

# Obchodní cesty na jižní Moravě a v Dolním Rakousku do doby vrcholného středověku

ZDENĚK MĚŘÍNSKÝ – EVA ZUMPFE

Výzkum středověkých komunikací prostupuje mnoho oblastí bádání historických i přírodovědných oborů a představuje tedy typickou mezní disciplínu, na jejímž řešení se podílí řada společenskovědních specializací (historické bádání včetně studia starých kartografických dokladů, numismatika, archeologie, dějiny umění, toponomastika, atd.) spolupracujících s naukami přírodovědnými z oblasti geografie, zejména znalostí orografických i hydrologických poměrů a jejich změn, sídelního zeměpisu i dalších speciálních disciplín (např. studium vývoje lesa atd.).

Celou tematiku je nutno v rámci tohoto stručného přehledu dosavadních výsledků rozdělit na určité obecnější vyhodnocení hlavních směrů dálkových komunikací i místní sítě, a dále zmínit poznatky detailních studií řešících celou problematiku v užších oblastech jednotlivých regionů, podrobně studujících průběh tras cest včetně dochovaných stop v terénu, kde se snaží podrobně vymapovat jejich průběh, a to jak v případě hlavních směrů cest dálkových, tak i komunikací místního významu.

Je nutno zdůraznit, že pouze komplexně pojaté studium využívající všech dostupných dokladů s důrazem na prameny písemné a mapový materiál v konfrontaci s poznáním přírodních podmínek a následným podrobným terénním průzkumem mapujícím stopy po komunikacích dochovaných v terénu včetně průvodních jevů, jako jsou tzv. smírčí kameny (srov. naposledy např. Navrátil–Procházka 1987; Kamenné kříže 1997), boží muka a další drobné sakrální objekty (křížky, kaple), sakrální objekty i konventy u brodů významných cest či horských přechodů (srov. např. Störmer 1966), pomístní jména a názvy komunikací vůbec (srov. Nezbedová-Olivová 1968), numismatické nálezy atd., může přispět k přesnému poznání hlavních tras dálkových komunikací a také jejich jednotlivých větví (Štěpánek 1968, 570).

Jakékoliv jednostranné přístupy jsou metodicky neúnosné a zavádějící, což lze dokumentovat například na schematizujícím pohledu využívajícím numismatické nálezy, hlavně hromadné, o nichž je předpokládáno, že provázejí dálkové komunikace. Výsledkem je pak vytvoření nikdy neexistující sítě komunikací, jak je například pro 10.–13. století prezentoval na III. numismatickém sympoziu v Brně roku 1979 B. Novotný (1986). K podobným zavádějícím výsledkům může ovšem vést také představa, že určujícím a determinujícím faktorem jsou pouze fyzicko-geografické danosti. V obecném pohledu je to pravda, ale to ještě neznamená, že pro určení tras komunikací a jejich sítě je postačující jen studium map. Studium mapového materiálu představuje pouze jednu ze součástí komplexního studia (srov. Štěpánek 1968, 570), a to zejména za použití nejstarších dochovaných kartografických dokladů přes první vojenské mapování z let 1764–1768 až po nejnovější mapové podklady (k přehledu map Moravy a Slezska v jejich historickém vývoji srov. d'Elvert 1853; F. Roubík 1951; 1955; Vitásek 1973; Demek–Novák et al. 1992, 190–226; výběrovou bibliografii srov. též Kubíček–Nádvorníková 1994, 37–46 č. 656–881).

Pomineme-li staré souhrnné studie Ch. d'Elverta (1855), H. Jirečka (1856) a J. K. Hrašeho (1885), stručné novější shrnutí J. Pošváře (1964) i práce F. Roubíka (1938) o silnicích v Čechách a P. Choce (1965) o vývoji cest a dopravy v Čechách do 13. století, které se v popisu situace v příhraničních oblastech dotýkají i Moravy se Slezskem a rakouských zemí (Dolní a Horní Rakousko), postrádáme zde kromě nejnovějšího stručného přehledu

o průběhu a trasách starých komunikací v českých zemích z pera R. Květa (1997) moderně koncipovanou monografii zpracovávající vyčerpávajícím způsobem tuto tematiku.

U počátků moderního studia středověkých cest na Moravě stála bezesporu mnohostranná osobnost L. Hosáka (např. 1951; 1957; 1967; 1969; 1973; Hosák–Schulz 1965–1966), dílčím způsobem do problematiky zasáhli například V. Richter (1953, 9–24; 1955; 1956; 1964, 1), J. Dobiáš (1927, 20, pozn. č. 58), J. Turek s L. Kopáčem (1941–1942, 215–217), F. Čáda (1965), M. Zemek (1972, 28–38, 59–60, 79), J. Málek (1962; 1970) i další autoři (Tomíček 1926; Hromádka 1933; Horák–Chramosta 1923; Šimák 1917; Charvát 1980; Roubík 1933; Sameš 1933, 69; Janšák 1964; 1967; 1970) a z nejnovějších prací speciálně věnovaných této problematice je nutno zdůraznit studie I. Vávry (1968; 1969; 1971; 1972) o Haberské, Uherské, Trstenické a Polské cestě a pro detailní stanovení jednotlivých tras a jejich větví velmi přínosné studie R. Vermouzka (1971; 1974; 1974a; 1977; 1982; 1983; 1987; 1988; 1992), jenž pečlivým terénním výzkumem a průzkumem dokumentoval dochované a dnes mizející stopy po starých komunikacích (úvozy, brody, smírčí kameny, drobné sakrální objekty atd.). Podobně stanovil na základě písemných i hmotných pramenů a morfologických daností terénu trasy komunikací v rámci brněnské středověké aglomerace a jejím okolí Z. Sviták (1995) a převážně z hlediska geografické podmíněnosti se o to pokusili R. Květ s S. Řehákem (Květ 1993; 1994; Květ–Řehák 1992; 1993).

