

## „Ausgangspunkte“ – Zur Methode der Altstraßenforschung

“Initial Points” – On the Method of the Research of Early Transportation Routes

Pavel Bolina – Dušan Cendelín

### Abstract

Using several examples, the authors elucidate the principle of so-called “starting points” as the basic means for grasping the issue of early transportation routes. The dating of their relicts in the form of abandoned hollowed-out farm tracks is one of the serious archaeological problems. The results amend the existing ideas of the course and development of long-distance transportation routes in selected regions.

### Schlüsselwörter

Mittelalter – historische Verkehrswege – Böhmen – Mähren – Ausgangspunkte

### Keywords

Middle Ages – Early Transportation Routes – Bohemia – Moravia – Initial Points

## Forschungsgeschichte

Die Erkenntnis der historischen Verkehrswege, die in der älteren Literatur oftmals als „Steige“ bezeichnet werden, hat die Fachwelt schon seit der Zeit František Palackýs nicht kalt gelassen (z. B. *Sláma 1837*, 152–168; *Tomek 1855*, 461–475; *Jireček 1856*, 123–127; *Wocel 1868*, 323–330; *Hraše 1885*; *Horák – Chramosta 1923*). Warum, liegt auf der Hand. Auf den alten Wegen fuhren die Heere zu dem oder jenem Kriegskonflikt, bewegten sich verschiedene bedeutende Persönlichkeiten, wurden Waren transportiert, Rohstoff und Vieh. Darüber sind wir aus den Schriftquellen manchmal detailliert informiert, manchmal nur durch Verzeichnisse verschiedener Zollabgaben, Mauten sowie anderer Abgaben oder durch Artefakte, die die Archäologen direkt oder indirekt bei ihren Grabungen antreffen. Über den konkreten Wegeverlauf liefern die Quellen meist nur bescheidene Informationen, was die Forscher anfangs dazu nötigte, mit diesem Thema nur auf theoretischer Ebene umzugehen.

Von ihrem Charakter gehörte die Erforschung alter Verkehrswege bei uns nahezu ausschließlich zur historischen Geographie. Alter Handelsverkehr wurde oftmals auf das heutige Wegenetz oder sogar auf die Eisenbahnverbindungen projiziert, die auf bestimmte Weise mit dem vorausgesetzten Verlauf der Wege korrelierten und bestimmte Merkmale aufwiesen, wie z. B. manche charakteristische Ortsnamen, Erwähnungen in den ältesten Schriftquellen, alte Kirchenbauten, signifikante archäologische Funde u. a. (zur damaligen Forschungsmethode z. B. *Hosák 1957*, 147–148). In klassischer Gestalt gipfelte diese Auffassung in den Ende der 1960er und in den 1970er Jahre in der Zeitschrift „Historická geografie“ durch die Veröffentlichungen von *Ivan Vávra* (1969, 8–32; 1971, 77–132; 1972, 3–30; 1973, 171–176; 1974, 27–91). Dieses Prinzip wird – mit der



Abb. 1 System aufgelassener Hohlwege bei Vraclav in der Nähe der Straße nach Stradouň zur Überwindung des schroffen Hanges einer hohen Geländekante s. Pfeil; punktierte Linie – ungefähre Ausdehnung des Hohlwegsystems.

Betonung von archäologischen Funden, Burgwällen oder (manchmal ganz irrational) anderen die heutige Situation betreffenden Aspekten (z. B. *Pošvár 1964*, 54–73; *Novotný 1986*, 52–85; *Profantová 1998*, 79–88; *Květ 1993*, 122–125; 1995, 68–73) – bis heute apliziert. Zu Recht haben *Ž. Měřínský* und *E. Zumpfe (1998, 173–181)* die meisten dieser Arbeiten als irreführend bezeichnet, da sie ein niemals existierendes Wegenetz konstruieren würden.

