

1978

**PŘÍSPĚVEK K VÝVOJI OSÍDLENÍ A VZNIKU
CEST NA JIŽNÍ MORAVĚ**

DUŠAN TRÁVNÍČEK

Katedra geografie přírodovědecké fakulty Univerzity J. E. Purkyně, Brno,
Kotlářská 2, ČSSR

Резюме

О ЗАСЕЛЕНИИ И ВОЗНИКНОВЕНИИ ДОРОГ
В ЮЖНОЙ МОРАВИИ*Душан Травничек*

Южная Моравия непрерывно заселена уже в времен неолита; славяне здесь поселились в 5-ом веке, главный поток немецкой колонизации затронул эту область в начале 13-ого века. Однако здесь не образовалась сплошная немецкая территория. Населенные пункты возникали террасами, для дорог были использованы плоскости речных террас и выравненные поверхности. Городская локация и большие населенные пункты стали носителями интенсивной хозяйственной жизни и перекрестками дорог. В историческое время сохранилось первичное направление дорог и основной характер местности. Эти факты следовало бы принимать во внимание при рассуждении о новом административном устройстве, которое должно было бы исходить из экономических условий, а с частности условий заселения и транспорта.

Summary

A CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT
OF SETTLEMENT AND THE ORIGIN OF ROADS
IN THE SOUTH OF MORAVIA

Southern Moravia has been populated without interruption since the neolithic era. The Slavs came there in the 5th century, the main stream of German colonization affected that territory at the beginning of the 13th century. But a coherent German speaking territory did not originate there. The settlements were formed on terrace steps, the roads utilised the plateaus of river terraces and flattened surfaces. Municipal locations and major settlements became bearers of intensified economic life and crossroads. In the historical period the original directions of roads were kept as well as the basic nature of the landscape. Those factors should be borne in mind when considering the new administrative organisation, which should include economic, but above all settlement and traffic conditions.

1. NEJSTARŠÍ OSÍDLLENÍ A CHARAKTER KRAJINY

V současné době se u nás opět projevují úvahy o novém administrativním uspořádání, které by se mělo opírat o optimální podmínky ekonomicko-geografické a značnou měrou speciálně o poměry sídelní a dopravní. K řešení tohoto úkolu by snad mohl přispět i nástin poznatků vývoje osídlení a vzniku cest v jedné z nejstarších sídelních oblastí u nás, na jižní Moravě.

Počátky osídlení se zde datují již do paleolitu a neolitu. Soudí se, že toto osídlení patřilo lidu kultury tzv. popelnicových polí. Pak již byly tyto končiny osídleny nepřetržitě. Ve 4. století př. n. l. sem pronikli Keltové, tři stolení nato Kvádové. Konečně na počátku naší éry stanuli v této oblasti Římané. Za Dunajem hodlali vybudovat předmostí své rozsáhlé říše. Z historie je známá lokalita Mušova. Touto oblastí vedla tehdy známá „Jantarová cesta“, spojující pomoravskou oblast baltskou a jadranskou.

V paleolitu i neolitu mělo jihomoravské území charakter stepi s odpovídajícím rostlinstvem i zvířenou. Spraš pokrývala značné územní plochy. Svou rozlehlostí a řadou otevřených ploch lákala tato oblast k osídlení. Genezi souvrství přeplavených spraší v nadloží pohřbené půdy v nižších úvalových částech lze klást patrně do souvislosti se zvýšenou erozí při rozšiřování plochy zemědělské půdy na úkor lesních porostů ve vyšších částech povodí. To se stávalo již v počátcích slovanského osídlování. Slované osídlili toto území až k Dunaji. To se později stalo součástí říše Velkomoravské s vysokou úrovní zemědělství i specializovanou řemeslnou výrobou.

2. OBDOBÍ NĚMECKÉ KOLONIZACE

V souvislosti s německou kolonizací dnešních Dolních Rakous, podporovanou rodem Babenberků, začalo však slovanské území na sever od Dunaje v 10. století ustupovat směrem k dnešní hranici, zvláště po míru řezenském r. 1041. Na sklonku 11. století byl v Rakousích kolonizační proces v podstatě ukončen a v následujícím století se kolonizace začala přesunovat na jižní Moravu. Hlavní proud německé kolonizace zde však proběhl až v prvních dvou desetiletích 13. století. Do čtyřicátých let byl pak již ukončen. V polovině 13. století byla jižní Morava na tehdejší dobu již zcela zalidněna, zhruba o 50 let dříve než méně vhodné oblasti. Kolonizace zde ovšem nevytvořila souvislé německé jazykové území (k tomu došlo až v 18. stol.), nýbrž jen smíšené. Tuto kolonizaci lze spojovat se snahou feudálů o zintenzivnění hospodářského života, ke kterému byl potřeba většího počtu pracovních sil.

