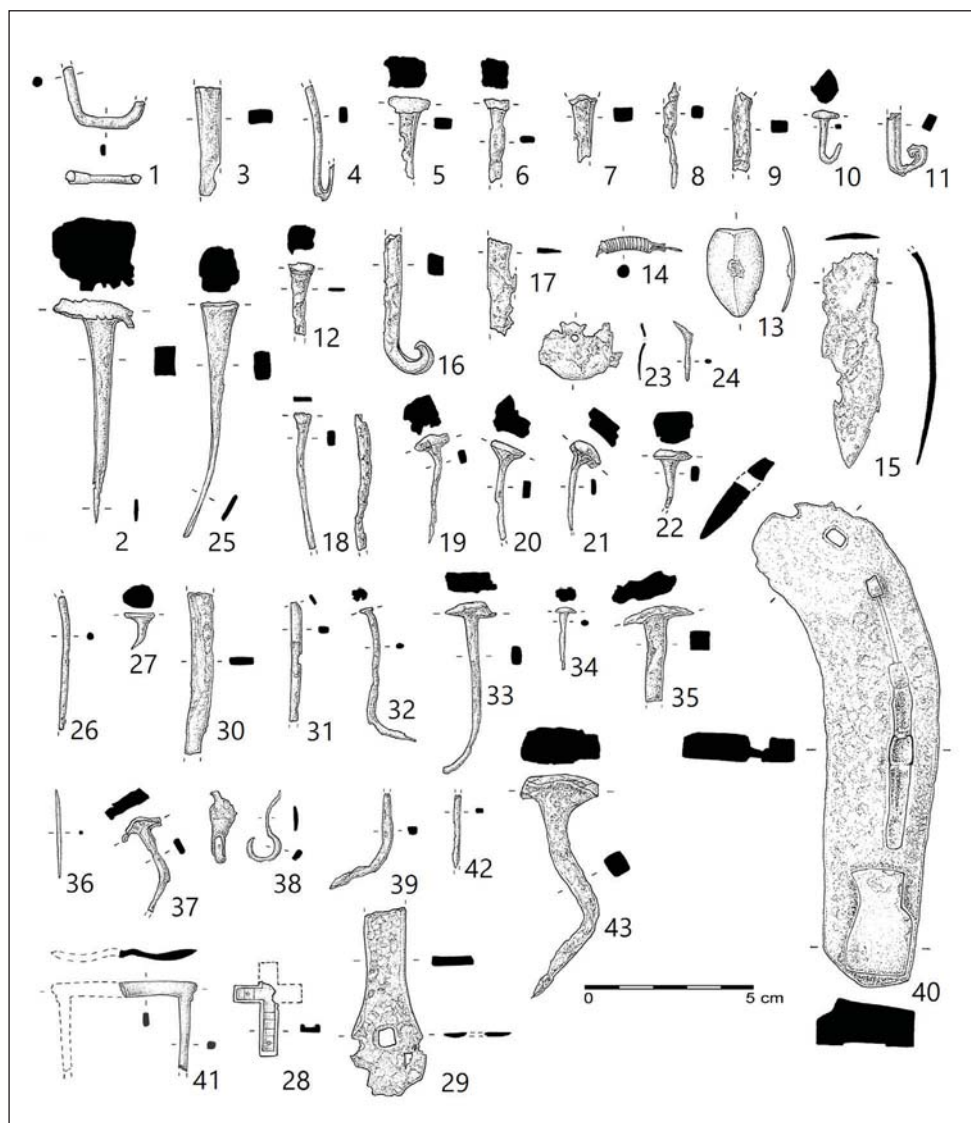
V sondě U1/S1 se zachoval jeden kovový předmět, který lze typologicky určit jako dvou-ramennou skobu. Její postranní (upevňovací) ramena mají kulatý průřez, zatímco spojovací rameno má průřez obdélný (obr. 11: 1). Pouze jeden artefakt (obr. 11: 2) byl nalezen taktéž v sondě U1/S2. Podle typologie R. Krajíce (2003a, 64–65) se jedná o hřebík typu Ia. Různé fragmenty hřebíků převažují i mezi materiálem ze sondy U2/S4, přičemž pouze čtyři jedince se podařilo typologicky zařadit. Tři jedinci náleží typu Ia (obr. 11: 5, 6, 12) a zbývající typu IIa (obr. 11: 10). Za povšimnutí stojí fragment železného plátového kování os kol vozu (obr. 11: 15) objevený na bázi sondy U2/S5. Z téže sondy pochází i další kolekce kovaných hřebů, jež náleží (podle Krajíc 2003a, 64–67) typům Ia (obr. 11: 20), Ic (obr. 11: 22), IIa (obr. 11: 19), IIIb (obr. 11: 21) a Vc (obr. 11: 18). V sondě U2/S6 byly nalezeny pouze dva fragmenty hřebíků, z nichž jen jeden (obr. 11: 25) mohl být determinován jako typ IX (Krajíc 2003a, 68). Z hlediska funkční aplikace lze veškeré uvedené typy hřebíků s největší pravděpodobností identifikovat jako součásti kování vozů či jako podkovové hřeby.



Obr. 10. Fotografická dokumentace keramického souboru. Z výplní jednotlivých sond U1/S1: 1–3; U1/S2: 4–5; U2/S3: 6–9; U2/S4: 10–21; U2/S5: 22–27; U2/S6: 28–40. Foto J. Bartík, grafika K. Augustinová.

