

# BRNO

## V MINULOSTI A DNES

*Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě Brna*

# XVII

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA  
ARCHIV MĚSTA BRNA

BRNO 2003

## POLNÍ ULICE – PŘEDCHŮDKYNĚ CÍSAŘSKÉ SILNICE? PRŮBĚH TZV. MIKULOVSKÉ, RESPEKTIVE VÍDEŇSKÉ CESTY PRAVOBŘEŽÍM STARÉHO BRNA

V roce 1982 vydal Rostislav Vermouzek článek týkající se trasy spojující před vznikem císařské silnice Brno s Mikulovem a s rakouským územím.<sup>1</sup> Na rozdíl od starších studií<sup>2</sup> rekonstruoval průběh severojižní dálkové trasy tak, že ji vedl Polní ulicí dále k jihu. Přestože k tomuto závěru dospěl dnes velmi diskutabilní metodou, pomíjel výpověď důležitých ikonografických pramenů a přestože ke vzniku hypotézy o významu Polní ulice dokonce přispěl naprosto evidentní omyl, jeho studie je velmi často citována a jeho model přejímán.<sup>3</sup> Dálková trasa odbočující Polní ulicí byla odbornou veřejností víceméně přijata a objevuje se ve studiích o středověkém Brně dosud, často a ráda. Tato trasa je běžně považována za předchůdce císařské silnice do Vídně z roku 1727 a bývá nekriticky spojována se středověkým a dosti často i s raně středověkým osídlením.<sup>4</sup> Co horšího, je už v představách některých badatelů zakořeněna do té míry, že s ní operují, i když znají prameny, které Vermouzkovu rekonstrukci nepotvrzují.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Rostislav VERMOUZEK, *Mikulovská cesta*. In: Jižní Morava 18, 1982, s. 86–102.

<sup>2</sup> Srovnej především František ČÁDA, *Brno – křižovatka starých cest*. In: Brno v minulosti a dnes (dále jen BMD) 7, Brno 1965, s. 153; Cecílie HÁLOVÁ-JAHODOVÁ, *Brno. Dílo přírody, člověka a dějin*. Brno 1975, s. 35–38; Oldřich VIČAR, *Místopis Brna v polovici 14. století (Předměstí)*. In: dále BMD 8, Brno 1966, s. 235–236.

<sup>3</sup> Dana CEJNKOVÁ – Zdeněk MĚŘÍNSKÝ – Ludmila SULITKOVÁ, *K problematice počátků města Brna*. In: Československý časopis historický 32, 1984, s. 252–255; Z. MĚŘÍNSKÝ, *K vývoji osídlení v brněnské oblasti od doby stěhování národů a k nejstarším dějinám Brna do vydání tzv. zakládacího privilegia v roce 1243*. In: Najstaršie dejiny Bratislavy, Bratislava 1988, s. 251, 264; Radan KVĚT, *Stecky brněnského údělu*. In: BMD 11, Brno 1993, s. 124; TÝŽ, *Staré stezky na Brněnsku*. In: BMD 12, Brno 1994, s. 275; Zbyněk SVITÁK, *Několik poznámek k průběhu komunikací v regionu brněnské aglomerace do vzniku středověkého města*. In: BMD 13, Brno 1995, s. 199.

<sup>4</sup> Rudolf PROCHÁZKA, *Zrod středověkého města na příkladu Brna (k otázce odrazu společenské změny v archeologických pramenech)*. In: Mediaevalia archaeologica 2, Praha – Brno 2000, s. 26, 29; Karel KUČA, *Brno. Vývoj města, předměstí a připojených vesnic*, Praha – Brno 2000, s. 532–533. Především k tomu svádělo zběžné povědomí o existenci velkomoravského a mladohradištního naleziště z Polní ulice. To je dnes lokalizováno na roh Vojtovy a Grmelovy ulice. Starší fáze osídlení je datovatelná spíše do 8. a do 1. poloviny 9. století s možností dalšího přetrvání; tato datace však nemusí nutně ukazovat na dlouhé trvání osídlení, odráží především stav bádání o raně středověké keramice. Sídliště existovalo i v mladší době hradištní, především ve 2. polovině 11. a 12. století.

<sup>5</sup> Teprve v nedávné době se vyskytl i kritický ohlas na metodu, s jakou Rostislav Vermouzek k rekonstrukci komunikační sítě přistupoval. Karel SEVERIN, *Metodika hledání středověkých cest*. In: Staré stezky 6, Brno 2001, s. 15–16, oceňuje Vermouzkův smysl pro tektoniku krajinného reliéfu, zároveň však konstatuje, že tento badatel řadu úseků spojil intuitivně, přestože mohl použít archivní prameny, a přecenil význam průvodních objektů komunikací. Autorem navržené cesty proto bude třeba nově prověřit včetně jejich chronologie. V případě pravobřeží Starého Brna tyto námítky platí bezvýhradně.

Autorky se seznámily s podobou komunikační sítě a zástavby na pravobřeží Starého Brna zachycenou ikonografickými prameny staršími a podrobnějšími než první vojenské mapování a využily také výpovědi písemných pramenů, které již byly v minulosti používány k řešení otázky starých komunikací. Zjištěná fakta poté konfrontovaly s Vermouzkovým modelem a s modely z něj vycházejícími. Jsou k nim bohužel nuceny vyslovit se kriticky.

Nesouladu mezi výpovědí ikonografických pramenů a Vermouzkovým komunikačním schématem si povšimla D. Zapletalová roku 2003 v souvislosti s výzkumem v areálu nemocnice milosrdných bratří, k němuž bylo nutno vypracovat základní historickou rešerši. Na té se velkou měrou podílela i spoluautorka článku K. Urbánková. Byly využity především ikonografické prameny a nebylo možno se systematicky zabývat písemnými prameny. Citujeme tedy pouze některé písemnosti, které již byly v minulosti pro řešení komunikační sítě na Starém Brně využity. Pro období od třicetileté války po vznik císařské silnice však výpověď ikonografických pramenů k základní rekonstrukci komunikačního schématu dostačuje.

## Vermouzkovo komunikační schéma

Pokud přijímáme nějaký názor či výsledek bádání, měli bychom přihlížet k pramenům a metodě, jakými k němu autor dospěl. Jak sám R. Vermouzek přiznal,<sup>6</sup> nemohl v tomto případě z naprosto objektivních příčin příliš využít výsledky terénního výzkumu. Konstatoval, že práci v terénu musí předcházet studium materiálu, který nás o hledání komunikace informuje. Ten bývá velmi nesourodý a roztroušený a je nutno s ním zacházet velmi opatrně. Podíváme-li se pak na výsledný model, uvidíme, že silně odráží tento vstupní předpoklad. R. Vermouzek průběh tzv. mikulovské cesty v naprosté většině nedokládal prameny staršími 18. století. Argumentoval především umístěním božích muk a přítomností zájezdních hospod a tyto prameny při argumentaci naprosto upřednostňoval.<sup>7</sup> U jednotlivých lokalit na trase se pak R. Vermouzek snažil podpořit starobylost komunikačního spojení dosti nahodilým zapojením písemných pramenů různého stáří a různé výpovědní hodnoty. Z mapových podkladů využil R. Vermouzek především indikační skicy a katastrální mapy stabilního katastru a mapy josefského mapování, rozhodně tak však nečinil nijak systematicky, spíše naprosto okrajově. Zmiňuje se i o staré mapě starobrněnského území, aniž by ji blíže citoval.<sup>8</sup> Z ní a z katastrální mapy Horních Heršpic z roku 1876 podle všeho vyvodil odbočení Polní ulicí.