Studium tras starých cest je samozřejmě součástí bádání o vývoji osídlení ve středověku a sám jejich průběh mohl jeho postup výrazně ovlivnit. Význam dálkových komunikací pro hospodářský život, jeho rozvoj a genezi městských aglomerací netřeba jistě zdůrazňovat. Podobně je to i s šířením kulturních podnětů a technických inovací (Měřínský 1993, 102–104; Měřínský–Zumpfe 1997). Na druhé straně však v době válečných konfliktů znásobovaly ohrožení obyvatel kolem nich, neboť při přesunech se vojska pohybovala především po těchto strategických směrech do vnitrozemí státu. Stejně tomu bylo i s šířením různých nakažlivých epidemických onemocnění více postihujících obyvatelstvo nacházející se v kontaktu s lidmi putujícími po těchto, zejména dálkových komunikacích (Maur 1986; 1989; Horská–Kučera–Maur–Stloukal 1990, 177–211; Mezník 1993; k diskusi o intenzitě morové epidemie šířící se od r. 1347 a jejich dalších důsledcích srov. Čechura 1992, 286–294; Mezník 1995, 702–706).

Morava otevřená na jihu do Podunají byla od nejstarších období pravěku až po vrcholný středověk územím, které spojovalo vyspělejší jih s oblastmi na sever od Sudet a Karpat. Procházeli jím jednotlivci, menší skupiny lidí i celá etnika. Na tomto severojižním směru probíhala obchodní spojení a tyto styky přinášely i řadu novinek, kulturních podnětů a technických inovací. Osu pohybu představovala bezesporu řeka Morava. Tudy až po tok Bečvy, jejíž údolí tvořilo vstup do Moravské brány, vedla prastará komunikace. Její počátky lze hledat nejpozději v období neolitu či eneolitu (Měřínský 1993, 99) a později od protohistorického období se pro ní vžil název Jantarová cesta (Freising 1977). Druhá důležitá komunikační spojnice vycházející z Podunají směřovala ke Znojmu, Moravským Budějovicím, překračovala pomezí mezi Čechami a Moravou široký před započítáním velké středověké kolonizace 13. věku kolem 80 km (Dobiáš 1930, 6–12) směrem na dnešní Polnou a Jihlavu, Německý Brod, u Golčova Jeníkova vycházela směrem na Čáslav a původně vedla do Polabí. Také tento průchod Českomoravskou vrchovinou, ač ne tak důležitý jako směr vedoucí Pomoravím, lze předpokládat nejpozději v mladších obdobích pravěku a bezpečně v době protohistorické – latěnu a římském období (Měřínský 1988, 13–18, 21–22, 36, 38; 1997, 19–20, 30–31).

Římané okamžitě po zřízení nových podunajských provincií Pannonie (zhruba od 35 př. n. l. až 12/9 př. n. l.) a Noricum počínají budovat na celém obsazeném území komunikační infrastrukturu navazující na starší vývoj a správní síť s opěrnými vojenskými body. Jejím východiskem do Podunají byla římská brána k severu – Aquileia při severním pobřeží Jadrana. Odtud vycházely dvě hlavní říšské silnice. Ta, jež nese známé označení Jantarová cesta, obcházela východní Alpy a směřovala na Emonu (Ljubljana, Laibach), Celeiu

(Celje), Poetovio (Ptuj), po překročení Muru se obrátila na sever a oddělila se od ní cesta podél severního břehu Balatonu do Aquinka. Hlavní trasa šla na Savarii (Szombathely, Steinamanger) a za ní se dělila do dvou větví. Východní směr vedl přes Scarabantii (Sopron) do Carnunta (dnes obce Bad Deutsch-Altenburg, Hainburg, Petronell, NÖ), nejdůležitějším římském castru v celém panonském a norickém úseku podunajského limitu (Kandler–Vetters 1989, 202–230). Z Carnunta na Dunaji také vycházela jedna z tras Jantarové cesty procházející Pomoravím k Moravské bráně, a překračujíc zde evropské rozvodí pak pokračující na sever k Baltu. F. Freising (1977) uvádí dvě její varianty oddělující se v prostoru dnešní Břeclavi, z nichž jedna vedla podél pravého břehu řeky Moravy a druhá postupovala západněji na Hovorany, Brankovice, Kroměříž a před vstupem do Moravské brány se u dnešního Přerova obě větve opět spojily. Druhý západní směr hlavní říšské silnice šel na dnešní Wiener Neustadt, Baden u Vídně a pak se připojoval ke komunikaci podél pravého dunajského břehu spojující jednotlivé důležité body na limitu – castra, castella i civilní města. Na východ vedla do Vindobony (Wien) a na západ do Comagenis (Tulln). Vindobona (Kandler–Vetters 1989, 173–186) byla východiskem další větve Jantarové cesty, která mířila na sever, pod mušovským Burgstalle s římskou vojenskou stanicí překračovala Dyji, postupovala do prostoru Pohořelic, obrátila se k východu a kolem návrší Cezavy se přesmykla podél Litavy na Vyškovsko a dále na střední Moravu. Z Vindobony vycházela i již výše zmiňovaná cesta ve směru Hollabrunn, Znojmo, Moravské Budějovice a dále přes Českomoravskou vrchovinu původně do Polabí, a později, kdy se nazývá cesta Haberská, ku Praze (srov. např. Winkler 1985; Stain 1982; Stern 1994; Ehrensperger 1989; de Navarro 1925; Zöllner–Schüssel 1985, 18–19; Tabula Imperii Romani 1986; k centrům na Dunaji vyvíjejících se ve středověká města srov. Měřínský–Zumpfe 1997, 150–151).