2.1 Charakter jihomoravské krajiny v době kolonizace

Jižní Morava měla pro středověkou kolonizaci a s tím související větší hustotu osídlení daleko lepší předpoklady než jiné moravské oblasti. Byla zde rovinatá území, zvlhčená jen mírnými pahorkatinami a již dříve poměrně hustě osídlená i dostatečně úrodná, schopná přijmout další obyvatelstvo. Pro zakládání sídel byl nejdůležitější výskyt vody. Osídlování postupovalo zpravidla při tocích vod, nejčastěji proti toku větších řek a jejich přítoků. Pro hospodářský rozvoj

bylo důležité i klima. Tato oblast patří na Moravě k nejteplejším. Ve středověku tam bylo mnohem více vodních ploch, které podstatně snižovaly teplotní výkyvy. Charakter stepní krajiny byl při poměrně hustém osídlení brzy zatlačen tzv. kulturní stepí. Stopy po stepní vegetaci zůstaly jen v travnatých kopcích a stráních. Síť venkovských sídel byla závislá na výskytu vody, konfiguraci terénu, zemědělské výrobě i směru cest. Hlavním tokem byla Dyje, měnící v rovinatém kraji často své koryto. Jako zbytky dřívějších toků zůstala nesčetná jezírka, jejichž vodní plocha se za povodní rozšiřovala. Osady se proto většinou zakládaly na vyvýšených místech, buď při řece na vyšším břehu nebo na místě od řeky poněkud vzdáleném a chráněném před povodněmi a v takovém případě se vyhledávaly pro sídlo i místa ve sníženinách. Tam byla totiž lepší možnost zásobování pramenitou vodou. Výhodná byla poloha sídel na terasových stupních v blízkosti terasových hran, nikoliv na rozsáhlých plošinách říčních teras. Ty mají nedostatek vody a pro zakládání sídel nejsou vhodné. K tomu se přidružoval fakt, že plošiny měly nejvhodnější zemědělskou půdu.

3. CESTY, VOLBA JEJICH TRAS A VÝZNAM

Reliéf, hlavně sklonové směry, sehrál důležitou roli při volbě tras cest. Již jejich původní směry využívaly plošin říčních teras a zarovnaných povrchů. V dlouhých úsecích byly přímé a neprocházely přímo intravilány obcí při nich ležících. V podstatě na ně pak navázaly i novodobé silnice. V této oblasti směřovala ve středověku většina obchodních cest kolmo k Dyji, kde byly přechody u Břeclavi, Podivína, Dolních Věstonic, Mušova, Drnholce, Hevlína, Hrádku a Jaroslavic. Hlavní spojnice z Dolních Rakous směřovala přes Mikulov a Mušov k Pravlovu a odtud na Rajhrad a Měnin. Tam se větvila na směr k Moravské bráně a na cestu do Kladska. Městská kolonizace přinesla v trasách cest určité odchytky. Měnin ustoupil Brnu, Pravlov Pohořelícím, kde se napojovala významná cesta do Znojma a na východ do Hustopečí. Výhodné poloze na přechodu přes Jihlavu vděčí Pohořelice za svůj význam. Těchto hlavních směrů cest se přidržely i později budované silnice, jimiž vyhovovaly příznivé terénní podmínky a kromě toho i vhodně spojovaly danou sídelní strukturu.

4. EKONOMICKÝ CHARAKTER JIHOMORAVSKÉ OBLASTI

Zvýšení počtu obyvatel zhruba na dvojnásobek předkolonizačního stavu vedlo ke změnám. Městské lokace se staly hlavním nositelem zintenzivněného hospodářského života. Jejich trhy byly hojně navštěvovány a staly se i křižovatkami dálkových cest. Menší důležitost měla řemeslná výroba. V oblasti stále převažovala drobná venkovská sídla. Jejich obyvatelé se zabývali hlavně zemědělstvím. Kolonisté zavedli pěstování vína, jež díky příznivým půdním i klimatickým podmínkám zde získalo významné postavení. Dostatečné množství pastvin umožňovalo rozsáhlejší chov dobytka.