Při rekonstrukci komunikační sítě na pravobřeží Starého Brna se navíc R. Vermouzek jednoznačně dopustil hrubého omylu. Píše totiž, že za Dlouhým mostem údajně vedla cesta kolem kostela „*svatého Václava, který náležel ke klášteru Milosrdných*

---

<sup>6</sup>R. VERMOUZEK, *Mikulovská cesta*, s. 87.

<sup>7</sup>K motivaci vzniku a výpovědní hodnotě průvodních znamení cest srovnaj Jitka MATUSZKOVÁ, *Znamení na cestě nebo symboly víry?* In: *Staré stezky* 5, Brno 2000, s. 29–33 a K. SEVERIN, *Metodika*, s. 15.

<sup>8</sup>Což by mohla být mapa *Altbrünner Herrschaft Gebiet 1740–1750*, citovaná v poznámce č. 12.

*bratří*“. U kostela se cesta větvila, jedna šla na západ směrem na Velkou Bíteš, druhá na Moravany a třetí dnešní Polní ulicí mířila na východ. Komunikace se podle něj za klášterem stáčela na jih k vesnicím Rybníky a Štýřice, které stávaly na pravém břehu řeky Svratky při cestě do Horních Heršpic.<sup>9</sup> V případě takto formulovaného komunikačního schématu se domníváme, že musel R. Vermouzek smísit informace více pramenů, než kolika podle citací v článku použil, nebo se alespoň inspiroval staršími pokusy o rekonstrukci.<sup>10</sup> Omyl je zde naprosto evidentní a komunikační schéma díky tomu není přijatelné. Snad ani není nutno připomínat, že kostel sv. Václava ke klášteru Milosrdných bratří nepatřil a stál přibližně o 300 m jižněji, zhruba proti dnešnímu ústí ulice Vinohrady. Vzájemný prostorový vztah tohoto farního kostela a kláštera Milosrdných bratří zachycuje mapa královského města Brna a jeho předměstí Josepha Anneise a Josepha Zehentnera z roku 1784,<sup>11</sup> částečně jej lze vyvodit i z anonymní mapy *Altbrünner Herschaft Gebiet 1740–1750*,<sup>12</sup> na níž sice ještě klášter neexistuje, ale zato je na ní vyznačena komunikace v trase Polní ulice. Poloha kostela sv. Václava však v době, kdy vznikla Vermouzkova studie, nebyla rozhodně neznámá.<sup>13</sup>

## Práce vycházející z Vermouzkova modelu

Kromě studií, které Vermouzkovu studii citují, aniž by v líčení historického komunikačního schématu na pravobřeží Starého Brna zacházely do podrobností,<sup>14</sup> přejímají Vermouzkovo komunikační schéma i autoři nejnovějších monografií o dějinách Brna Rudolf Procházka a Karel Kuča.<sup>15</sup> Na obou monografiích lze demonstrovat setrvačnost uveřejněných názorů. Oba autoři znali totiž některé prameny, se kterými pracujeme i my, přesto se zřejmě nechali Vermouzkovým schématem natolik ovlivnit, že jejich odlišnou výpověď nepostřehli.<sup>16</sup> Tyto práce považujeme za nejdůležitější a nejobsáhlejší z těch, které se dotkly tématu, a cítíme povinnost zabývat se jimi i proto, že mají na rozdíl od časopiseckých studií mnohem větší možnost ovlivňovat

---

<sup>9</sup>R. VERMOUZEK, *Mikulovská cesta*, s. 88.

<sup>10</sup>Buď mu naprosto stačila průvodní znamení cest, nebo musel znát Merianovu rytinu, Beyerův – Zeiserův obraz či Relatione. Spíše mu však nebyla neznámá Vičarova rekonstrukce.

<sup>11</sup>Moravský zemský archiv v Brně (dále MZA), fond D 22 Sběrka map a plánů, sign. 364.

<sup>12</sup>Uloženo ve fondech Archivu města Brna; použít přetisk v knize František KALIVODA, *Brno. Vůně jednoho města*, Brno 1959, s. 187.

<sup>13</sup>Za všechny studie jmenujme alespoň Jaroslav DRÍMAL – Václav PEŠA a kol., *Dějiny města Brna 1*, Brno 1969, s. 38.

<sup>14</sup>Viz poznámka č. 3.

<sup>15</sup>R. PROCHÁZKA, *Zrod*, s. 26–27, 29–30; K. KUČA, *Brno*, s. 531–533, ale i 19, 72, 492; trasa zde samozřejmě nechybí na mapce brněnské aglomerace do konce 12. století na s. 23 a na překreslené situaci z prvního vojenského mapování (!) na s. 236.

<sup>16</sup>Není však vyloučeno, že autoři v případě Beyerovy – Zeiserovy veduty nepracovali s originálem, ale jen se zmenšenou kopií či výřezem. V takovém případě jsou samozřejmě výpovědní možnosti pramene sníženy. R. PROCHÁZKA, *Zrod*, s. 94 však přetiskuje Merianovu rytinu.

badatelskou i laickou veřejnost a mohou na dlouhou dobu Vermouzkovy představy kodifikovat. Kromě toho se také Vermouzkovo schéma oba autoři snaží rozpracovat a zapojit do něj další informace s cílem dovést je co nejdále do minulosti a zakomponovat je do historické topografie příslušného území. Proto si dovolíme rozebrat i je.

Rudolf Procházka<sup>17</sup> konstatuje, že stará komunikace na Mikulov bezpochyby i v raném středověku vedla dnešní Polní ulicí. Vedlejší cesta na jihozápad na Moravany, Rokytňou a Znojmo, která odbočovala z dnešní Vídeňské ulice poměrně nedávno zrušenou ulicí „Ve strži“,<sup>18</sup> může být zhruba stejného data vzniku. Zato odbočka na západ na Velkou Bíteš, odchyľující se o něco dříve dnešní Kamennou ulicí (!),<sup>19</sup> vznikla snad až v průběhu 13. století v souvislosti s osídlováním Českomoravské vrchoviny. Obě cesty se údajně poprvé přímo zmiňují k roku 1323<sup>20</sup> a jsou zřetelné na vedutě J. B. Bayera(!) a J. J. Zeisera(!) z roku 1645 (!).<sup>21</sup> Na jiném místě<sup>22</sup> pak konstatuje, že ne vždy lze zpětně promítat trasy cest více či méně hypoteticky předpokládané pro vrcholný středověk. V prostoru Starého Brna a blízkém okolí však lze podle něj připustit přibližnou kontinuitu podstatné části výše zmíněné mikulovské (břeclavské) cesty, zcela samozřejmě chápané podle Vermouzka, jdoucí po svratecké, tzv. modřické terase, s pravěkými sídlišti i středověkými vesnicemi.

Podle Karla Kuči je rekonstrukce celé komunikační situace v prostoru Starého Brna značně obtížná, neboť jediným kartografickým pramenem, zachycujícím situaci před výstavbou nově trasovaných císařských silnic, je údajně Müllerova mapa Moravy, zachycující stav v letech 1708–1712, a potom první vojenské mapování z 60. let 18. století (!), kde jsou již vyznačeny císařské silnice, ale i starší dosud existující cesty, ovšem bez odlišení významu.<sup>23</sup> K tomuto závěru Karel Kuča dospěl, přestože z jiných míst knihy vyplývá, že starší a podrobnější prameny zná a dokonce je publikuje,<sup>24</sup> nehledě na to, že některé v souvislosti s komunikační sítí o několik stran dále cituje.<sup>25</sup>

Jihlavská královská cesta tedy podle prvního vojenského mapování přicházela od Veselky do Bosonoh dnes již neexistující trasou ulice Strž a od ní se odpojovala další trasa, která klesala do Starého Brna zhruba dnešní ulicí Vinohrady. Na jihlav-

---

<sup>17</sup> Citující kromě Vermouzkovy studie i práce O. Vičara, D. Cejnkové, Z. Měřinského a L. Sulitkové, R. Květa a Z. Svitáka; citace viz poznámky č. 2 a 3.