Mezi detektorovými nálezy z okolí obou relikvů úvozových cest se objevují rovněž artefakty spojené především s účelem samotných cest. S kováním tažných zvířat souvisí například volská podkova s hladkou pochozí stranou o délce 149 mm (obr. 11: 40) a s prostorem pro celkem čtyři podkovové hřeby. Pro některé z hřebů byl na podkově vykován žlábek. K různým částem vozů náleží pravděpodobně i další exempláře ručně kovaných hřebíků, které bylo možné zařadit (podle Krajčíc 2003a, 64–67) k typům Ib (obr. 11: 27, 32), IIa (obr. 11: 35, 43), IIIb (obr. 11: 33, 37) a Vc (obr. 11: 31). Další součástí středověkého či novověkého vozu je část kování vozu – tzv. pantu (obr. 11: 29), náležejícího podle R. Krajčice (2003a, 79–80) typu II-A/7. Výše zmíněné funkční kategorie mají celou řadu analogií, uvést můžeme například podobné fragmenty hřebíků (Nekuda 1975, 149, tab. 142: a–n), plátové kování vozu (Nekuda 1975, 144, tab. 138:1) ze zaniklé středověké vsi Pfaffenschlag u Slavonic. Analogie pocházejí z kovárny v Sezimově Ústí, a to opět ve fragmentech hřebíků jednotlivých typů Ia, Ib, Ic, IIa (Krajčíc 2003b, 57, tab. 67), dále typu IIIb (Krajčíc 2003b, 58, tab. 68), Vc (Krajčíc 2003b, 59, tab. 69) a IX (Krajčíc 2003b, 60, tab. 70). Z téže lokality lze nalézt analogii ke dvouramenné skobě (Krajčíc 2003b, 64, tab. 74) a taktéž k části kování vozu – tzv. pantu (Krajčíc 2003b, 70, tab. 80: i. č. 50989).

Kromě různých typů železných kování bylo objeveno i několik předmětů zařaditelných do kategorie osobní výbavy/výstroje a také tři mince, které jsou pro nás důležitým vodítkem pro dataci fungování jednotlivých částí zájmové stezky. Funkční kategorii předmětů osobní výbavy/výstroje reprezentuje poškozený přívěsek ve tvaru křížku (obr. 11: 28) a fragment mosazné opaskové přezky (obr. 11: 41). Oba předměty pak chronologicky spadají do období vrcholného novověku.



Obr. 11. Kresebná dokumentace kovových artefaktů z jednotlivých sond úvozu U1/S1: 1; U1/S2: 2 a U2/S4: 3–14; U2/S5: 15–24; U2/S6: 25–26, a z povrchu okolí úvozů 27–43. Kresba a grafika K. Augustinová.

Skupinu mincí reprezentuje fragment stříbrné slezské grešle vyzvednuté z báze sondy U2/S4, jež byla ražena mezi lety 1679–1682 za vlády Christiana Ulricha I. (vláda v letech 1664–1704). V maximálním průměru dosahuje mince 16 mm, a váží 0,28 g. Na aversu (obr. 12: 1a) je zobrazen ovál, který je uvnitř rozdělen na čtyři části. Celý ovál je ohraničen barokním lemováním. Revers (obr. 12: 1b) zobrazuje slezskou orlici, opět ohraničenou oválným barokním rámem. Další dvě mince nalezené pomocí detektoru kovů v okolí úvozových cest spadají chronologicky až do 19. století. V prvním případě se jedná o pětikrejcar z roku 1818, jehož ražba probíhala mezi lety 1817–1824, za vlády rakousko-uherského císa-





Obr. 12. Fotografická dokumentace nalezených mincí. Foto J. Bartík, grafika K. Augustinová.

## 7. Středověký vůz a jeho význam

Pro potřeby rekonstrukce středověkého vozu jsou archeologické prameny jako takové nedostačující, proto je důležité dále využít zejména prameny písemné, ikonografické či etnografické. Hlavním konstrukčním materiálem vozu bylo dřevo, které se však zachová jen zřídka, proto k archeologickým nálezům pozůstatků vozů řadíme především kovové součásti, kterými se vozy zpevňovaly (kování loukotí kola – tzv. šiny, plátová kování, zděre hlavy kola, zákolníky, klanice, kování záprahu, svorníky, hřeby aj.). Celková podoba středověkého vozu se ustálila ve 13. a 14. století, později se již jen zdokonalovala (Vermouzek 1983, 311). V průběhu celého období středověku existovalo několik druhů vozů. Nejjednodušším přepravním prostředkem byla dvoukolá kára. V průběhu 16. století se výraznou měrou rozšířil typ čtyřkolového vozu s otočnou přední nápravou, který se nazýval selský či také „žebřinový“ (Bolina et al. 2018, 117). Jeho postranice sestávaly ze dvou jednoduchých žebříků a využití spočívalo zejména v přepravě hospodářských (seno, dřevo) a dalších materiálů. Pomocí tohoto vozu se přepravovalo od středověku po takřka celý novověk. Posledním typem středověkého přepravního prostředku, který se stal základem pro vznik bojového vozu,

ře Františka II. (I.) (vláda v letech 1792–1835). V maximálním průměru dosahuje mince 21 mm a váží 1,92 g. Její hlavní složkou je stříbro, dále obsahuje příměs mědi. Na aversu (obr. 12: 2a) je latinským nápisem zvěčněno jméno a titul panovníka spolu s jeho zobrazením, na reversu je pak uveden rok ražby, a kromě latinského nápisu i nominální hodnota mince (obr. 12: 2b). V druhém případě lze minci z roku 1893 určit jako 1 halíř, ražený mezi lety 1892–1916 během vlády Františka Josefa I. (vláda v letech 1848–1916). Její maximální průměr dosahuje 17 mm a hmotnost 1,32 g. Materiálově je složena ze slitiny cínu, mědi a zinku. Na aversu (obr. 12: 3a) je zobrazena dvouhlavá císařská orlice s habsbursko-lotrinským štítem na hrudi. Revers je pak opatřen nominální hodnotou mince a rokem ražby (obr. 12: 3b).