Z Aquileie vycházelo i druhé důležité komunikační spojení Itálie s římskými provinciemi na středním Dunaji. Směřovalo přímo k severu přes Viam Belloio SV od Cividale, nad antickou Larice překročilo Predilpaß (1156 m n. m.) a u dnešního Arnoldsteinu vstupovala tato komunikace na území současných Korutan. Přes Santicum (Finkenstein) se cesta dostala do Viruna severně od Klagenfurtu (Zollfeld), původním centru římské provincie Noricum. Zde se křížila s důležitou západovýchodní komunikací podél Drávy, která směřovala na západ přes Teurnii (St. Peter im Holz 4 km záp. od Spittal a. d. D.) a Aguntum (4 km vých. od Lienz), překonala rozvodí a po průchodu Pustertalem se v Brixenu připojila k hlavní severojižní komunikaci nazývané Via Claudia Augusta a později „via commodior“ vedoucí v hlavním pohodlnějším směru na Castrum Maiense (Meran), Reschenscheideck (Reschenpaß, 1504 m n. m.), Fernpaß (1209 m n. m.) a k Augusta Vindelicum (dnešní Augsburg na řece Lech). Východní kratší trasa nabývající dominantního postavení během vrcholného středověku překračující na Brenneru (Brennerpaß, 1369 m n. m.) alpský hřebec procházela antickou Veltidenou (Wilten-Innsbruck), překonala Seefelder Sattel (1185 m n. m.) a ústila též v prostoru dnešního Augsburgu. Od Viruna pokračovala druhá říšská silnice z Aquileie na sever, v Pöllingu se větvila na západní trasu přes Gurktal do Iuvavum (Salzburg) a východní přes Perchauer Sattel do Ovilie (Ovilava, Wels). Zde navazovala na spojnici Iuvava s Lauriakem, (Lorch u Enns) a napojila se na říšskou silnici podél Dunaje. Dílčí komunikace přes Alpy směřovala ještě z Aquileie údolím řeky Tagliamento přímo do Agunta (Stolz 1953, 176; Clevadetscher 1955; Csendes 1966, 48–54; Winkler 1985; Stain 1982; Zöllner–Schüssel 1985, 18; Stern 1994, 135–139; Lippert 1994; Brunner 1994, 200–203).

V literatuře je také zmiňována stará cesta z Durynska přes Čechy na Dunaj, která ústila u Kremže. Musela tedy směřovat Pokampím do prostoru dnešního Zwettlu a horního toku Rakouské Dyje, a potom dále k evropskému labsko-dunajskému rozvodí a po jeho překonání přes pozdější Vitorazko na Lužnici a do jižních Čech (k tomuto komunikačnímu směru v pozdějším období srov. Roubík 1938, 16; Trávníček 1973). Moravu tato komunikace míjela. Její význam v protohistorickém období možno předpokládat a je o ní uvažováno, že sehrála svou významnou roli již při stěhování Langobardů k Dunaji, v taženích

Avarů na konci 6. století a v tažení Dagoberta I. proti Sámovi, a že se zřejmě jednalo o nejdůležitější spojnici z Polabí na Dunaj. Byla to cesta, kterou mělo jít vojsko Frísů, Durynků a Sasů na tažení Karla Velikého proti Avarům roku 791, a kterou se zase vracelo (Ann. reg. Franc. ad a. 791, 86–87, 88; Ann. qui dicuntur Einhardi ad a. 791, 89, 91; srov. MMFH I, 38–39, 40–41; Dobiáš 1963, 6–15; Třeštík 1997, pozn. č. 116 na s. 503). Podle D. Třeštíka (1997, 88) ustupoval po této trase také Ludvík Němec roku 840 před svým otcem z Durynska (Ann. Fuld., Ann. Yburg, Herimanni Chron., Nithardi Historiarum I 8, Anon. Vita Hlud. ad a. 840; srov. MMFH I, 65, 89, 162, 183; II, 32–33). Otázkou ovšem zůstává, musela-li se všechna tato tažení odehrávat v rámci tohoto směru, či západněji, ať již se jedná o směr na Linec, nebo v případě ústupu Ludvíkova k hornímu toku Mohanu a na jih podél toku Řezné k Regensburgu.

Po celý raný středověk musely svojí roli plnit i ony dvě výše zmiňované dálkové trasy vycházející od bývalé římské Vindobony – nynější Vídně – a směřující jednak v trase Stockerau (ev. Klosterneuburg–Tulln)–Hollabrunn–Znojmo–Moravské Budějovice přes pozevní hvozd pokrývající Českomoravskou vrchovinu do Polabí a později ku Praze, i druhý hlavní směr v linii jedné z větví bývalé antické Jantarové cesty od Vídně na Poysdorf, Mikulov, Pohořelice, a odtud jižním Brněnskem přes Vyškovskou bránu do prostoru střední Moravy. Variantu této větve pak s největší pravděpodobností představoval směr vedoucí na Mistelbach, Laa a. d. Thaya, Hevlín a Pohořelice, kde se obě komunikace opět spojovaly. Svojí funkci v tomto období patrně plnila i cesta na Břeclav doložená písemnými prameny v mandátu císaře Jindřicha III. hlásícím se k roku 1056, ale z doby o něco pozdější, a podle uváděného mostného i v pravé zakládací listině kláštera Hradisko u Olomouce z roku 1078 (CDB I, 53 č. 54, 82–85 č. 79, zvl. s. 84; srov. Hosák 1968, 49–50; Csendes 1966, 54–85, 107–109, 116–124, 129–131, 137–143; srov. Vermouzek 1987, 213–214, 216–217).

Tyto výše připomínané komunikace nám pro období 6.–8. století dokumentují i některé numismatické a archeologické nálezy, zejména pohřebiště, ojedinělé hroby i náhodně získané předměty mající vztahy k prostředí pohřebišť s litými garniturami jižně v avarské sídelní oikumeně od Dunaje. Především je to jezdecký hrob z Drasenhofenu a pohřebiště v Dolních Dunajovicích na hlavním směru od Vindobony, i nekropole v Mistelbachu, nález zlatého byzantského solidu Theodosia III. (716–717) tamtéž a s největší pravděpodobností z hrobu pocházející soubor garnitur opasku z Hevlína na variantě této trasy přes Laa a. d. Thaya. Spojení obou variant této cesty může naznačovat také bez dalších známých nálezových okolností uváděný nález nákončí z Pohořelic. Na další využívání cesty od bývalého římského castra Carnuntum nebo i od Vindobony Marchfeldem na sever k soutoku Dyje s Moravou a do prostoru pozdější Břeclavi upozorňuje objev kostrového pohřebiště z 8. století v Schönkirchen-Reyersdorf severozápadně od Gänserndorfu patřícího též k okruhu nekropolí s litými garniturami a na její pokračování jižní Moravou ve směru Hovorany–Brankovice–Kroměříž, navazující na jednu z větví bývalé antické tzv. Jantarové cesty, i hromadné nálezy z Krumvíře a Brankovic (Bartošková 1986, 10–11, obr. 3 na s. 12, 20, 22, obr. 8:A 1–2 na s. 21; Distelberger 1996, zvl. s. 118–122; Justová 1990, 53, 76, 234, 250; Klanica 1972; Lauer mann 1994, 32–33, Abb. 67 auf S. 34; Měřínský 1993, 99–100; Profantová 1992, 667–668 Nr. 23, 670 Nr. 27 u. 28, 671 Nr. 31, 690–691 Nr. 36, Taf. 8:1–4, 9:1–9 auf S. 722–723, 12:1–11 auf S. 726, 15:6–8 auf S. 729, 33:10 auf S. 747).