<sup>18</sup> To je v podstatě převzato z O. VIČAR, *Místopis Brna (Předměstí)*, s. 235 a C. HÁLOVÁ-JAHODOVÁ, *Brno*, s. 36.

<sup>19</sup> Zde byl do důsledků doveden Vermouzkův omyl.

<sup>20</sup> Zde si autor nevsíml, že se v této listině (CDB VI, č. 222, s. 165) hovoří o poli mezi dvěma cestami, a to mezi cestou do Moravan a cestou přes Červený kopec. Cesta se tedy jen těžko mohla nacházet na severním úpatí Červeného kopce.

<sup>21</sup> Muzeum města Brna (dále jen MMB), inv.č. 2284, vystaven v expozici.

<sup>22</sup> R. PROCHÁZKA, *Zrod*, s. 29.

<sup>23</sup> K. KUČA, *Brno*, s. 531–532.

<sup>24</sup> K. KUČA, *Brno*, s. 57 a s. 519; zřejmě se k tomu vztahuje poznámka č. 16, neboť přetiskuje výřez Beyerova – Zeiserova obrazu.

<sup>25</sup> K. KUČA, *Brno*, s. 533. Konkrétně se jedná o Annaisovu – Zehentnerovu mapu.

skou trasu se zřejmě napojovala i cesta ze Znojemska. Nejdůležitější by pak byla vídeňská královská cesta, přicházející od Pohořelic a Rajhradu a ústící do Starého Brna Polní ulicí. Původně jistě vidlicovité vyústění na jihlavsko–znojemskou cestu měla změnit po roce 1747 výstavba konventu milosrdných bratří. Jediný středověký kostel sv. Václava by tak stál při vidlici obou úvozových cest, nikoli při vídeňské cestě. Nová přímka císařské vídeňské silnice měla značně změnit komunikační osnovu starobrněnského pravobřeží, neboť nahradila dosavadní tři cesty jedinou komunikací, vedenou přibližně od kostela zcela novou trasou k jihu. Zároveň však Karel Kuča<sup>26</sup> konstatuje, že se zde osídlení nepochybně soustřeďovalo vždy především kolem tranzitní cesty a sahalo od mostu po rozdělení cest u kostela sv. Václava. Již ve středověku prý vznikala zástavba také podél cesty do Komárova a Modřic – Polní ulice.

Kapitolu věnovanou Polní ulici K. Kuča na představě této staré královské cesty do Vídně v podstatě vystavěl.<sup>27</sup> Klášter milosrdných bratří prý podle něj nepochybně způsobil zboření několika domů severnější části Polní ulice a snad mohl též změnit komunikační osnovu, neboť dříve lze počítat s vidlicovitým vyústěním Polní ulice, podobně jako v případě protější ulice Kamenné i dnes již neexistující staré znojenské cesty. Této představě po našem soudu dostatečně odporuje již citovaná anonymní mapa *Altbrünner Herschaft Gebiet 1740–1750*,<sup>28</sup> zobrazující Polní ulici před vznikem konventu milosrdných bratří. Z listiny týkající se vzniku konventu milosrdných bratří<sup>29</sup> je navíc známo, že řád dostal pro svou potřebu přiděleny již existující nemovitosti a teprve postupně je boural a upravoval pro své účely, takže existující komunikační osnovu výrazným způsobem pozměnit nemohl. Tyto skutečnosti byly ostatně K. Kučovi známy.<sup>30</sup>

Okno do světa lze zakrýt novinami, okno do historie často historickou literaturou.

## Rozbor ikonografických pramenů

Všechny tři analyzované studie mají bohužel jednu společnou vlastnost: pomíjejí, respektive dostatečně nevyužívají existující, známé a relativně i dostupné ikonografické prameny, které zobrazují pravobřeží Starého Brna před vznikem císařské silnice do Vídně, tedy před rokem 1727. Komunikační schéma na pravobřeží Starého Brna zobrazuje více ikonografických pramenů starších a zároveň i podrobnějších než ma-

<sup>26</sup> Tamtéž.

<sup>27</sup> Tamtéž, s. 492; urbanistický vývoj ulice není vylíčen bez omylů.

<sup>28</sup> Citována v poznámce č. 12.

<sup>29</sup> MZA, fond E 45 – Milosrdní Bratří Brno, B Akta, inv.č.1, kart. č. 54; Winklersbergova zahrada s domem, které hrabě Dietrichštejn koupil a dal řádu, a Droscherův dům, kterou hodlal koupit k rozšíření kláštera a špitálu, ležely na pozemcích patřících kapitule a hrabě Dietrichštejn je musel kapitule nahradit. Droscherův dům dal poté náhradou jezuitům za část pozemků Tallamarkovy hospody, kterou odkoupil pro kostel zamýšleného špitálu. Překlad Kateřina Urbánková a Sabina Tataláková. Srovnej i Benedikt BOGÁR, *Milosrdní bratří*, Praha 1934, s. 274–283.

<sup>30</sup> K. KUČA, *Brno*, s. 530–531.

py prvního vojenského mapování. Prvním z nich je známý obraz Hieronyma Benno Beyera a Hannse Jörga Zeisera *Obléhání Brna Švédy roku 1645* z doby okolo poloviny 17. století,<sup>31</sup> zachycující pohled na Brno z ptačí perspektivy od východu. Druhým pramenem je rytina z knihy Martina Zeilera *Topographia Bohemiae, Moraviae et Silesiae*, kterou vydal Matheus Merian roku 1650 ve Frankfurtu.<sup>32</sup> Dalším pramenem je anonymní plán Brna a okolí ze švédského obléhání z knihy *Relatione dell'assedio di Bruna e della fortezza di Spilberg*, vydané roku 1672 ve Vídni.<sup>33</sup>

Všechny tyto prameny zobrazují situaci za mostem na pravém břehu Svatky v hrubých rysech shodně: především na nich **není vyznačena komunikace, která by odpovídala trase Polní ulice**. Naopak je na všech třech zobrazena **výrazná cesta od mostu ke kostelu sv. Václava, která za ním pokračuje dále k jihu**. Na Beyerově – Zeiserově obraze i na plánu Relatione je tato komunikace výrazně široká, na prvně jmenovaném pramenu je výrazně rozšířena oproti cestě vedoucí od Pekařské k Dlouhému mostu. Za kostelem sv. Václava tato hlavní komunikace na všech ikonografických pramenech pokračuje dále k jihu, není však již patrný její další průběh či případné odbočení. Na Beyerově – Zeiserově obraze je tato jižní cesta výslovně označena **Die Strassen von Wienn**.

Na všech třech pramenech za sv. Václavem odbočuje ještě komunikace k východu. Na Beyerově – Zeiserově vedutě je tato komunikace patrná jako méně výrazná úvozová cesta (na zmenšených kopiích je obtížně rozeznatelná), která směřuje k ohybu řeky Svatky mezi Nové Sady a Trnitou (písemně označené). U Meriana se mírně stáčí k jihovýchodu a její další průběh je překryt legendou, případné cesty odbočující k západu či jihozápadu leží již také mimo rozsah rytiny. Nejrozsáhleji je průběh této cesty zachycen na plánu Relatione, kde cesta vede k východu k řece Svatce a kopíruje zhruba její průběh, tj. zatáčí k jihu. Oproti severojižní cestě a cestám vedoucím k západu a jihozápadu je zde vyznačena jako výrazně tenčí.