Obr. 13. Výřez Klaudyánovy mapy Čech z roku 1518 se zobrazením podoby středověkých vozů. Zdroj: ČÚZK.

byl tzv. fasaňkový vůz. Jeho postranice byly tvořeny pevnými dřevěnými bočnicemi, korba vozu tak tvořila uzavřený celek. Z něj vycházel i jednodušší typ, jehož žebřiny byly vyplněny pouze proutím (Visinger 2013, 5–7). Přední a zadní kola u středověkých vozů byla zpravidla stejně velká (s průměrem přibližně 140 cm). Výhody spočívaly jednak ve snížení síly nutné k uvedení vozu do pohybu a dále umožňovaly lépe zvládat projet i zvláště poškozené cesty a vyhnout se tak zapadnutí vozu. Novověké vozy však měly téměř vždy přední kolo výrazně menší než zadní (v průměru cca 1 m). Tato skutečnost umožňovala vozu snadnější manévrování v zákrutách v terénu. Jak již bylo zmíněno výše, ikonografické prameny umožňují výrazně přispět k celkové rekonstrukci podoby středověkého a novověkého vozu. Vyobrazení můžeme nalézt na reliéfních gotických kachlích, výřezech rytin, obrazech, mapách, iluminacích, dále na malbách, jež jsou součástí rukopisů, kodexů a dalších děl. Objevují se takřka od vrcholného středověku s výrazným nárůstem od 15. století. Jako příklad lze uvést ikonografické ztvárnění středověkých vozů na Klaudyánově mapě Čech pocházející z roku 1518.<sup>5</sup> Je zde velice detailně zobrazeno (obr. 13) kování důležitých partií vozů (kování hlav kol zděremi, loukotě šínami, zajištění kol pomocí zákolníků). Taktéž problematika záprahu je na vybraném druhu pramene dobře viditelná. Ten je v tomto případě řešen pomocí oje s vahami a příslušným kovááním pro dodržení stability. K rekonstrukci středověkého, potažmo novověkého vozu mohou přispět archeologické výzkumy úvozových cest jen velmi omezeně a spíše nepřímě. Jedním z měřitelných údajů je však díky vyjíždění kolejí například rozchod kol vozů. V případě úvozů z Dolního Němčí se vzdálenost od středové hodnoty vyjeté koleje pohybovala okolo jednoho metru, což je údaj konzistentní i s některými dalšími archeologicky zkoumanými stezkami (např. Mandl 2006, 181–185; Štuka 2012, 80–83; Grasselt 2015, 15–23). Šířka vyjetých kolejí pak bývá variabilní a také značně závislá na pevnosti podloží, kterým cesta prochází, svou roli pak hrála i intenzita využívání cesty. V případě úvozů u Dolního Němčí se šířka vyjetých kolejí pohybovala zpravidla mezi 26–45 cm. V prostoru sondy U2/S6, kde se úvoz výrazněji rozšiřoval, se však patrně i v důsledku vodní eroze vytvořily široké koleje, dosahují 80 až 92 cm (obr. 7).

## 8. Problematika výzkumu historických stezek a rekonstrukce průběhu zkoumané cesty

Výzkum a mapování zaniklých historických cest se v dnešní době stává stále více populární (Cendelín 1999; Kubů – Zavřel 2001; Severin 2001; Bahn 2015; Opravil 2018; Káčerík 2020; Bolina et al. 2022; aj.). V minulosti existovalo množství problémů (dnes již v menší míře), a to především chronologického rázu. Jako vhodné řešení se osvědčil průzkum pomocí detektoru kovů. Nalezené kovové artefakty s sebou mohou přinést množství infor-

mací o době i místě vzniku a v neposlední řadě také různé interpretace využití zkoumané historické stezky (Vích 2012, 4–5). Nejčastějšími nálezy na zaniklých úvozových cestách, umožňující přesnější dataci úvozů, bývají mince, fragmenty železných kování vozů, výbava koně a jezdce, předměty osobní povahy a v neposlední řadě militaria. Ve většině případů je však výskyt nálezů velmi vzácný a s tím vzniká i malá pravděpodobnost tvorby významných souvrství v jednotlivých úvozech, jež se pravidelně vytvářejí v důsledku kombinace eroze a dopravního pohybu na cestě (Bolina 2018, 118). Další metodou napomáhající rekonstrukci pravděpodobného průběhu úvozových cest v krajině je analýza digitálního modelu reliéfu získaného pomocí leteckého laserového skenování. V našem případě je recentní průběh zájmové stezky na lidarovém snímku dobře viditelný (obr. 14), v důsledku intenzivní zemědělské činnosti na okolních pozemcích však na něm nejsou, oproti výslednému magnetogramu, další linie úvozových cest patrné. S ohledem na námi aplikovaný geofyzikální průzkum je nutné zmínit, že k výzkumu zaniklých komunikací bývají využívány i další nedestruktivní metody (např. georadar, elektromagnetické dipólové profilování – DEMP apod.; Létal et al. 2012, 35–38; Gojda – John a kol. 2013). Nepostradatelnou metodou, která byla využita i v případě zasazení zkoumaných úvozů do širšího kontextu konkrétní lokální stezky, je analýza starých mapových podkladů, a to zejména map I., II. a III. vojenského mapování. Z této analýzy vyplývá, že identifikovaný svazek úvozových cest byl součástí podružné stezky, která spojovala Dolní Němčí s další lokální komunikací vedoucí z Hluku do Boršic u Blatnice. První vojenské mapování<sup>6</sup> (obr. 15) zobrazuje stezku v celém jejím průběhu, tedy v místech prezentovaného výzkumu, avšak bez jakýchkoliv zobrazení detailů reliéfu (na obr. 15 vyznačeno červeně). Na uvedené mapě je však dobře patrné, že se poblíž křížení cest nacházel drobný sakrální objekt (kaplička). Na mapě II. vojenského mapování<sup>7</sup>