Trasu komunikace ve směru na Hollabrunn, Znojmo, Moravské Budějovice a dále přes Českomoravskou vrchovinu do Polabí lze snad dokumentovat byzantskou bronzovou mincí Konstantina V., Lea III. a Lea IV. (751–775) nalezenou pod podlahou kostela sv. Filipa a Jakuba v Zellerndorfu SSZ od Hollabrunnu, a potom i nálezy z okolí Znojma. Především je to trojhrbitá šipka, bronzový náramek a bronzové nákončí zdobené jemným pletencovým ornamentem ze Šatova, které jsou pravděpodobně také hrobového původu. Nákončí vykazuje vztahy k alamansko-bajuvarské oblasti, kde jsou podobné exempláře datovány do 2. poloviny 7. století. Dále známe několik artefaktů náležejících k okruhu památek spojovaných s pohřebišti s litými garniturami v karpatské kotlině ze Znojma-Hra-

diště sv. Hipolyta. S trasou komunikace bezesporu souvisí i poklad zlatých východořímských a byzantských mincí objevený v roce 1782 u Zašovic (okr. Třebíč). Jeho nálezové okolnosti ani celkový počet nalezených mincí neznáme a registrovány z něj byly pouze dvě východořímské ražby císaře Zena (474–491 n. l.), jedna Anastasia I. (491–518) a 3 mince byzantského císaře Justiniána I. (527–565), což naznačuje využívání této dálkové trasy v počátcích raného středověku a závěru doby stěhování národů (Distelberger 1996; Justová 1990, 53, 78, 115, 243, 258; Lauermann 1994, 32–33; Měřínský 1988, 16; 1993, 99–100; Profantová 1992, 692 Nr. 44, Taf. 34:6–7 auf S. 748). Řada těchto nálezů soustřeďujících se do míst, kde ležely přechody či brody významných komunikací přes Dyji (Dol. Dunajovice, Hevlín, okolí Znojma), naznačuje, že se zde nacházela určitá předsunutá stanoviště související s jižnější oikumenou charakterizovanou pohřebišti s litými garniturami v oblasti Vídně a západního okraje karpatské kotliny až k východním svahům Vídeňského lesa (Měřínský 1993, 99–100).

V 10. století, po přerušení staré, na římskou říšskou silnici navazující komunikace vedoucí podél Dunaje, nově v karpatské kotlině usazenými kočovnými Maďary, je tato nahrazena severněji procházející západovýchodní komunikací směřující z kordóbského kalifátu přes Francii, jižní Sasko, Vratislav a odtud na Krakov a přes Kyjev k Chazarům a do Číny. Jedna její větev vycházející z Řezna vedla na Prahu a odtud přes Poděbrady k Náchodu a do Kladska. Předpokládána je i další odbočka na Litomyšl a Olomouc, a pak dále Moravskou bránou na Krakov (srov. Vávra 1972, 3–15; Michna 1982, 721–722; Měřínský 1986, 24).

V prostoru jižně od Dunaje, v bývalých římských provinciích Pannonia Superior a Noricum, navázaly základní komunikační trasy na starý systém hlavních římských říšských silnic, a také velká část důležitých dolnorakouských sídlištních aglomerací jižně od Dunaje přerůstajících od 13. století v plně institucionální města vrcholného středověku, povstává v místech bývalých římských vojenských opevněných opěrných bodů na podunajském limitu (castra a castella) nebo civilních provinciálních měst, a to zvláště u dunajských brodů či v prostorech významných komunikačních uzlů i křižovatek hlavních cest. Důležitou roli zde sehrává tok Dunaje využívaný jako mezinárodní tepna tranzitního obchodu i v rámci Východní bavorské marky a později od roku 1156 rakouského vévodství pod vládou rodu Babenberků. Tento vývoj pokračoval po celý vrcholný středověk a Vídeň se stává zejména zprostředkovatelkou dálkového obchodu k jihu, jmenovitě italským Benátkám (Rösch 1982; Zöllner–Schüssel 1985, 62–63, 106–108; Brunner 1994, 197–207, 397–401; Luschin v. Ebengreuth 1897; Zatschek 1949; Csendes 1966, 48–85, 107–253; Měřínský–Zumpfle 1997, 150–151). Mimo hlavní zájem našeho výkladu se již nachází nejdůležitější komunikační trasa směřující z Německa na evropský jih přes Brenner (1369 m n. m.) či okolní alpské průsmyky, jako byl například Reschenpaß (1504 m n. m.) a další přechody (Clevadetscher 1955; Stolz 1953, 177–196; Brunner 1994, 202–203; Brandstätter 1995; Die großen Alpenpässe 1967; Störmer 1987). Lze konstatovat, že hlavní komunikační síť a její hlavní směry v rakouském Podunají a alpských zemích, jejíž základy vytvořila římská moc v prostoru jižně od Dunaje v provinciích Noricum a Raetie, převzal bez větších změn středověk a ve většině případů ji respektují a kopírují i současné hlavní železniční tahy a dálniční trasy. Je to determinováno i přírodními podmínkami celého tohoto prostoru (Brunner 1994, 203; Stern 1994).