Na Beyerově – Zeiserově vedutě a na plánu Relatione je vyznačena výrazná úvozová cesta od kostela k západu, odpovídající zhruba dnešní ulici Vinohrady; u Beyera – Zeisera je výslovně označena jako *Der Wege über den Rotten Berg*. Z této vidlice vybíhá ještě úvoz jihozápadním směrem, který by zhruba mohl odpovídat odbočce pozdější ulici Strž.

Na všech pramenech chybí významnější komunikace, která by odpovídala ulici Kamenné, na podrobnější Beyerově – Zeiserově vedutě jsou v západní části popi-

---

<sup>31</sup> Viz poznámka č. 21.

<sup>32</sup> MMB, inv.č. 3913; použit přetisk v knize F. KALIVODA, *Brno. Vůně jednoho města*, Brno 1959, s. 28.

<sup>33</sup> Pracovaly jsme s faksimilí vystavenou v expozici MMB; originál uložen v Moravské zemské knihovně, inv.č. St 2 – 18.958; O. VIČAR, *Místopis Brna v 1. polovici 14. století*. In: BMD 7, Brno 1965, s. 246–250, dospěl k závěru, že všechny tři prameny zřejmě vycházely ze stejného, dnes ztraceného původního měřeného plánu, jehož dobu vzniku odhaduje na 2. desetiletí 17. století. Situace na ikonografických pramenech je měřičsky zkusena, důležitá jsou ale opakovaně zobrazené prostorové vztahy komunikací k některým objektům, zde konkrétně k Červenému kopci a kostelu sv. Václava.

sovaného území vyznačeny ještě menší pěšiny, z nichž jedna by vzhledem k vyznačené zástavbě nejvýchodnější části Kamenné ulice odpovídat mohla, vede však jednoznačně k řece. Na plánu Relatione je pravděpodobně rovněž vyznačena zástavba odpovídající počátku Kamenné ulice, chybí však vyznačení komunikace. Z Merianovy rytiny nelze tuto situaci vyčíst. Není ovšem vyloučeno, že méně důležitým komunikacím prameny nevěnovaly takovou pozornost jako hlavním tahům a nebyly zachyceny zcela věrně.

Co se týče Polní ulice, pouze u Beyera – Zeisera je možno sledovat nepříliš rozsáhlou zástavbu odpovídající jejímu počátku. Ani na jednom ze zmíněných plánů není Polní ulice vyznačena jako úvozová cesta.

Komunikaci odbočující Polní ulicí (neoznačenou), s řídkou zástavbou a zatáčející k jihovýchodu, zachycuje již zmíněná mapa *Altbrünner Herschaft Gebiet 1740–1750*.<sup>34</sup> Ta již zobrazuje stav, kdy existuje císařská silnice. Je na ní vyznačena i Kamenná ulice (označená Steingassen), která pokračuje po břehu Svatky dále k západu. Na Červeném kopci je vyznačen kamenolom. Označená Polní ulice (Feldgasse) je také na Annaisově – Zehentnerově mapě.<sup>35</sup> Zde již existuje klášter milosrdných bratří a je vyznačena nepočtená zástavba Polní ulice při její severní i jižní straně.

Věnujme pro úplnost pozornost i pramenům, na něž se odvolává K. Kuča.<sup>36</sup> Müllerova mapa Moravy<sup>37</sup> je mapa velkého měřítka a zachycuje pouze některé hlavní komunikace, ale ani u těch nelze vyčíst žádné podrobnosti. Ani na tolik v minulosti vzývaném prvním vojenském mapování, zachycujícím stav přibližně z 60. let 18. století,<sup>38</sup> neodbočuje z císařské silnice cesta vedoucí k Horním Heršpicím, na Dolní Heršpice, Přízřenice, Modřice a dále k jihu Polní ulicí. Můžeme-li usoudit na polohu této odbočky vzhledem k cestě dnešní ulicí Kamennou při severním úpatí Červeného kopce, k odbočce přes Červený kopec a k samotnému jižnímu úpatí Červeného kopce, což bez problémů umožňuje i černobílá kopie, pak je zde s nejvyšší pravděpodobností opět zobrazena cesta odbočující za sv. Václavem. Jak mocně dokáže působit napsané slovo!

## Stručné dějiny Polní ulice do 18. století

Pomineme-li období pravěku, území v okolí Polní ulice bylo zcela bezpečně osídleno již v raném středověku. Bezpečně to prokázaly nedávné záchranné výzkumy

---

<sup>34</sup> Citace viz poznámka č. 12.

<sup>35</sup> Citace viz poznámka č. 11.

<sup>36</sup> K. KUČA, *Brno*, s. 531; srovnej i překreslené první vojenské mapování na s. 236.

<sup>37</sup> MZA, D 22 Sběrka map a plánů, sign. 6.

<sup>38</sup> Státní ústřední archiv v Praze, fond Josefské mapování, sekce č. 77. Pracovali jsme s naskenovanou černobílou sekcí. Publikováno také v Dušan ADAM, *Využití map prvního vojenského mapování při rekonstrukci sítě starých komunikací*. In: *Staré stezky 6*, Brno 2001, s. 76.



v areálu konventu a nemocnice milosrdných bratří.<sup>39</sup> Ve střední době hradištní sloužilo bezprostřední severní a severovýchodní okolí kláštera k pohřbívání. V mladší době hradištní (zejména 2. polovina 11. a 12. století) je na lokalitě doloženo intenzivní osídlení, jehož pozůstatkem je kulturní vrstva zkoumaná především v jižním křídle konventu a zahloubené sídlištní objekty různé funkce. Kromě jam neznámé funkce se jednalo i o jednu hruškovitou zásobnici a několik do podloží vtesaných pecí, resp. jejich soustav s předpecními jamami. Jedna z těchto pecí bezpečně souvisela s železářskou kovovýrobou. Ta se na lokalitě provozovala ještě v 1. polovině 13. století, jak dokládá další soustava pecí a předpecní jámy.

Vrcholně středověké osídlení a zástavba při Polní ulici tedy rozhodně nevznikly až v průběhu 14. století kolonizačním úsilím komárovského probošství, které nelze vyloučit, ale ani potvrdit.<sup>40</sup> Výše zmíněné aktivity se koncentrují spíše v západní části osídlené vyvýšené terasy. Další vývoj na lokalitě pak ukazuje nález téměř celého středověkého suterénu dřevohliněné stavby, situovaného ve východnější části zkoumané plochy v areálu nemocnice a orientovaného vstupní šíjí do Polní ulice. Tento suterén zanikl podle nálezů keramiky v zásypu koncem 13. století či v 1. polovině 14. století a nemáme doklady, že by byla tato stavba nahrazena kamennou architekturou. Severně od tohoto suterénu byly pak prozkoumány vrcholně středověké zásobní jámy, z nichž některé zřejmě budou s uvedenou stavbou současné (výzkum ještě není ukončen a není tedy zpracován do nálezové zprávy ani podrobněji vyhodnocen). Další objev vrcholně středověké zástavby učiněn nebyl a její případné pozůstatky dosti pravděpodobně již zničila stavba nemocnice a souvisejících budov.