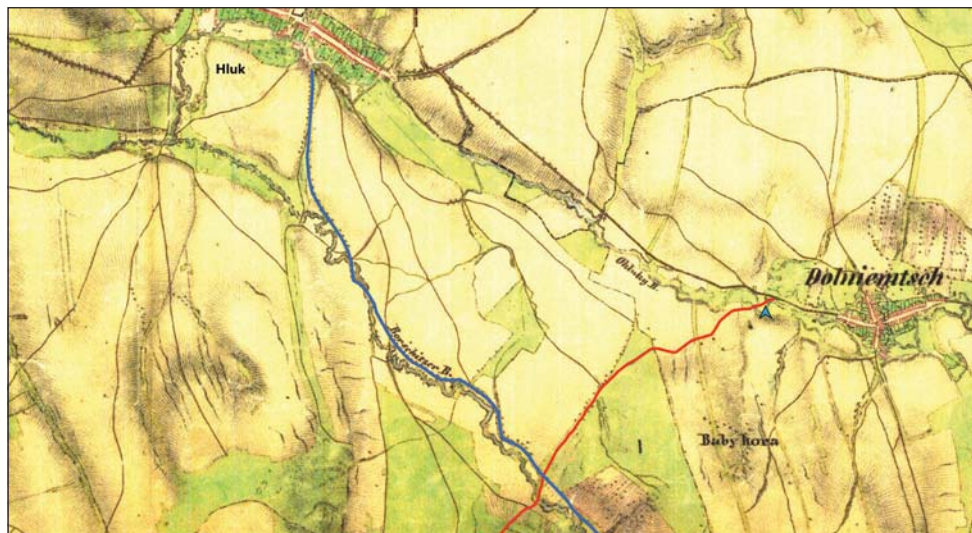


Obr. 14. Kombinace digitálního modelu reliéfu a katastrální mapy s vyznačením zkoumané plochy (červeně). Grafika J. Bartík.

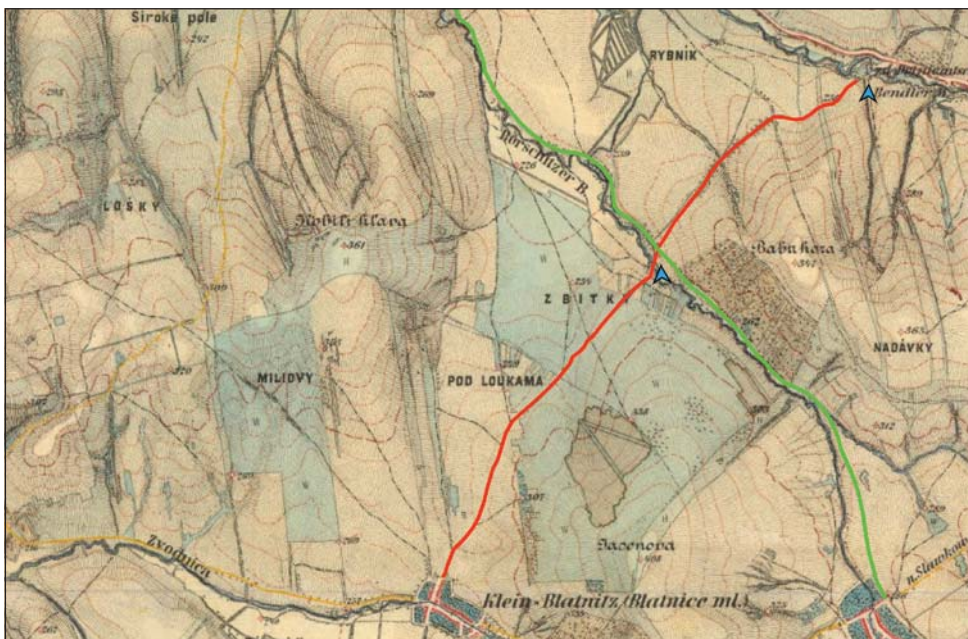
(obr. 16) můžeme vidět výrazně detailnější zmapování úvozové cesty (červeně). Na výřezu lze pozorovat také alej stromů, která kopírovala část jejího průběhu. III. vojenské mapování<sup>8</sup> již ukazuje jisté zlepšení ve znázornění výškopisu, a to nejen pomocí přesnějšího šrafování, ale i vrstevnic a kót (obr. 17). Na mapě je probíraná stezka vyznačena červeně. Terén cesty je z hlediska georeliéfu mírně členitý. Od výchozího bodu (kaplička sv. Anny) stezka směřuje ke kótě 259 m n. m., dále pokračuje do mírného údolí, kde ji lemuje stromová alej, až k druhému sakrálnímu objektu v místě křížení obou cest. Od místa křížení s cestou vedoucí



Obr. 15. Výřez listu I. vojenského mapování se zájmovou lokální cestou (červeně) a cestou vedoucí z Hluku do Boršic u Blatnice (zeleně). Grafika K. Augustinová.



Obr. 16. Výřez listu II. vojenského mapování se zájmovou lokální cestou (červeně), cestou vedoucí z Hluku do Boršic u Blatnice (modře) a vyznačením sakrálního objektu u Dolního Němčí (modrá šipka). Grafika K. Augustinová.



Obr. 17. Výřez listu III. vojenského mapování se zájmovou lokální cestou (červeně), pokračující pravděpodobně z místa křížení s další lokální komunikací (zeleně), ve směru na jih k obci Blatnice a dále pak na západ k obci Blatnička pod sv. Antonínkem. Grafika K. Augustinová.

z Hluku do Boršic u Blatnice pravděpodobně pokračovala dále v jižním směru okolo vrchu Kobyly hlava (358 m) k obci Blatnice pod Sv. Antonínkem a poté na východ do obce Blatnička (obr. 17). O zájmové cestě tak lze uvažovat jako o stezce spojující nejméně pět okolních vesnic a lze jí tak přisoudit i jistý (mikro)regionální význam. Přítomnost sakrálních a jiných objektů patří mezi základní identifikátory komunikačních tras. Tyto doprovodné objekty se ve většině případů vyskytují při křížení a dělení cest (Kučerovská 2012, 31–34). U zájmové stezky se na výřezech jednotlivých listů I., II. a III. vojenského mapování objevují dva sakrální objekty – na jejím počátku (kaplička sv. Anny na JZ okraji intravilánu Dolního Němčí) a dále pak v místě křížení s další cestou. Tato skutečnost by taktéž mohla podporovat jistý (mikro)regionální význam cesty.