Také na jihu Moravy lze počítat s návazností hlavních komunikačních spojnic ve výše popsaných směrech na raně středověký vývoj, ať již to byl hlavní tah směřující od Vídně na Mikulov, Pohořelice a Brno, či od Vídně na Znojmo a dále do nitra Čech. Ještě více k západu umožňovala spojení Čech s dolnorakouským prostorem tzv. cesta Rakouská vedoucí od Raabsu (hrad Rakous) na soutoku Moravské a Rakouské Dyje přes pozdější Slavonice a Staré Město k Landštejnu a Pomezí (Markel), kde byla pravděpodobně zemská brána, a odtud dále přes Stráž, Hatín a Klenovou na Chýnov a Tábor. Existovaly snad i některé podružnější cesty místního významu spojující rakouský Waldviertel a Weinviertel s jihomoravským prostorem (Roubík 1938, 15–16; Vermouzek 1982; 1987, 215–219).

Již v období 11.–12. století nabývají na významu i některé další komunikační směry, především tzv. čejská (v Uhrách zvaná Česká) či později Hodonínská cesta a Uherská stezka vedoucí od prostoru Uherského Hradiště proti toku Olšavy přes Uherský Brod a Starý Hrozenkov na Drietomu a k Váhu, nebo v další variantě přes Strání na Nové Mesto nad Váhom (Roubík 1933; Hromádka 1933; Janšák 1963; 1964; 1967; Vávra 1968; Hosák 1973; Hosák–Schulz 1965–1966; Zemek 1972, 28–38, 59–69, 79; Vermouzek 1987, 216; 1992; Květ 1997, 15, 20).

Z podružných stezek majících kořeny snad již ve 12. století je v literatuře uváděna tzv. cesta Libická vycházející z oblasti Brněnska, eventuálně území při soutoku Oslavy, Rokytne a Jihlavy, a směřující proti proudu Oslavy ke Žďáru nad Sázavou a přes Libici nad Doubravou k Čáslavi, kde se připojovala k Haberské cestě (Horák–Chramosta 1923; Sameš 1933, 69; Roubík 1938, 15; Květ 1997, 17–18). Problematické pak jsou někdy již od 2. poloviny 12. století uváděné počátky existence tzv. Humpolecké stezky. Názory na její průběh se různí. F. Roubík (1938, 15–16) ji vede od Jihlavy k Želivu a dále do Čech. Většinou se však uvažuje o průběhu této komunikace z Humpolce na Krasoňov, Kostelec a dále údolím Třeštica k Hodolicím a přes Telč do prostoru dnešních Dačic (Dobiáš 1927, 20, pozn. č. 58; Turek–Kopáč 1941–1942, 215–217; Richter 1953, 19–22). Pouze hypoteticky je pak předpokládána existence tzv. Lovětinské stezky, jejímž výchozím bodem měl být podle V. Richtera (1953, 9–18, 23–24; 1964, 1) Rajhrad, a další trasa jít na Třebíč, Příbram, Kněžice, Stonařov, Třešť, Batelov, Horní Cerekev a dále do jižních Čech.

Většina důležitých i hypoteticky předpokládaných komunikačních tras raně středověkého období směřovala v rámci jižní Moravy do prostoru Brněnska. Odtud vycházela nejpozději již od předvelkomoravského období hlavní spojnice jižní Moravy s Čechami tzv. Trstenická stezka, pro jejíž celou trasu pokračující dále od Brna do Uher je navrhován ne příliš výstižný název Česká. Od Brna na sever vedla původně ve směru Lipůvka, Černá Hora, Svitávka, Svojanov a Litomyšl. Teprve v době vrcholného středověku se prosadila trasa přes Letovice, Svitavy a Trstěnici, podle níž dostal úsek od Litomyšle k Brnu i svůj název (Šimák 1917; Tomíček 1926; Roubík 1938, 15; Vávra 1971; Vermouzek 1971; Charvát 1980; Květ 1997, 15, 22).

Také samotné Brno se po svém dotvoření v plně institucionální město završeném udělením městských práv v roce 1243 stává v období vrcholného středověku hlavním jihomoravským komunikačním uzlem (Čáda 1965; Vávra 1968; 1971; Hosák 1967; 1973; Vermouzek 1971; 1974; 1974a; 1982; 1983; 1987, 216–219; 1988; Sviták 1995) a prakticky jím zůstává až do novověku. Ale to je již jiná kapitola vývoje moravské sítě cest.

## **Prameny a literatura**

- ANN. QUI DICUNTUR EINHARDI: Annales qui dicuntur Einhardi – Annales regni Francorum.  
ANN. REG. FRANC.: Annales regni Francorum, MGH SS rer. germ. (ed. F. Kurze). Hannoverae 1895.  
ANN. FULD.: Annales Fuldenses, MGH SS I, 337–415 (ed. G. H. Pertz); MGH SS rer. germ. (ed. F. Kurze). Hannoverae 1891.  
ANN. YBURG.: Annales Yburgenses, MGH SS XVI, 434–438 (ed. G. H. Pertz). Hannoverae MDCCCLVIII.  
ANON. VITA HLUD.: Anonymi Vita Hludowici imperatoris, MGH SS II, 604–648 (ed. G. H. Pertz). Hannoverae MDCCCXXIX.  
BARTOŠKOVÁ, A., 1986: Slovanské depoty železných předmětů v Československu, StAU ČSAV Brno, roč. XIII, sv. 2. Praha.  
BRANDSTÄTTER, K., 1995: Verkehr und Handel. In: Eines Fürsten Traum. Meinhard II. – Das Werden Tirols. Tiroler Landesausstellung 1995. Schloß Tirol-Stift Stams, 267–271. Katalog Südtiroler Landesmuseum Schloß Tirol – Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, Innsbruck.  
BRUNNER, K., 1994: Herzogtümer und Marken. Vom Ungarnsturm bis ins 12. Jahrhundert. Österreichische Geschichte 907–1156. Hg. von Herwig Wolfram. Wien.  
CDB: Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae I (ed. G. Friedrich). Praha 1904.  
CLEVADETSCHER, O. P., 1955: Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 5, 1–30.  
CSENDES, P., 1966: Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter. Masch. Diss. Wien.