Roku 1527 odkázal poslední komárovský probošt Štěpán Etwan Polní ulici spolu s Komárovem a Dolními Heršpicemi brněnské kapitule, u níž se stal kanovníkem.<sup>41</sup> V soupise kapitulních gruntů, datovaném přibližně mezi léta 1617–1619, se zde uvádí šest domů. Třicetiletá válka přinesla kapitulnímu statku zkázu. Roku 1647 prohlédla škody na kapitulním statku komise. V Polní ulici konstatuje šest osedlých, kteří jsou naživu, ale jejich domy byly nepřitelem zbořeny. Po válce si poddaní znovu postavili šest domů. Šest osedlých s grunty, hospodařících na 13 měřicích, dokládá první lánová vizitační komise, stejný počet domů bez rolí a 3 achtle obdělávané půdy uvádí konečná verze lánové vizitace z roku 1673. Roku 1672 se platilo ze šesti komí-

---

<sup>39</sup> Peter KOVÁČIK, *Brno – kabelovod Vídeňská*. Rukopis nálezové zprávy v archivu společnosti Archaia Brno, o.p.s., číslo jednací (dále jen č.j.) 12/98. Brno 1998; D. ZAPLETALOVÁ, *Brno – klášter Milosrdných bratří*. Rukopis nálezové zprávy v archivu společnosti Archaia Brno, o.p.s., č.j. 5/99. Brno 1999; Andrea MATĚJČKOVÁ, *Brno 1999. Konvent Milosrdných bratří*. Rukopis nálezové zprávy v archivu Ústavu archeologické památkové péče Brno, č.j. 213/99. Brno 1999; Petr HOLUB – Václav KOLAŘÍK – David MERTA – D. ZAPLETALOVÁ – Antonín ZŮBEK – nepublikovaná terénní dokumentace z výzkumu A70/2002 – Nemocnice Milosrdných bratří, pavilon akutní medicíny, uložená v archivu společnosti Archaia Brno, o.p.s.

<sup>40</sup> K. KUČA, *Brno*, s. 492.

<sup>41</sup> Jan TENORA, *Statek sv. Petra v Brně. Vzájemné vztahy a hospodářské poměry vrchnosti a poddaných. I. Do roku 1757*, Brno 1934, s. 12; Libor JAN – R. PROCHÁZKA – Bohumil SAMEK, *Sedm set let brněnské kapituly*, Brno 1996, s. 68; K. KUČA, *Brno*, s. 491.

nů.<sup>42</sup> Počet domů a osedlých se tedy oproti stavu před třicetiletou válkou nezměnil. Není však vyloučeno, že se měnila poloha jednotlivých usedlostí. Podle Annaisovy – Zehentnerovy mapy a z okolností vzniku kláštera milosrdných bratří je známo, že ke kapitulním majetkům patřily i domy při východní straně dnešní Vídeňské ulice. Jejich počet by odpovídal počtům z vyměrování panství z let 1748–1755, které uvádějí pět domů se zahradami a dvorky a zahradu hraběte Dietrichštejna.<sup>43</sup> Toto číslo zřejmě spíše než redukce zástavby způsobila změna majitele Winklerbergské, později Dietrichštejnovy zahrady a usedlosti, tedy předchůdce konventu milosrdných bratří.<sup>44</sup>

## Shrnutí

Protože všechny tři prameny z 2. poloviny 17. století shodně vyobrazují širokou komunikaci mířící za sv. Václavem dále k jihu a na Beyerově – Zeiserově obrazu je tato výslovně označena jako cesta od Vídně, nepochybujeme, že hlavní dálkovou komunikací na pravobřeží Starého Brna a funkční předchůdkyní císařské silnice do Vídně přinejmenším v této době byla tato severojižní cesta. Není vyloučeno, že cesta odbočující za sv. Václavem představovala rovněž jednu z jejích větví, zřejmě poněkud menšího významu. Bez problémů se mohlo jednat o trasu k zaniklým Štýřicím (Štyrci), Horním Heršpicím a dále k jihu, jak je zachycena později na josefském mapování. Všechny tři zmíněné prameny shodně nezachycují žádnou komunikaci, která by šla trasou dnešní Polní ulice či její části. Není nutné zcela odmítat její existenci, samotná Polní ulice je písemně doložena roku 1527<sup>45</sup> a osídlení zde existovalo i dříve. V zásadě mohla navazovat na cestu odbočující u sv. Václava, popřípadě vést do Komárova a do jiných vesnic patřících rovněž ke komárovskému a později kapitulnímu panství, půjde však maximálně o komunikaci lokálního významu. Její význam byl R. Vermouzkem na základě zcela mylného ztotožnění kostela sv. Václava s klášteřem Milosrdných bratří přeceněn a v současnosti pro takto trasovanou dálkovou cestu neznáme žádné další důkazy, dokonce ani josefské mapování ji nepotvrzuje. Pokud by Polní ulice byla opravdu důležitou obchodní trasou a předchůdkyní císařské silnice do Vídně, všechny tři starší prameny by ji jistě nepomíjely a nevyznačovaly by hlavní komunikační trasu jinde.

Pokud budeme spojení Brna a Vídně, respektive rakouského území chápat jako složitější dopravní systém, nikoli jako jednu linii, a budeme brát v úvahu různou mo-

---

<sup>42</sup>Všechny údaje převzaty z J. TENORA, *Státek sv. Petra*, s. 130–141, 144–149, 249. Vysoký počet domů, který uvádí před třicetiletou válkou K. KUČA, *Brno*, s. 491–492, byl vyvozen kvůli tiskové chybě v edici lánových rejstříků (František MATĚJEK, *Lánové rejstříky brněnského kraje z let 1673–1675*, Praha 1981, s. 26–27; počty nových usedlíků na poustkách a starých poustek odpovídají počtům z podstatně většího Cejlu, který je v příslušné tabulce o řádek výš).

<sup>43</sup>J. TENORA, *Státek sv. Petra*, s. 164–165.

<sup>44</sup>Viz poznámka č. 29. Podrobnosti jsme prozatím nezjišťovali.

<sup>45</sup>J. TENORA, *Státek sv. Petra*, s. 12.

tivaci pohybu mezi jednotlivými body na trase mezi zvolenými krajními body,<sup>46</sup> pak je možno za větve severojižní trasy považovat hypoteticky i cesty vedoucí západním a jihozápadním směrem. Podle prvního vojenského mapování a Müllerovy mapy<sup>47</sup> se po obou bylo možno dostat do Jihlavy, dalo se z nich ale odbočit i k jihu. Přinejmenším jižnější odbočka, na Annaisově – Zehentnerově mapě označená výslovně jako cesta od Rosic mohla být bez problémů počátkem trasy do Znojma i do Jihlavy. Existují samozřejmě i další možnosti spojení obou krajních bodů.

Přítom není naprosto vyloučeno, že se komunikační schéma na pravobřeží Starého Brna v průběhu středověku i novověku v detailu vícekrát pozměnilo. Pravděpodobně mohlo opravdu v průběhu 2. poloviny 17. či 1. poloviny 18. století dojít ke zvýšení lokálního významu komunikace Polní ulicí na úkor komunikace odbočující k východu u kostela sv. Václava, jak by mohla, ale nemusela ukazovat mapa *Altbrünner Herrschaft Gebiet* či Anneisova – Zehentnerova mapa. Tato cesta však fyzicky nezanikla, je vyznačena na stabilním katastru<sup>48</sup> a v době josefínského mapování muselo ještě existovat přinejmenším povědomí o jejím významu.

Co se týče možné přibližné kontinuity cest, je zajímavé, že obě cesty vedoucí k západu a jihozápadu na pravobřeží Starého Brna jsou zmiňovány již ve 14. století. V listině biskupa Konráda z roku 1323<sup>49</sup> je totiž zmiňováno pole mezi cestami do Moravan a přes Červený kopec: „... *et de relicto agro inter vias constituto, per quarum unam in Maruins et aliam per Rubeum itur montem ...*“. Cesta vedoucí ke sv. Václavu je zmiňována v listině z roku 1383:<sup>50</sup> „...*ubi de lapideo ponte itur versus ecclesiam sancti Wenczeslay ibidem in Antiqua Brunna...*“. Ve sporu brněnské kapituly a kláštera Králové se k roku 1573 hovoří o rolích pusté vsi Štyrce a Rybníků, kteráž ležela pod cestou i nad cestou, kudy se ze Starého Brna k Modřicím jede.<sup>51</sup> Není vyloučeno, že tato zmínka dokládá další průběh severojižní cesty, která se mohla vyhybat intravilánům menších osad, zároveň se však může týkat i komunikace odbočující za sv. Václavem.