## 9. Diskuze

Za úvozy neboli relikty dopravního pohybu chápeme takové cesty, jež jsou zahlobeny pod okolní terén. Zatímco samotný relikt se neprojevuje téměř vůbec, úvoz je v rovinaté krajině zjištěn až při archeologickém výzkumu. Fakt, že se historické cesty v minulosti striktně vyhýbaly údolní a říční nivě (cf. Bolina et al. 2018, 55), vyvrací časté interpretace moderních autorů příkládající historickým stezkám totožný vývoj jako u dnešních silnic, jelikož velice často vedou údolními a po březích vodotečí. Dalším výrazným problémem výzkumu je nedostatečná dokumentace v souvislosti jak s povrchovým průzkumem krajiny, tak i archeologickým výzkumem. Proto se zde objevuje riziko ztráty některých důležitých informací, než je stačíme v krajině vyzorovat a zpracovat. Jelikož se úvozy vytvářejí zejména ve svažitém terénu, je možné je v dnešní krajině efektivněji rozeznat. Oproti tomu na rovině se vytrácejí a v mnoha případech jsou tak ničeny moderní zemědělskou a stavební činností. V případě

této studie byly relikty dvou úvozových cest detekovány na mírném svahu a v současném terénu již nebyly v místě výzkumu před skrývkou nadloží patrné. Další linie úvozů se podařilo identifikovat až prostřednictvím geofyzikální prospekce. Tento svazek umožňuje uvažovat buďto o dlouhodobém vývoji stezky, která se postupně rozšiřovala, ale vyloučit nelze ani možnost rozvětvení v důsledku provozu v obou směrech, jelikož některé úvozy měly šířku pouze na jeden vůz (Bolina et al. 2022, 17), čemuž v konečném důsledku odpovídají i rozměry získané záchranným výzkumem.

V základní hierarchii stezek jsou vyčleňovány komunikace vyššího (dálkové) a nižšího (regionální, lokální) řádu. Základní rozdíl mezi regionální a lokální cestou je, že ta regionální se v určitém místě napojuje na dálkovou komunikaci, zatímco lokální spojuje jednotlivé sídelní oblasti v obecné rovině (Augustinová 2020, 16–25). Zájmová stezka tak pravděpodobně náleží ke komunikacím tzv. nižšího řádu, tvořící základní komunikační systém a propojující jednotlivé sídelní celky (Kuna et al. 2004, 274–275). Avšak na základě propojení s řadou menších cest vedoucích do dalších sousedních obcí můžeme uvažovat o jejím nezanedbatelném významu přinejmenším v rámci mikroregionu v meziříčí Okluky a Svodnice.

## 10. Závěr

V první polovině roku 2018 proběhl v souvislosti s rekonstrukcí polní cesty záchranný archeologický výzkum v trati Dolní Němčí – „Průhon“/„Kráčinky“, při kterém se podařilo v rámci 60 m dlouhé a maximálně 5 m široké plochy zdokumentovat tři chronologické horizonty lidských aktivit. Chronologicky nejmladší horizont náleží soustavě nejméně šesti reliktních úvozových cest. Zatímco dva relikty byly archeologicky zkoumány formou sondážních řezů, zbývající se podařilo identifikovat prostřednictvím geofyzikální prospekce. Na základě nalezeného keramického materiálu a kovových artefaktů, včetně tří mincí, lze datovat vznik přinejmenším části svazku úvozových cest již do závěru vrcholného středověku. Většinu archeologického materiálu však bylo možné zařadit až do průběhu novověku, a to především do rozmezí 2. poloviny 17. století až počátku 19. století. Na zdokumentovaných profilech všech zjišťovacích sond se podařilo zachytit velmi pestrá stratigrafie, dokládající značně dynamické depoziční prostředí tohoto druhu archeologického pramene, včetně různých forem oprav a stop po vyjetých kolejích od vozů.

Kromě představení nálezových situací a analýzy získaných nálezů byl v rámci studie učiněn pokus o zasazení identifikovaných reliktních úvozových cest do kontextu okolní sítě lokálních a regionálních stezek, a to především skrze studium archivních mapových podkladů a lidarových dat. Na základě uvedených analýz jsme dospěli k závěru, že svazek úvozů u obce Dolní Němčí byl součástí lokální stezky, která se na západním úbočí Babí hory napojovala v blízkosti kapličky na další lokální stezku (vedoucí primárně z Hluku do Boršic u Blatnice), jež měla patrně díky propojení většího množství okolních obcí i určitý (mikro)regionální význam.

### Poznámky:

- 1 BOČEK, Antonín a CHYTIL, Josef, eds., 1850. *Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae. Codex diplomaticus Moraviae*. Sv. V. Brno: Ex Typographia Caroli Winikerii, č. 98, s. 100–101.
- 2 ŠEBÁNEK, Jindřich a DUŠKOVÁ, Saša, eds., 1981. *Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae. Codex diplomaticus Bohemiae*. Sv. V/2. Praha: Academia, č. 856, s. 574–575.
- 3 BOČEK, Antonín a CHYTIL, Josef, eds., 1845. *Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae. Codex diplomaticus Moraviae*. Sv. IV. Olomouc: Skarnitzl, č. 214, s. 281–282.
- 4 Moravský zemský archiv v Brně, fond Sbirka map a plánů, inv. č. 89, sign. 115.

- 5 Klaudyánova mapa Čech z roku 1518. [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(q4dlsbowt3nucdfnoj3pqumj\)\)/Ukazky/velke/CZ-CUZK-KLAUDYAN-T.jpg](https://geoportal.cuzk.cz/(S(q4dlsbowt3nucdfnoj3pqumj))/Ukazky/velke/CZ-CUZK-KLAUDYAN-T.jpg).
- 6 I. vojenské (josefské) mapování – Morava, mapový list č. 116. [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=1vm&map\\_region=mo&map\\_list=m116](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=1vm&map_region=mo&map_list=m116).
- 7 II. vojenské (Františkovo) mapování – Morava, mapový list O\_11\_VI. [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=2vm&map\\_region=mo&map\\_list=O\\_11\\_VI](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=2vm&map_region=mo&map_list=O_11_VI).
- 8 III. vojenské mapování – 1:25 000, mapový list 4459\_1. [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=3vm&map\\_region=25&map\\_list=4459\\_1](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=3vm&map_region=25&map_list=4459_1).