- ČÁDA, F., 1965: Brno – křižovatka starých cest, BMD VII, 151–162.
- ČECHURA, J., 1992: Mor, krize a husitská revoluce, ČČH XCII, 286–303.
- DEMEK, J.–NOVÁK, V. et al., 1992: Neživá příroda, Vlastivěda moravská. Země a lid. Nová řada, svazek I. Brno.
- DIE GROSSEN ALPENPÄSSE 1967: Die großen Alpenpässe. Reiseberichte aus neun Jahrhunderten (hg. von G. Hanke). München.
- DISTELBERGER, A., 1996: Das awarische Gräberfeld von Mistelbach (Niederösterreich). Monographien zur Frühgeschichte und Mittelalterarchäologie 3 (Hrsg. von F. Daim). Innsbruck.
- DOBIÁŠ, J., 1927: Dějiny královského města Pelhřimova a jeho okolí, díl I. Doba předhusitská. Praha.
- 1930: Německé osídlení ostrůvku jihlavského, ČAŠ VIII, 1–92.
- 1963: Seit wann bilden die natürlichen Grenzen von Böhmen auch seine politische Landesgrenze?, Historica VI, 5–44.
- EHRENSPERGER, C. P., 1989: Römische Straßen. Charakterisierung anhand der Linienführung, Helvetia Archaeologica 20, Nr. 78, 42–77.
- d'ELVERT, Ch., 1853: Geschichte der Landkarten von Mähren und Österreichisch Schlesien. In: Schriften der hist.-statist. Sektion, Bd. 5, S. 79–97.
- 1855: Geschichte der Verkehrs-Anstalten in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien. Schriften der hist.-statist. Sektion, Bd. 8. Brünn.
- FREISING, F., 1977: Die Bernsteinstraße aus der Sicht der Straßentrassierung. Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, Heft 5. Bonn–Bad Godesberg.
- HERIMANNI CHRON.: Herimanni Augiensis Chronicon, MGH SS V, 67–133 (ed. G. H. Pertz). Hannoverae MDCCCXLIV.
- HORÁK, F.–CHRAMOSTA, E., Cesta libická v dějinných proměnách se stezkami vedlejšími a strážnicemi. Praha.
- HORSKÁ, P.–KUČERA, M.–MAUR, E.–STLOUKAL, M., 1990: Dětství, rodina a stáří v dějinách Evropy. Praha.
- HOSÁK, L., 1951: Zemské stezky a podružné cesty na Moravě v době předhusitské, ČSPS LIX, 82–87.
- 1957: Zásady pro určování směru středověkých cest, ČSPS LXV, 147–148.
- 1967: Trasa obchodní cesty z Brna do Čech ve světle pomístních jmen, ZMK ČSAV 8, 213–215.
- 1968: Od nejstaršího pramenného údobí do válek husitských. In: Břeclav, dějiny města, 45–62. Břeclav.
- 1969: Poznámky k určování směru středověkých obchodních cest, ZMK ČSAV 10, 213–220.
- 1973: Středověká mezinárodní obchodní cesta jižní Moravou, JM 9, 143–147.
- HOSÁK, L.–SCHULZ, J., 1965–1966: Středověké cesty přes Ždánický les a Chřiby, Od Hradské cesty, 25–26.
- HRAŠE, J. K., 1885: Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách. Nové Město nad Metují.
- HROMÁDKA, J., 1933: Česká cesta na Slovensku a Žižkovo tažení do Uher r. 1423, Časopis učené společnosti Šafařkovy 7, 416–450.
- CHARVÁT, P., 1980: Hrutov – včerejšek a dnešek jednoho problému, FHB 2, 39–76.
- CHOC, P., 1965: Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. století, SbČSZ 70, 16–30.
- JANŠÁK, Š., 1993: Nový smer Českej cesty od začiatku XV. storočia, Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy v Gottwaldově č. 3–4, 84–87.
- 1964: Cesta českých stráží, GČ XIII, 326–339.
- 1967: Prechod Českej cesty cez údolie Nitry pri Dvoroch nad Žitavou, GČ XIX, 114–139.
- JIREČEK, H., 1856: O starých cestách z Čech a Moravy do zemí sousedních, ČNM XXX/II, 114–129.
- JUSTOVÁ, J., 1990: Dolnorakouské Podunají v raném středověku. Slovanská archeologie k jeho osídlení v 6.–11. století. Praha.
- KAMENNÉ KŘÍŽE 1997: Kamenné kříže Čech a Moravy. Praha.
- KANDLER, M.–VETTERS, H., 1989: Der römische Limes in Österreich. Ein Führer. Wien.
- KLANICA, Z., 1972: Předvelkomoravské pohřebiště v Dolních Dunajovicích, StAU ČSAV Brno, roč. I, sv. I. Praha.
- KUBÍČEK, J.–NÁDVORNÍKOVÁ, M., 1994: Bibliografie k vývoji Moravy a Slezska. Literatura z let 1801–1993. Brno.
- KVĚT, R., 1993: Stezky brněnského údělu, BMD XI, 122–125.
- 1994: Staré stezky na Brněnsku, BMD XII, 255–285.
- 1997: Staré stezky v České republice. Brno.
- KVĚT, R.–ŘEHÁK, S., 1992: Prehistorické stezky a jejich predispozice (mapa 1 : 3 000 000). In: Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva, list B 4. Geografický ústav ČSAV, Brno.
- 1993: Prehistorické stezky a jejich geografická podmíněnost, SbČGS 98, 244–246.
- LAUERMANN, E., 1994: Gräber sprechen wo die Geschichte schweigt. Grabbrauch im Weinviertel Niederösterreichs von der Urzeit bis ins Frühmittelalter. Traismauer.
- LIPPERT, A., 1994: Zwei römische Paßstraßen über die hohen Tauern. In: H. Friesinger–J. Tejral–A. Stuppner (Hrsg.), Markomannenkriege. Ursachen und Wirkungen. Spisy Archeologického ústavu AV ČR Brno I, 407–429. Brno.