5. ADMINISTRATIVNÍ VÝVOJ JIHOMORAVSKÉ OBLASTI

Po rozpadu Velkomoravské říše a krátké okupaci moravského území Maďary došlo k trvalému spojení s Čechami, kam se přeneslo i centrum Českého státu. Jižní Morava byla v tomto státě nejstarším sídelním územím. R. 1182 se Morava stala markrabstvím. Její území se dělilo na úděly, které dostávali do správy členové panovnického rodu. V jižní části to bylo Bítovsko, Znojemsko, Břeclavsko i Brněnsko. Administrativní jednotkou nižšího řádu byly hradské obvody, k nimž patřily hradské (hradové) obce. Tím se zvýraznilo sepětí hradu s příslušným okolním osídlením. Bez něho by hrad neměl sociálního smyslu a bez hradu by zase toto osídlení postrádalo vyšší formu organizace. Hrady jako střediska byly budovány na vyvýšených místech. Byly sídlem administrativní i ekonomické právy. Vlastní ekonomický život se však vyvíjel v podhradí. Střediskem byl např. bítovský, vranovský, břeclavský, strachotínský a další hrady v oblasti Pavlovských vrchů. Tam po r. 1180 nahradily strachotínský hrad Děvičky. Později se stala hospodářským centrem obec Strachotín, mající výhodnou polohu při přechodu přes Dyji. Význam nabyla i místa na křižovatkách cest, jako Podivín, Pravlov (vystřídaly jej Pohořelice), Měnín (později Brno), Rajhrad, Břeclav, Mikulov, Hustopeče, Hevlín, Znojmo. Vzrostl i význam středisek feudálních panství, např. Lednice, Valtic a Mikulova (u toho i z důvodů dopravních). Ve 14. století Morava dostala centrální správu; hradské zřízení vystřídaly kraje a okresy. Od druhé poloviny 19. století byla obdobně jako v Čechách krajům nadřazena ještě správa zemská, jež se udržela po celé jedno století.

6. CELKOVÝ CHARAKTER JIHOMORAVSKÉ OBLASTI V PRŮBĚHU VÝVOJE

Vývoj osídlení, sídelní struktura i hlavní směry cest na jižní Moravě nedoznaly v průběhu vývoje podstatných změn. Osídlení je od neolitu nepřetržité. V historické době zůstalo osídleno totéž území, i když se podstatně změnila hustota zalidnění. Nepodstatné byly změny vnějších i vnitřních hranic. Většina středisek si zachovala svůj význam. Městské lokace vznikly většinou na místě dřívějších venkovských sídel nebo v jejich bezprostřední blízkosti (např. Břeclav, Mikulov, Hustopeče). Zůstal zachován i směr hlavních cest. Železnice, budované v 19. století většinou sledovaly trasy dřívějších cest. I základní charakter krajiny se příliš nezměnil. K podstatnější změně došlo po r. 1945, kdy bylo německé obyvatelstvo, které do těchto končin přišlo v kolonizačních vlnách 13. a 18. století, vysídleno. Přesídlilo sem pak české obyvatelstvo z vnitrozemí. Poměrně brzy se podařilo obnovit ekonomickou rovnováhu celé jihomoravské oblasti. Tento proces podstatně urychlilo združstevnění vesnice.

LITERATURA

- Černý F. (1917—1918): Příspěvky k historickému zeměpisu Moravy. Časopis Matice moravské roč. 41—42. 1—68, Brno.
- Demek J. (1960): Periglaciální rysy v reliéfu Dyjskosvrateckého úvalu. Geografický časopis XII. 161—173, Bratislava.
- Havlík L. (1963): Staří Slované v rakouském Podyjí v době od 6. do 12. století. Rozpravy ČSAV, sv. 73, seš. 9, Praha.
- Hosák L. (1967): Středověká kolonizace Dyjskosvrateckého úvalu. Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Fac. Phil. 42, Historica XI., Olomouc.
- Hosák L. (1948): Dějiny Hustopečska do poloviny 14. století, Praha.
- Hosák L., Valoušek B., Šuk V. (1959): Mikulovsko. Vlastivědný sborník, Brno.
- Novotný V. (1937): České dějiny. Dílu I. část 4. Rozsah české moci za Přemysla II. Otakara (1253—1271), Praha.
- Poulik J. (1950): Jižní Morava, země dávných Slovanů, Gottwaldov.
- Vaněček V. (1949): Prvních tisíc let..., Praha.