#### **Prameny:**

- AUGUSTINOVÁ, Klára, 2020. *Jihovýchodní Morava jako komunikační prostor v 11. až 14. století*. Bakalářská práce. Ostrava: Ostravská univerzita, Filozofická fakulta, 100 s.
- BOČEK, Antonín a CHYTIL, Josef, eds., 1845. *Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae. Codex diplomaticus Moraviae*. Sv. IV. Olomouc: Skarnitzl.
- BOČEK, Antonín a CHYTIL, Josef, eds., 1850. *Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae. Codex diplomaticus Moraviae*. Sv. V. Brno: Ex Typographia Caroli Winikerii.
- OPRAVIL, Tomáš, 2018. *Historické cesty v Chřibech a jejich význam v regionu Moravy*. Diplomová práce. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, 81 s.
- ŠEBÁNEK, Jindřich a DUŠKOVÁ, Saša, eds., 1981. *Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae. Codex diplomaticus Bohemiae*. Sv. V/2. Praha: Academia.
- TENCER, Tomáš, 2018. *Správa o geofyzikálním prieskume. Dolní Němčí – Průhon*. Nepublikovaný dokument uložený v archivu archeologického oddělení Slováckého muzea v Uherském Hradišti.
- VISINGER, Bohumil, 2013. *Analýza kovových součástí vozů ve středověku až raném novověku*. Bakalářská práce. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta filozofická. 75 s.
- Moravský zemský archiv v Brně, fond Sběrka map a plánů, inv. č. 89, sign. 115.

#### **Literatura:**

- BAHN, Bernd W., ed., 2015. *Altstrassen in Südhüringen: Stand und Perspektiven der Altstrassenforschung: Tagungsband zum Kolloquium am 02./03.06.2012 in Meiningen, veranstaltet vom Heimatbund Thüringen e. V. in Kooperation mit dem Thüringischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie*. Langenweißbach: Beier&Beran. 195 s.
- BARTÍK, Jaroslav, 2019. Dolní Němčí (okr. Uherské Hradiště). *Přehled výzkumů* 60(1), 173.
- BARTÍK, Jaroslav, CHRÁSTEK, Tomáš, AUGUSTINOVÁ, Klára a HONS, David, 2021. Halštatské osídlení v povodí říčky Okluky na Uherskohradištsku ve světle nových archeologických výzkumů. *Slovácko* 62, 163–193.
- BARTÍK, Jaroslav, CHRÁSTEK, Tomáš, NOVOTNÝ, Jiří, BARTÍKOVÁ, Lenka a NOHÁLOVÁ, Hana, 2022. Drobné archeologické výzkumy v intravilánech měst a obcí na Uherskohradištsku v letech 2015–2020. *Slovácko* 63, 145–173.
- BOLINA, Pavel, KLIMEK, Tomáš a CÍLEK, Václav, 2018. *Staré cesty v krajině středních Čech*. Praha: Academia. 690 s.
- BOLINA, Pavel, MARTÍNEK, Jan, CÍLEK, Václav a ŠLÉZAR, Pavel, 2022. *Jantarová stezka*. Praha: Academia. 565 s.
- CENDELÍN, Dušan, 1999. *Staré komunikace*. Vizovice: Dušan Cendelín. 127 s.
- DEMEK, Jaromír a MACKOVČIN, Peter, eds., 2006. *Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny*. Brno: AOPK ČR. 580 s.
- GOJDA, Martin, JOHN, Jan, a kol. 2013. *Archeologie a letecké laserové skenování krajiny*. Plzeň: Kate-dra archeologie, Západočeská univerzita v Plzni. 255 s.
- GRASSELLT, Thomas, 2015. Methodologisches zur archäologischen Wegforschung. In: Bahn, Bernd W., ed. *Altstrassen in Südhüringen: Stand und Perspektiven der Altstrassenforschung: Tagungsband*