Bereits zur Zeit der Abfassung der genannten Artikel handelte es sich um einen im Grunde veralteten Ansatz, denn – wie bereits 1968 Miroslav Štěpánek klarstellte – hat die Europäische Forschung westlich unserer Grenzen festgestellt, dass oftmals „... der Hauptverkehr im Frühmittelalter außerhalb der Siedlungsgebiete durch recht hohe Lagen (sogar auf Bergkämmen und Wasserscheiden) führte. Zu Berührungen mit der Besiedlung kam es nur an früher wichtigeren Furten ...“ (*Štěpánek 1968*, 563–564; aus der damaligen ausländischen Literatur z. B. *Denecke 1969*; *Taylor 1979*). Dass alte Wege programmatisch durchnässte Flussniederungen entlang der Wasserläufe und in tiefen Tälern mieden, war bei uns einigen Forschern, wie *Ž. Boháč (1967, 747–756)* und vor ihm z. B. *V. Richter (1955, 193–203)*, durchaus bewusst, jedoch fand dieser Grundsatz in ihren eigenen Überlegungen zu konkreten Wegeführungen nur selten Beachtung.

Andererseits sind schon früh, obwohl zu Anfang nur zögerlich, Bemühungen zu verzeichnen, in die Analyse die physischen Überreste der alten Wege einzubinden, die an vielen Stellen in Gestalt aufgelassener Hohlwege vorhanden sind, oft gruppiert zu ausgedehnten Systemen.<sup>1</sup> So hat z. B. *H. Jireček (1884, 2–3)* schon in den 1880er Jahren aufgrund der erhaltenen Hohlwege den Verlauf des Weges zwischen Vraclav und Vysoké Mýto (Hohenmauth) recht genau beschrieben. Ferner können wir *A. Ferulík (1959, 202–209)* erwähnen, der in den 1950er Jahren auf die von Pohledy in den Sattel von Křenov herabsteigenden, sowie weiter nach Osten nach Jevíčko entlang der Straße Nr. 366 führenden Hohlwege verwies, die er als Überreste des alten Weges nach Olomouc interpretierte.<sup>2</sup> Auch *R. Vermouzek (1974, 269–277; 1982, 86–101; 1987, 213–220; 1990, 19–39; 1993, 105–115)* ging in den 1970er und 80er Jahren einer Einbeziehung von alten Straßenresten nicht aus dem Weg, jedoch ist der erste Beitrag, der die auf historischen Wegeführungen erhaltenen

<sup>1</sup> Den größten Einfluss auf Entstehung und Gestalt der Hohlwege hatte immer das Gelände (genauer gesagt die Neigung und Qualität des Untergrundes), die auf den Betrieb in Verbindung mit der Wassererosion reagierte. Die Hohlwege werden nach ihrer Anzahl, Querschnitt (Breite, Tiefe und Kantenabrundung), Richtung oder Kreuzungen, Beziehung zu bestehenden oder nicht mehr bestehenden Grundstücksgrenzen bewertet, bei Hanglagen, die zu Furten führen, ist auch die Tiefe des Flussbetts gegenüber dem Boden der Hohlwege zu beachten (*Cendelín 1999; Kuna 2004, 274*).

<sup>2</sup> In Anspielung auf diese Arbeit verwies *V. Richter (1960, 273)* auf „die Möglichkeit, es könne im Gelände aufgrund der Hohlwege ein alter Weg des internationalen Fernhandels bestimmt werden, ins Reich der Fantasie“.

Hohlwegsysteme tatsächlich erfasst hat, erst jener von *T. Velínský* und *E. Černá* (1990, 477–487) über den Weg von Most nach Freiburg.