- LUSCHIN von EBENGREUTH, A., 1897: Handel, Verkehr und Münzwesen. In: *Geschichte der Stadt Wien* 1, 397–444. Wien.
- MÁLEK, J., 1962: Zemské stezky na jihozápadní Moravě v době předhusitské, *ČSPS LXX*, 193–197.  
– 1970: K využití biogeocenologické typologie pro studium vývoje osídlení (Problematika počátku pomezí hvozdu na Haberské cestě), *HG* 5, 79–81.
- MAUR, E., 1986: Morová epidemie roku 1380 v Čechách, *HD* 10, 37–71.  
– 1989: Příspěvek k demografické problematice předhusitských Čech (1346–1419), *AUC, Phil. et hist.* 1, 7–71.
- MEZNÍK, J., 1993: Mory v Brně ve 14. století, *Mediaevalia historica Bohemica* 3, 225–234.  
– 1995: Mor z roku 1380 a příčiny husitské revoluce, *ČČH XCIII*, 702–710.
- MĚŘÍNSKÝ, Z., 1986: Morava v 10. století ve světle archeologických nálezů, *PA LXXVII*, 18–80.  
– 1988: Počátky osídlení Brtnicka a nejstarší dějiny obce. In: *Dějiny Brtnice a připojených obcí*, 13–49. Brno.  
– 1993: Otázky kolonizace a interetnických vztahů na středověké Moravě, *AH* 18, 99–118.  
– 1997: Moravské Budějovice a okolí v pravěku a raném středověku. Středověké město. In: *Dějiny Moravských Budějovic. Od pravěku do roku 1945*, 11–32, 33–66. Třebíč.
- MĚŘÍNSKÝ, Z.–ZUMPFE, E., 1997: Jihomoravská a dolnorakouská města, jejich místo v kulturním vývoji a odraz v hmotné kultuře, *AH* 22, 145–158.
- MICHNA, P., 1982: K utváření raně středověké Moravy (Olomouc a historické Olomoucko v 9. až počátku 13. století), *ČsČH XXX*, 716–744.
- MMFH: *Magnae Moraviae fontes historici – Prameny k dějinám Velké Moravy*. I. *Annales et Chronicae, Pragae–Brunae MCMLXVI* (ed. D. Bartoňková, L. Havlík, Z. Masařík, R. Večerka); II. *Textus biographici, hagiographici, liturgici, Brno MCMLXVII* (ed. D. Bartoňková, L. Havlík, J. Ludvíkovský, Z. Masařík, R. Večerka).
- de NAVARRO, J. M., 1925: Prehistoric routes between northern Europe and Italy defined by the amber trade, *The geographical Journal* LXVI, 481–507. London.
- NAVRÁTIL, V.–PROCHÁZKA, Z., 1987: Výstražná znamení na komunikacích 15. a 16. století, *Památky a příroda* 12, č. 10, 593–595.
- NEZBEDOVÁ-OLIVOVÁ, L., 1968: Názvy cest a jejich třídění, *Onomastické práce* 2, 121–132.
- NITHARDI: *Nithardi Historiarum libri*, *MGH SS II*, 649–672 (ed. G. H. Pertz). Hannoverae MDCCCXXIX.
- NOVOTNÝ, B., 1986: Staré obchodní cesty v Čechách a na Moravě ve světle nálezů mincí z 10.–13. století a jejich vztahy k archeologickým a písemným pramenům. In: *Denárová měna na Moravě. Sborník prací z III. numismatického symposia 1979. Ekonomicko peněžní situace na Moravě v období vzniku a rozvoje feudalismu (8.–12. století)*, 52–85. Brno.
- POŠVÁŘ, J., 1964: Obchodní cesty v českých zemích, na Slovensku, ve Slezsku a Polsku do 14. stol., *Slezský sborník* 62, 54–63.
- PROFANTOVÁ, N., 1992: Awarische Funde aus den Gebieten nördlich der awarischen Siedlungsgrenzen. In: *Falko Daim (Hg.), Awarenforschungen, Band 2*, 605–801. Mit einem Beitrag von Jaroslav Frána und Antonín Maštálka (S. 779–801). *Archaeologia Austriaca, Monographien, Band 2. Studien zur Archäologie der Awaren* 4. Wien.
- RICHTER, V., 1953: K nejstarším dějinám Třeště, *ČSPS LXI*, 7–37.  
– 1955: Staré stezky na Moravském Třebovsku, *ČSPS LXIII*, 193–203.  
– 1956: Hraniční hvozď v okolí Moravskotřebovska, *ČSPS LXIV*, 141–161.  
– 1964: K založení premonstrátského kláštera v Nové Říši, Jihlava.
- RÖSCH, G., 1982: *Venedig und das Reich. Handels- und verkehrspolitische Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit*. Bibliothek des Deutschen Historischen Instituts in Rom 53. Tübingen.
- ROUBÍK, F., 1933: Hraniční spory moravsko-uherské v 16. až 18. století, *Sborník archivu ministerstva vnitra republiky československé sv. 6*, 181–318.  
– 1938: *Silnice v Čechách a jejich vývoj*. Praha.  
– 1951–1955: *Soupis map českých zemí, díl 1–2*. Praha.
- SAMEŠ, Č., 1933: Klášter Vilémovský, *ČSPS XLI*, 34–39, 69–77, 176–180.
- STAIN, E. R., 1982: *Zu römischen Straßenstationen im Alpenraum*, *Masch. Diss.* Wien.
- STERN, J., 1994: *Wo Römerräder rollten. Überlegungen zum Verlauf römischer Straßen*. Österreichisches archäologisches Institut, *Sonderschriften, Band 24*. Wien.
- STÖRMER, W., 1966: *Fernstraße und Kloster. Zur Verkehrs- und Herrschaftsstruktur des westlichen Altbayern im frühen Mittelalter*, *Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte* 29, 299–343.  
– 1987: *Die Brennerroute und deren Sicherung im Kalkül der mittelalterlichen Kaiserpolitik. Alpenübergänge vor 1850*, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beih.* 83, 156–161.
- STOLZ, O., 1953: *Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert*. Innsbruck.
- SVITÁK, Z., 1995: Několik poznámek k průběhu komunikací v regionu brněnské aglomerace do vzniku středověkého města, *BMD XIII*, 186–205.
- ŠIMÁK, J. V., 1917: Ještě o Hrutově a stezce Trstenické, *ČČH XXIII*, 157–171.
- ŠTĚPÁNEK, M., 1968: *Patrocinia a středověké cesty (Příspěvek k dějinám osídlení 4)*, *ČsČH XVI*, 551–570.