- zum Kolloquium am 02./03.06.2012 in Meiningen, veranstaltet vom Heimatbund Thüringen e. V. in Kooperation mit dem Thüringischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie. Langenweißbach: Beier&Beran, 15–23.
- HOSÁK, Ladislav a ŠRÁMEK, Rudolf, 1970. *Místní jména na Moravě a ve Slezsku I*. Praha: Academia. 573 s.
- HOSÁK, Ladislav a ŠRÁMEK, Rudolf, 1980. *Místní jména na Moravě a ve Slezsku II*. Praha: Academia. 962 s.
- JANČAŘ, Josef, 1970. *Hluk: nejmladší město Slovácka*. Hluk: Městský národní výbor. 189 s.
- KÁČERIK, Aleš, 2020. Historické úvozové cesty v Nové Vsi v Horách na Mostecku v kontextu studia středověkého osídlení české strany Krušných hor. In: Tomková, Kateřina a Venclová, Natalie, eds. *Krajinou archeologie, krajinou skla: studie věnované PhDr. Evě Černé*. Praha, Most: Archeologický ústav AV ČR, Praha, v.v.i.; Ústav archeologické památkové péče severozápadních Čech, v.v.i., 69–77.
- KRAJÍČ, Rudolf, 2003a. *Sezimovo Ústí – archeologie středověkého poddanského města. 3., Kovárna v Sezimově Ústí a analýza výrobků ze železa, díl I*. Praha: Archeologický ústav AV ČR. 316 s.
- KRAJÍČ, Rudolf, 2003b. *Sezimovo Ústí – archeologie středověkého poddanského města. 3., Kovárna v Sezimově Ústí a analýza výrobků ze železa, díl II*. Praha: Archeologický ústav AV ČR. 194 s.
- KUBŮ, František a ZAVŘEL, Petr, 2001. *Der Goldene Steig: historische und archäologische Erforschung eines bedeutenden mittelalterlichen Handelsweges*. Passau, České Budějovice, Prachatice; Verein für Ostbairische Heimatforschung Passau, Jihočeské muzeum, Prachatické muzeum. 191 s.
- KUČEROVSKÁ, Taťána, 2012. Sakrální i jiné objekty jako doprovodné znaky průběhu starých cest. In: Martínek, Jan a Šmeral, Jiří, eds. *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 31–34.
- KUNA, Martin a kol., 2004. *Nedestruktivní archeologie: teorie, metody a cíle*. Praha: Academia. 555 s.
- LÉTAL, Aleš et al., 2012. Využití geofyzikálních metod při mapování starých stezek. In: Martínek, Jan a Šmeral, Jiří, eds. *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 35–38.
- MANDL, Franz, 2006. Altwege in der Gemeinde Wörschach, Steiermark. Mit einer kurzen Einführung in die Geschichte des Transportwesens. In: *Alpen. Archäologie, Geschichte, Gletscherforschung*. Festschrift: 25 Jahre ANISA, Verein für Alpine Forschung. Mitteilungen der ANISA, 25./26. Jg., 172–189.
- MARTÍNEK, Jan a ŠMERAL, Jiří, eds., 2012. *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu. 103 s.
- MARTÍNEK, Jan a VÍCH, David, 2014. Hradiště u Vražného a jeho význam v kontextu sítě starých cest. *Archaeologia historica* 39, č. 2, 549–561.
- MARTÍNEK, Jan, a kol. 2013. *Moderní metody identifikace a popisu historických cest: metodická příručka*. Brno: Centrum dopravního výzkumu. 194 s.
- MITÁČEK, Jiří ed., 2011. *Hluk: dějiny města*. Hluk: Město Hluk. 735 s.
- NEKUDA, Vladimír, 1975. *Pfaffenschlag: zaniklá středověká ves u Slavonic: příspěvek k dějinám středověké vesnice*. Brno: Blok. 277 s.
- NEKUDA, Vladimír, ed., 1992. *Uherskohradištsko*. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost. Vlastivěda moravská. 855 s.
- NĚMEC, Jaroslav, 1994. *Dolní Němčí: od historie k současnosti*. Břeclav: Moraviapress. 107 s.
- SAJBT, Jiří Zoul, 2021. Nejnovější výzkumy starých cest na Turnovsku a ve středním Pojizeří. Perspektivy a komplikace. *Studia historica Brunensia* 68, č. 1, 215–225.
- SEVERIN, Karel, 2001. Metodika hledání středověkých cest. In: Matuszková, Jitka, ed. *Staré stezky 6, Sborník referátů z 6. semináře 25. dubna 2001*. Brno: Státní památkový ústav v Brně. 7–21.
- SCHUBERT, Richard Johann, 1914. Die brennbaren Gase der angeblichen Mineralquelle von Hluk bei Ung. -Ostra in Mähren. *Montanistische Rundschau* vol. VI, 162–163.
- ŠTUKA, Čestmír, 2012. K problematice „Čertovy brázd“. In: Martínek, Jan a Šmeral, Jiří, eds. *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 80–83.
- VELÍMSKÝ, Tomáš, 2002. *Hrabišici: páni z Rýzmburka*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny. 390 s.



- VERMOUZEK, Rostislav, 1983. Středověký vůz. *Archaeologia historica* 8, č. 1, 311–325.
- VÍCH, David, 2012. Využití detektoru kovů při průzkumu zaniklých komunikací. In: Martínek, Jan a Šmeral, Jiří, eds. *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 4–5.
- VÍCH, David, 2013. Průzkum polohy Háj u Luže s relikty úvozových cest. *Archaeologia historica* 38, č. 2, 705–729.

#### **Elektronické zdroje:**

- Klaudyánova mapa Čech z roku 1518. [online]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(q4dlsbowt-3nucdfnoj3pqumj\)\)/Ukazky/velke/CZ-CUZK-KLAUDYAN-T.jpg](https://geoportal.cuzk.cz/(S(q4dlsbowt-3nucdfnoj3pqumj))/Ukazky/velke/CZ-CUZK-KLAUDYAN-T.jpg).
- I. vojenské (josefské) mapování – Morava, mapový list č. 116. [online]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=1vm&map\\_region=mo&map\\_list=m116](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=1vm&map_region=mo&map_list=m116).
- II. vojenské (Františkovo) mapování – Morava, mapový list O\_11\_VI. [online]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=2vm&map\\_region=mo&map\\_list=O\\_11\\_VI](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=2vm&map_region=mo&map_list=O_11_VI).
- III. vojenské mapování – 1:25 000, mapový list 4459\_1. [online]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=3vm&map\\_region=25&map\\_list=4459\\_1](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=3vm&map_region=25&map_list=4459_1).

---

*Bc. Klára AUGUSTINOVÁ (n. 1998), je studentkou archeologie na Ústavu archeologie a muzeologie Filozofické fakulty Masarykovy univerzity v Brně. Již několik let se podílí jako technik na záchranných archeologických výzkumech Slovákého muzea v Uherském Hradišti. Ve svém odborném zájmu se zaměřuje na pravěké osídlení v povodí říčky Okluky.*

---

*Mgr. Jaroslav BARTÍK, Ph.D. (n. 1990), archeolog Archeologického ústavu AV ČR v Brně. Ve svém odborném zájmu se věnuje problematice těžby a distribuce kamenných surovin v době kamenné, archeologii neolitu/eneolitu a problematice detektorové prospekce.*

---

### **Archaeological Excavation of Sunken Lanes near Dolní Němčí in the Context of Historical Roads in the Area of South-East Moravia**

#### **Abstract**

In the first half of 2018, a rescue archaeological excavation was conducted at the site of Dolní Němčí – "Průhon" / "Kráčinky" in connection with the reconstruction of a field road. The site is located approximately 1.1 km southwest of the centre of Dolní Němčí. It is a gentle slope descending from the north to the north-west, with an elevation ranging between 246 and 251 meters above sea level. Only 70 meters from the site, there is a stream called Okluky, which is intersected by the aforementioned field road. The rescue excavations allowed the documentation of three chronological horizons of human activities. The most recent horizon represents a system of relicts of sunken lanes from the late medieval ages and early modern periods. Only two sunken lanes extended into the excavated area, and due to time constraints, they were excavated through probe cuts. Two tracing probes were carried out in the sunken lane U1, and four tracing probes were conducted in the sunken lane U2. The documented profiles of all tracing probes provided a highly interesting stratigraphy, revealing a complex deposition environment associated with this type of archaeological feature. In addition to traces of worn tracks from wagons, which were evidently repeatedly used, a significant number of splash layers consisting of fine-grained sands or gravel facies were identified. Various forms of anthropogenic interventions, such as intentional soil or clay filling and detritus used for temporary repairs of the tracks following degradation by slope erosion or water, were also observed. In the probe 6 (sunken lane U2), a substantial accumulation of ceramic fragments and fill material was discovered in the north-eastern part of its base. In a few rare instances, archaeological artifacts such as ceramic shards, small pieces of bricks, and metal artifacts were found within the fillings of the tracing probes.