Prozatím tedy máme na pravobřeží Starého Brna doloženo základní komunikační schéma s jistotou do konce třicetileté války a s možnou přibližnou kontinuitou od 14. století. Není vyloučena jeho starší existence, považujeme však za předčasné dovádět je až do doby velkomoravské či ještě dále do minulosti.

---

<sup>46</sup> Srovnej Dušan CENDELÍN, *Fenomén dálkových tras v pracích na téma starých komunikací*. In: Staré stezky 8, Brno 2003, s. 14.

<sup>47</sup> Viz poznámka č. 37 a 38.

<sup>48</sup> K. KUČA, *Brno*, s. 520–521.

<sup>49</sup> CDM VI, č. 222, s. 165.

<sup>50</sup> CDM XV, č. 240, s. 207.

<sup>51</sup> J. TENORA, *Státek sv. Petra*, s. 24.

## Několik vět na závěr (Dana Zapletalová)

Studium starých komunikací na určitém území, zde konkrétně v okolí Brna, i obecně představuje složitý a dlouhodobý úkol a jeho výsledek je bezesporu ovlivněn množstvím a kvalitou dochovaných pramenů.<sup>52</sup> V případě města Brna jsem se zatím setkala s větším počtem studií a řešení celkové komunikační situace.<sup>53</sup> Vesměs se zde touto problematikou zabývali historikové a archeologové, přirozeně tedy převažuje historicko-geografický přístup. Většinou se toto téma objevuje okrajově ve studiích zaměřených na jiné téma.

Část studií obsáhla povšechně bez zacházení do podrobností velký časový úsek.<sup>54</sup> Až na výjimky<sup>55</sup> nebyly ve větší míře využity existující ikonografické prameny nebo se s nimi nepracovalo příliš systematicky. To platí o využití archivních pramenů obecně. Poměrně běžné bývá přeceňování podružných pramenů.<sup>56</sup> Některá řešení přitom silně přeceňují možnosti poznání, zejména pokud se týkají období od vrcholného středověku dále do minulosti.<sup>57</sup> Obecně bývají velmi závislé na předchozí odborné literatuře,<sup>58</sup> jak jsem se ostatně na detailu snažila ukázat v tomto příspěvku.<sup>59</sup>

O otázku starých komunikací se zajímám teprve krátkou dobu a spíše okrajově vedle jiných pracovních úkolů, takže není vyloučeno, že nejsem nejlépe informována

---

<sup>52</sup> K možnostem a metodice i dříve používaným postupům tzv. viatistiky např. K. SEVERIN, *Metodika hledání středověkých cest*. In: *Staré stezky* 6, Brno 2001, s. 7–21; D. CENDELÍN, *Možnosti viatistiky*. Tamtéž, s. 37–41; TÝŽ, *Definice staré komunikace*. Tamtéž, s. 52–55.

<sup>53</sup> Většina citována v poznámce č. 2, 3 a 4. Z autopsie znám dále např. tyto studie: Václav RICHTER, *Z počátků města Brna*. In: *Časopis matice moravské* 60, 1936, s. 257–314; R. VERMOUZEK, *Brno – křižovatka starých cest*. In: *Brno mezi městy střední Evropy*. Brno 1983, s. 186–190; Čeněk STAŇA, *Velkomoravské počátky Brněnska*. In: *Rodná země*, Brno 1988, s. 168–180; R. KVĚT, *Brno z hlediska starých stezek a osídlování naší krajiny*. In: *BMD* 12, Brno 1994, s. 161–168. Lubomír KONEČNÝ, *Počátky Brna ve světle nejnovějších poznatků*. In: *Forum brunense* 1995/96, s. 7–20.

<sup>54</sup> D. CEJNKOVÁ – Z. MĚŘÍNSKÝ – L. SULITKOVÁ, *K problematice počátků*; Z. MĚŘÍNSKÝ, *K vývoji osídlení*; Z. SVITÁK, *Několik poznámek*.

<sup>55</sup> O. VIČAR, *Místopis Brna (Předměstí)*.

<sup>56</sup> R. VERMOUZEK, *Mikulovská cesta*; R. KVĚT, *Brno z hlediska starých stezek*, s. 161–162; TÝŽ, *Staré stezky na Brněnsku*, s. 257–259.

<sup>57</sup> Zejména práce R. Květa; citovány v poznámce č. 3.

<sup>58</sup> Starší zejména na pracích O. Vičara a V. Richtera, novější i na díle R. Vermouzka.

<sup>59</sup> To ale neplatí jen o historických studiích, přirozeně odrážejících soudobý stav historického poznání, ale i o rekonstrukcích R. Květa, který si sice vytvořil vlastní originální metodu, založenou na zkušenostech přírodovědce, činí mu ale problém zdůvodnit jednotlivé rekonstruované trasy historicky či archeologicky. Aby mohl obhájit svou hierarchii cest a uzlů, vysvětluje je často podle toho, co se o historických cestách mohl dočíst v dosavadní odborné literatuře. S jeho přístupy ovšem nesouhlasí jiní badatelé, ať již akcentují terénní průzkum, archivní studium či kombinovanou metodiku řešení průběhu historických komunikací. S většinou výhrad (zejména K. SEVERIN, *Metodika*, s. 13–14; D. CENDELÍN, *Možnosti viatistiky*; J. MATUSZKOVÁ, *Znamení na cestě*) se ztotožňuji. Jako archeoložku mě zarazí nejvíce nahodilé použití lokalit a nalezišť, vesměs různého stáří, kterými se snaží R. Květ doložit starobylost rekonstruovaných tras. Někdy zajde R. Květ i tak daleko, že k předpokládané křižovatce či brodu přiřadí neexistující archeologickou lokalitu, na kterou archeologové, nevím proč, dosud nepřišli (konkrétně velkomoravské hradiště v Židlochovicích, srovnej R. KVĚT, *Přírodní predispozice, staré stezky a Velká Morava*. In: *Jižní Morava* 32, 1996, s. 299–302).

o aktuálním dění v nauce o starých komunikacích (viatistice – trasologii – hodologii – stibologii atd.). Alespoň pro Brno a okolí ale neznám studii, která by nahradila pohledy dosavadní, naopak se spíše „recyklují“ starší práce, a to včetně omylů. Pro Brno po mém soudu ještě nebyly zcela vyčerpány možnosti archivního studia, které představuje pro období středověku a novověku východisko k dalším přístupům.<sup>60</sup> Konkrétně v Brně může i přes velké zásahy do podoby města přinést a také přináší cenné poznatky archeologie, která za posledních více než dvacet let dokázala změnit pohled na problematiku předlokačního osídlení města (částečně i předměstí) i jeho časoprostorových změn, na otázku mocenských center, částečně je schopna ve spolupráci s přírodovědci řešit podobu terénního reliéfu před vznikem města, podobu říční sítě aj.<sup>61</sup> V neposlední řadě může přinést přímé doklady komunikačního využití prostoru v určitém období nebo je naopak vyloučit. Na území dnešního města bude jednoznačně naplňovat požadavek terénního průzkumu krajiny. Je to však úkol dlouhodobý a i v budoucnu na něj bude mít více než co jiného vliv stavební územní plán.