- TABULA IMPERII ROMANI, 1986: Tabula Imperii Romani. Castra Regina, Vindobona, Carnuntum. Praha.
- TOMÍČEK, A., 1926: Stezka Trstenická a pole Hrutovská (Nástin dějin Litomyšlska, Poličska a Mýtska do r. 1265). Litomyšl.
- TRÁVNÍČEK, D., 1973: Staré cesty na Vitorazku a územní vývoj této oblasti, HG 11, 101–114.
- TREMEL, F., 1969: Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs von den Anfängen bis 1955. Wien.
- TŘEŠTÍK, D., 1997: Počátky Přemyslovců. Praha.
- TUREK, J.–KOPÁČ, L., 1941–1942: Místopis klášterství želivského kolem r. 1200, ČSPS XLIX–L, 196–217.
- VÁVRA, I., 1968: Uherská cesta, HG 1, 43–61.
- 1969: Haberská cesta, HG 3, 8–32.
  - 1971: Trstenická cesta, HG 6, 77–132.
  - 1972: Polská cesta, HG 8, 3–30.
- VERMOUZEK, R., 1971: Poznámky k Trstenické stezce, VVM XXIII, 167–187.
- 1974: Měnínská cesta, JM 10/I, 143–150.
  - 1974a: Olomoucká cesta, VVM XXVI, 269–277.
  - 1977: Zájezdni hospody, JM 13, 129–139.
  - 1982: Mikulovská cesta, JM 18, sv. 21, 86–102.
  - 1983: Brno - křižovatka starých cest. In: Brno mezi městy střední Evropy, 186–190. Brno.
  - 1987: Středověké komunikace na jižní Moravě, Mikulovská symposia. XVI. MS 1986. Vývoj obydlí, sídlišť a sídlištní struktury na jižní Moravě, 213–219. Praha.
  - 1988: Znojemská cesta, JM 24, sv. 27, 115–132.
  - 1992: Dobytčí cesta, JM 28, sv. 31, 57–67.
- VITÁSEK, F., 1973: Vývoj moravské geografie. Praha.
- WINKLER, G., 1985: Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum – Österreich. Itinera Romana 6. Schriften des Limesmuseums Aalen 35. Stuttgart.
- ZATSCHEK, H., 1949: Handwerk und Gewerbe in Wien. Wien.
- ZEMEK, M., 1972: Moravsko-uherská hranice v 10. až 13. století (Příspěvek k nejstarším dějinám Moravy). Brno.
- ZÖLLNER, E.–SCHÜSSEL, T., 1985: Das Werden Österreichs. Ein Arbeitsbuch für österreichische Geschichte. Wien.

## Zusammenfassung

### Handelsstraßen in Südmähren und Niederösterreich bis zur Zeit des Hochmittelalters

Bei der Erforschung der mittelalterlichen Straßen muß eine ganze Reihe von Geistes- und Naturwissenschaften herangezogen werden und ist somit ein typisches Beispiel für eine interdisziplinäre Untersuchung. Nur so ist es möglich, neue Erkenntnisse zu den Details der eigentlichen Trassen der Straßen im Terrain in diesen Gebieten zu gewinnen. Es ist notwendig, alle Arten von Quellen (historische Quellen, Karten, kunstgeschichtliche, archäologische und numismatische Quellen u.s.w.) und vor allem die Spuren der alten Straßen im Gelände auszunützen.

Die ältesten Handelsfernstraßen haben ihre Wurzeln schon in vorgeschichtlicher Zeit. Den Grundstein für das Straßennetz in den Gebieten südlich der Donau legte die römische Macht in den neu entstandenen Provinzen Pannonia Superior, Noricum und Raetia. Das römische Tor nach Norden war Aquilea, an der adriatischen Küste gelegen, und von hier aus führten 2 Hauptreichsstraßen über die Alpen zur Donau und zu den hiesigen Hauptlegionslagern Carnuntum, Vindobona und Lauriacum. Die nächsten, westlich situierten Hauptverbindungen über die Alpen bildeten die Straßen über den Brenner und andere Alpenpässe, deren gemeinsames Ziel der Fluß Lech war. Von Carnuntum, Vindobona und wahrscheinlich auch Favianis (Mautern am rechten Donauufer gegenüber von Krems) aus führten ebenfalls Hauptstraßen nach Norden in das Innere des Barbaricums. Diese Straßen erfüllten ihre Rolle auch im Frühmittelalter, was durch eine Reihe von archäologischen und numismatischen Funden belegt wird.

Im Raum südlich der Donau, in den ehemaligen Provinzen Pannonia Superior, Noricum und Raetia wurden ebenfalls die Hauptkommunikationstrassen auf dem System der wichtigsten römischen Reichsstraßen errichtet. Ein großer Teil der bedeutendsten Siedlungsagglomerationen in Niederösterreich südlich der Donau entstanden entlang dieser Straßen. An Plätzen von römischen Militärpunkten (Legionslagern und Kastellen) sowie zivilen Provinzialstädten, besonders aber bei den Donaufurten und an den wichtigsten, ehemals römischen Kommunikationsknotenpunkten und -kreuzungen wurden vom 13. Jh. an bis zum Hochmittelalter Städte gegründet, die eine Reihe von Privilegien erhielten.

Eine Hauptrolle in diesem Kommunikationsnetz spielte auch der Donaufluß als internationaler Handelsweg. Im Hochmittelalter verstärkte sich diese Entwicklung und Wien entstand. Diese Stadt fungierte hauptsächlich als Vermittlungspunkt im internationalen Handel, sowohl zwischen West und Ost, als auch Nord und Süd und hier besonders nach Venedig. Auch in Südmähren muß man mit der Einbindung in dieses Hauptkommunikationsnetz in der frühmittelalterlichen Zeit rechnen und es entstand vom 13. Jh. an ein Hauptknotenpunkt, der es bis zur heutigen Zeit geblieben ist – die Stadt Brünn.