These artifacts can primarily be associated with wagons, travel, or personal belongings of individuals who used the roads (such as spikes, construction ironwork, buckles, coins, crosses, horseshoes etc.). Furthermore, in some cases evidence was documented the intrusion of prehistoric ceramic shards from a nearby settlement that were influenced by the construction of the new field road (particularly those belonging to the Linear Pottery culture).

Alongside the presentation of the discovery situations and the obtained findings, this study aims to incorporate the identified relicts of sunken lanes into the context of the local network of communication corridors and their connection to regional and long-distance tracks. The findings of metal parts, commonly identified as components of medieval wagons, constitutes an integral part of the excavation of the sunken lanes. Therefore, this study examines the shape and changes of these metal parts throughout the medieval ages and early modern periods, as well as their overall significance within these respective periods. The excavated local track leading from Dolní Němčí in the southwest direction from the village, where it connects to the regional road linking Hluk and Boršice u Blatnice, was traced on the available historical maps I, II, and III of military mapping, as well as through LiDAR slots. Considering the presence of two sacred objects along the track, it is possible to infer its greater importance within the region.

**Key words:** South-East Moravia, Late Middle Ages, Early modern period, sunken lanes, rescue archaeological excavation

## **Rettungsgrabung von Hohlwege bei Dolní Němčí im Kontext historischer Wege in Südostmähren**

### Zusammenfassung

In der ersten Hälfte des Jahres 2018 wurde eine archäologische Rettungsgrabung am Standort Dolní Němčí - "Průhon" / "Kráčinky" im Zusammenhang mit der Rekonstruktion eines Feldwegs durchgeführt. Der Standort befindet sich ungefähr 1,1 km südwestlich des Zentrums von Dolní Němčí. Es handelt sich um einen sanften Hang, der von Norden nach Nordwesten abfällt und in einer Höhe zwischen 246 und 251 Metern über dem Meeresspiegel liegt. Nur 70 Meter vom Standort entfernt befindet sich ein Bach Okluky, der von dem oben genannten Feldweg durchschnitten wird. Die Rettungsgrabungen ermöglichten die Dokumentation von drei chronologischen Horizonten menschlicher Aktivitäten. Der jüngste Horizont besteht aus einem System von Überresten von Hohlwegen aus dem späten Mittelalter und der Frühen Neuzeit. Nur zwei Hohlwegen erstreckten sich in den untersuchten Bereich und wurden aufgrund von Zeitbeschränkungen mittels Sondage schnitten ausgegraben. Zwei Sondage schnitte wurden in der Hohlweg U1 durchgeführt und vier Sondage schnitte in der Hohlweg U2. Die dokumentierten Profile aller Sondage schnitte lieferten eine sehr interessante Stratigraphie, die eine komplexe Ablagerungsumgebung dieses archäologischen Merkmals dokumentiert. Neben Spuren von Bauernwagen, die zweifelsfrei mehrmals benutzt worden, wurden auch eine große Anzahl von Schichtablagerungen in Form von feinkörnigen Sanden oder Kies festgestellt. Es wurden auch verschiedene Formen anthropogener Eingriffe in Form von gezielter Boden- oder Lehmfüllung sowie Ablagerungen von Materialien, die zur vorübergehenden Reparatur der Spuren nach ihrem Verfall durch Hangerosion oder Wasser verwendet wurden, festgestellt. Im Sondage schnitt 6 (Hohlweg U2) wurde eine recht große Ansammlung von Keramikfragmenten entdeckt, die den nordöstlichen Teil ihrer Basis füllte. In einigen seltenen Fällen entdeckten die Sondage schnitte archäologische Funde in Form von Keramikscherben, kleinen Stücken Ziegel und Metallartefakten, die in Verbindung gebracht hauptsächlich mit Wagen, Reisen oder persönlicher Ausrüstung von Personen, die die Straßen benutzten (Nägel, Bauwerksbeschläge, Schnallen, Münzen, Kreuze, Hufeisen usw.) werden können. In einigen Fällen wurde das Eindringen von prähistorischen Keramikscherben aus der nahegelegenen Siedlung dokumentiert, dass durch den Bau der neuen Feldstraße beeinflusst wurde (hauptsächlich solche der Linearbandkeramik-Kultur).

Neben der Darstellung der Fundsituationen und den erzielten Befunden strebt diese Studie an, die identifizierten Überreste der eingesunkenen Wege in den Kontext des lokalen Netzwerks der

Kommunikationskorridore und ihrer Verbindung zu regionalen und Fernstrecken einzubeziehen. Die Funde von Metallteilen, die gemeinhin als Bestandteile mittelalterlicher Wagen identifiziert werden, bilden einen integralen Bestandteil der Ausgrabung die Hohlwege. Daher untersucht diese Studie die Form und Veränderungen dieser Metallteile während des Mittelalters und der frühen Neuzeit sowie ihre allgemeine Bedeutung in diesen jeweiligen Epochen. Der ausgegrabene örtliche Weg, der von Dolní Němčí in südwestlicher Richtung vom Dorf führt und sich mit dem regionalen Weg verbindet, die Hluk und Boršice u Blatnice verbindet, wurde anhand der verfügbaren historischen Karten I, II und III der militärischen Kartierung sowie durch LiDAR-Aufnahmen verfolgt. Angesichts der Anwesenheit von zwei sakralen Objekten entlang des Weges lässt sich seine größere Bedeutung in der Region ableiten.

**Stichwörter:** Südostmähren, Spätmittelalter, Frühe Neuzeit, Hohlwege, Rettungsgrabung