Zcela jistě můžeme počítat s tím, že čím hlouběji do minulosti, tím méně bude pramenů přímých i nepřímých a tím hypotetičtější a schématictější bude vždy řešení, neboť zdaleka neznáme všechny změny historické krajiny a sídelní struktury ani všechny motivace pohybu. Bude přirozeně závislé na soudobém stavu poznání více vědních oborů.

Snaha o řešení průběhu starých komunikací po mém soudu není úkol pro jednotlivce ani pro jednu jedinou vědeckou disciplínu. A středověkou a raně novověkou komunikační situaci zatím nepovažuji za téma, kde už není co řešit, ale kterým ještě stojí za to se zabývat.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Jak ostatně u jiného problému úspěšně ukázali František KUBŮ – Petr ZAVŘEL, *Historicko-archeologický výzkum vimperské větve Zlaté stezky*. In: *Staré stezky* 6, s. 77–89.

<sup>61</sup> Brno patří k archeologicky nejvíce sledovaným a probádaným městům v ČR. Od 80. let minulého století zde probíhají systematicky záchranné výzkumy v městském jádru a v poslední době jsou ve větší míře sledována i historická předměstí.

<sup>62</sup> D. CENDELÍN, *Řešení starých pozemních spojů (seriózní historiografická disciplína nebo nezávazná hra?)*. In: *Staré stezky* 8, Brno 2003, s. 27, 29.

## SEZNAM PŘÍLOH:

- Příloha č. 1: Merianův plán města Brna, datován 1650. Kopie uložena v Archivu města Brna, fond U 22 Sběrka map a plánů, inv.č. K 3a. Situace v okolí kostela sv. Václava v levém dolním rohu.
- Příloha č. 2: Anneisova – Zehentnerova mapa Brna a jeho předměstí – výřez. Převezato z Karel KUČA, *Brno. Vývoj města, předměstí a připojených vesnic*, Praha – Brno 2000, s. 519.
- Příloha č. 3: Brno na prvním vojenském (josefském) mapování.

## SEZNAM BAREVNÝCH PŘÍLOH:

- Příloha č. XI: H. B. Bayer – H. J. Zeiser, Obležení Brna Švédy 3. května 1645. Olej na plátně 1560 × 3980 mm. Uložen v MuMB, inv.č. 2285. Detail na pravobřeží Starého Brna s vyznačenou komunikační sítí.
- Příloha č. XII: H. B. Bayer – H. J. Zeiser, Obležení Brna Švédy 3. května 1645. Olej na plátně 1560 × 3980 mm. Uložen v MuMB, inv.č. 2285. Detail na situaci jižně od kostela sv. Václava.
- Příloha č. XIII: Anonymní plán Brna a okolí za švédského obléhání z knihy *Relatione dell' assedio di Bruna e della fortezza di Spilberg*, vydané roku 1672 ve Vídni. Originál uložen v Moravské zemské knihovně, inv.č. St 2 – 18.958.
- Příloha č. XIV: Anonymní mapa „Altbrünner Herrschaft Gebiet 1740–1750“. Převezato z František KALIVODA, *Brno. Vůně jednoho města*, Brno 1959, s. 28.
- Příloha č. XV: Pravobřeží Starého Brna, výřez z plánu stabilního katastru. Datováno 1825.

**Die Straße Polní als Vorgängerin der Kaiserstraße?  
Der Verlauf der sog. Mikulover bzw. Wiener Straße  
am rechten Flussufer in Alt-Brünn**

**RESÜMEE**

Im Jahre 1982 gab Rostislav Vermouzek eine Studie heraus, in welcher er den Verlauf einer Handelstrasse rekonstruierte, die vor der Entstehung der Kaiserstraße im Jahre 1727 Brünn mit dem österreichischen Gebiet und Wien verband, wobei er diese Trasse in die heutige Straße Polní (Feldgasse) legte. Dazu trug leider seine Unkenntnis alter Bildquellen und eine falsche Ortsbestimmung der St.-Wenzel-Kirche bei, um welche die Wege herumführten und hinter der sie abzweigten. Die St.-Wenzel-Kirche gehörte nicht zum Kloster der Barmherzigen Brüder, sie stand ungefähr an der Ecke der Straßen Vídeňská und Vojtova. Obwohl ihre Lage in der Zeit der Verfertigung der Studie allgemein bekannt war, ist das Verkehrswegemodell von der fachlichen Allgemeinheit aufgenommen worden und kommt bis heute in historischen Studien über Brünn vor.

Die Autorinnen nennen mehrere Bildquellen, die den Verlauf der Vorgängerin der Kaiserstraße durch die Straße Polní ausschließen. Es sind das Bild „Die Belagerung Brünns durch die Schweden im Jahre 1645“ von Beyer und Zeiser aus der Zeit um die Mitte des 17. Jahrhunderts, das einen Blick auf Brünn aus der Vogelperspektive aus östlicher Richtung festhält, der Stich aus dem Buch Martin Zeilers „Topographia Bohemiae, Moraviae et Silesiae“, herausgegeben 1650 von Matheus Merian in Frankfurt, und ein Plan Brünns und seiner Umgebung zu der Zeit der schwedischen Belagerung aus dem anonymen Buch „Relatione dell'assedio di Bruna e della fortezza di Spilberg“, herausgegeben 1672 in Wien. Alle diese Quellen bilden die Situation jenseits der Brücke am rechten Ufer der Svatka in grober Übereinstimmung ab: Vor allem ist auf ihnen keine Straße verzeichnet, die der Straße Polní entsprechen würde, hingegen ist ein Weg von der Brücke zur St.-Wenzel-Kirche und weiter nach Süden auf ihnen markant abgebildet. Auf dem Bild von Beyer und Zeiser ist diese Straße ausdrücklich als „Die Strassen von Wienn“ bezeichnet. Den Verlauf der Hauptfernverkehrsstrasse vor der Errichtung der Kaiserstraße betrachten wir also als gelöst. Die Kaiserstraße hat das alte Straßenkonzept am rechten Flussufer in Alt-Brünn nicht auf grundlegende Art und Weise geändert, sondern auf ihm aufgebaut. Hinter der St.-Wenzel-Kirche bog tatsächlich ein kleinerer Hohlweg nach Osten und anschließend nach Süden ab. Er konnte der Trasse nach Horní Heršpice entsprechen und als einer der Zweige der nordwestlich verlaufenden Ferntrasse dienen. Er wurde auch bei der ersten Militärkartierung verzeichnet.

Die Straße Polní kommt erst auf jüngeren Plänen aus dem 18. Jahrhundert vor. Ihre frühere Existenz muss nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein, diese Gegend war von dem Frühmittelalter bis zum Hochmittelalter besiedelt, und eine „Feldgasse“ wurde hier bereits 1527 erwähnt. Es handelte sich jedoch wohl um eine Straße mit lokaler Bedeutung. Wenn sie allerdings die Vorgängerin der Kaiserstraße nach Wien gewesen wäre, hätten alle drei erwähnten Quellen aus der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts sie sicher nicht außer Acht gelassen und die Hauptstraßenverbindung woanders gezeichnet.





Příloha č. 1: Merianův plán města Brna, datován 1650. Situace v okolí kostela sv. Václava v levém dolním rohu.



Příloha č. 2: Anneisova – Zehentnerova mapa Brna a jeho předměstí – výřez.



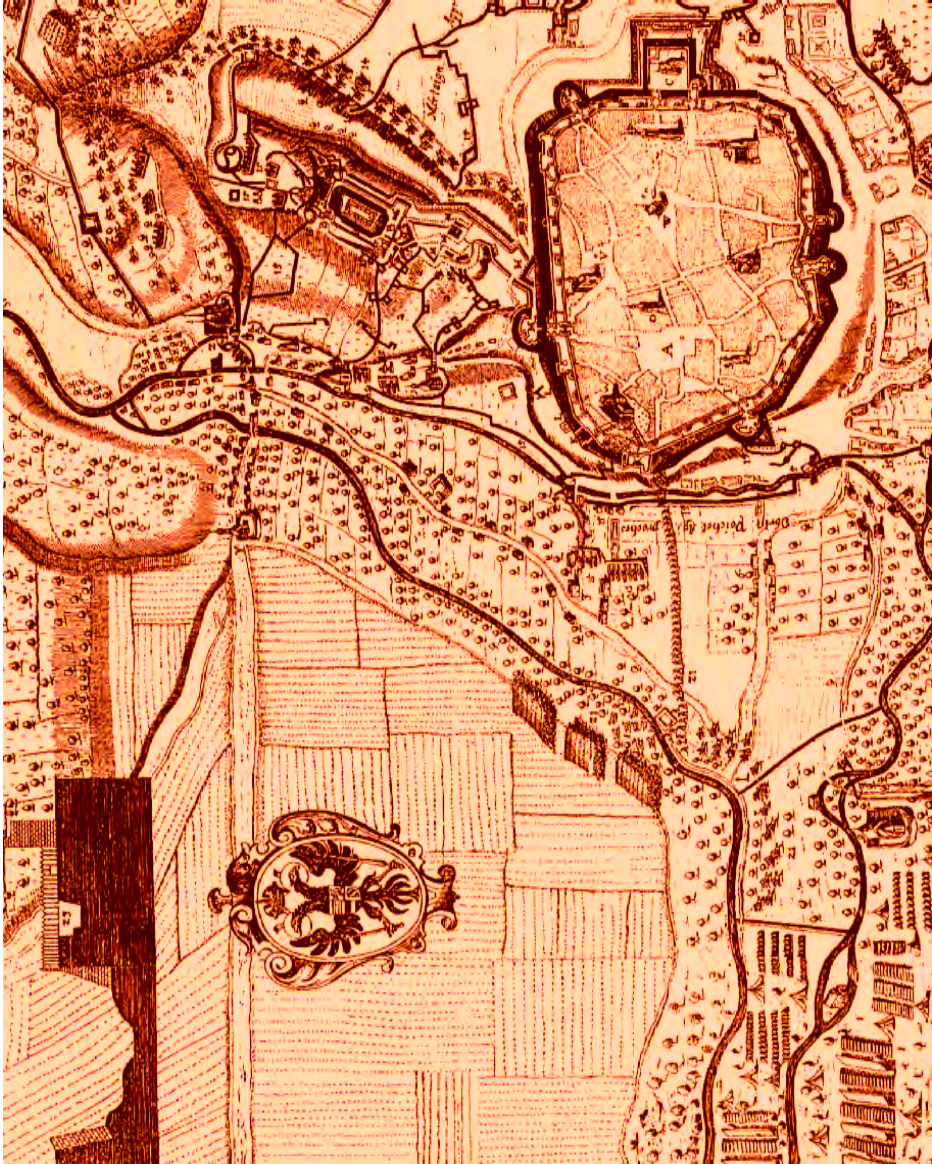
Příloha č. 3: Brno na prvním vojenském (josefském) mapování.



Příloha č. XI: H. B. Bayer – H. J. Zeiser, Obležení Brna Švédy 3. května 1645. Detail na pravobřeží Starého Brna s vyznačenou komunikační sítí.



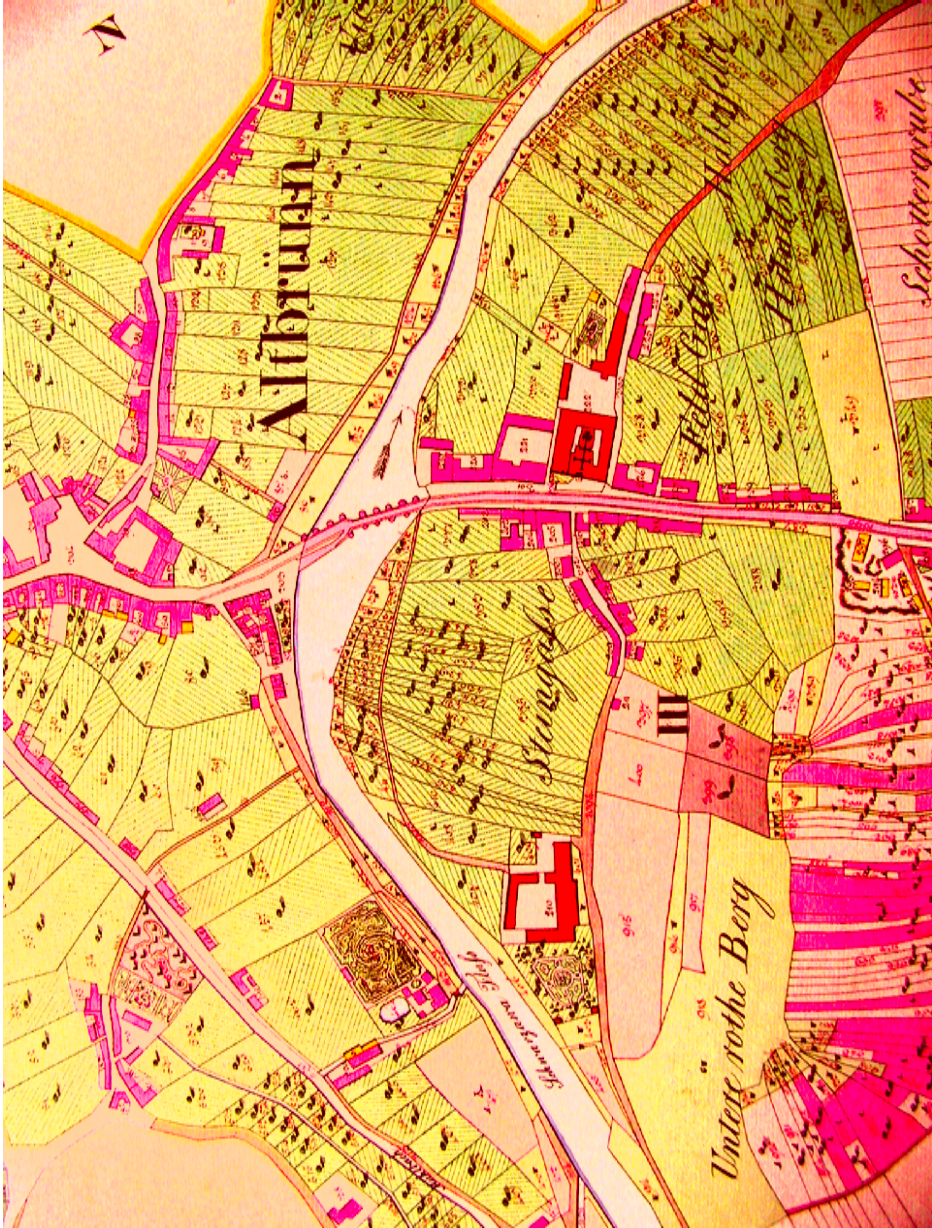
Příloha č. XII: H. B. Bayer – H. J. Zeiser, Obležení Brna Švédy 3. května 1645. Detail na situaci jižně od kostela sv. Václava.



Příloha č. XIII: Anonymní plán Brna a okolí za švédského obléhání z knihy *Relatione dell'assedio di Bruna e della fortezza di Spilberg*, vydané roku 1672 ve Vídni.



Příloha č. XIV: Anonymní mapa „Albrünnerr Herrschaft Gebiet 1740–1750“.



Příloha č. XV: Pravobřeží Starého Brna, výřez z plánu stábilního katastru. Datováno 1825.