Parallel zu den durch *F. Kubů* und *P. Zavřel* im Verlauf der 1990er Jahre veröffentlichten Ergebnissen der ausführlichen Erfassung und Dokumentation der erhaltenen Abschnitte des süd-böhmischen Goldenen Steigs (mit weiteren Verweisen s. *Kubů – Zavřel 1994*, 54–76; 1995, 74–98; 2007) wurde damit begonnen, ähnliche Überreste praktisch auf dem ganzen Gebiet der Tschechischen Republik zu erfassen (z. B. *Sviták 1992*, 362–368; *Cendelín 1998*, 4–6; 1999, 48–57; 2000, 146–148). Der Vergleich der meisten Überreste verschiedener Verkehrslinien ermöglichte bald eine Vorstellung vom üblichen Verlauf der alten Wege durch die freie Landschaft und die Aufstellung bestimmter Prinzipien für die Suche nach ihren Überresten (*Cendelín 1999*).<sup>3</sup> In vereinfachter Form können wir sagen, dass der Verlauf der alten Verkehrswege im Endergebnis immer ein Kompromiss zwischen der Notwendigkeit, die Richtung zu halten (also der kürzesten Trasse) und den Landschaftsvoraussetzungen war. Dieser Kompromiss betraf vor allem das hydrographische Netz (bzw. die in seinem Rahmen bestehenden sog. trockenen Wege) und schwer überwindbare Hindernisse (z. B. schroffe Hänge), andererseits für das Durchwaten von Wasserläufen geeignete Lagen (zu den Furten s. *Adam 2002*, 31–38). Eine so verstandene landschaftliche Voraussetzung hat jedoch nichts mit einer „Voraussetzung“ zu, die als ein ganz frei verwendeter und mit einer Art geheimnisvoller Aura umgebener Begriff in den Arbeiten von *Radan Květ* erscheint (z. B. 1998; 2002a; 2002b; 2003; 2005; 2006).

Die ausgeprägtesten Belege für Wegewüstungen, die durch dauerhaften Betrieb an manchen Stellen entstandenen Hohlwege, können natürlich nur in ganz außerordentlichen Fällen direkt auf bestimmte Zeitangaben in den Schriftquellen bezogen werden.<sup>4</sup> Eine genauere Datierung der Hohlwege bleibt nach wie vor auch unter Ausnutzung archäologischer Mittel problematisch. Diese Unzulänglichkeit ist durch den Charakter der Prozesse verursacht, die an der Ausbildung und Vertiefung von Hohlwegen am Werk waren und oft auch noch nach dem Ende der Verkehrsnutzung anhielten (*Kuna 2004*, 274). Dies hat die Prospektion des Goldenen Steigs in Südböhmen mit Hilfe von Metalldetektoren erwiesen, wo als häufigste Funde Teile von Wagen, Pferdegeschirr und Klauenplatten auftraten, die jedoch bei weitem nicht den ganzen Nutzungszeitraum des Weges belegen (vgl. *Kubů – Zavřel 1996*, 28–53; 2001; 2007).

## Typen von Ausgangspunkten

Zu einem faktischen Erfassen eines im Gelände erhaltenen Überrestes eines alten Verkehrsweges kommt es erst dann, wenn wir sog. Ausgangspunkte finden; unter diesem Begriff sind die Stellen zu verstehen, über die ein Verkehr verlief, der zur Entstehung der Relikte führte. Zu einem faktischen Erfassen eines im Gelände erhaltenen Überrestes eines alten Verkehrsweges kommt es jedoch erst dann, wenn wir seine Ausgangspunkte, d.h. die Stellen finden, zwischen denen es auf der besagten Linie zur Entstehung der Relikte kam. Dies ist bei weitem nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick erscheinen mag. Übrigens führen auch die Schriftquellen bei ihren Erwähnungen von Wegen nicht allzu oft auf, von wo und wohin sie führen.<sup>5</sup> Aus den Namen der Stadttore sowie aus verschiedenen Itineraren (dazu z. B. *Hlaváček 1973*, 111–112; 1991; 1999, 29–70; *Sovadina 1995*, 3–40; *Baletka 1996*, 259–536; *Wihoda 2001*, 5–45), aber auch aus den Erkenntnissen der von der modernen Archäologie genutzten Fachrichtungen wurde bei bestimmten Orten die Funktion

<sup>3</sup> Diese Arbeit ist jedoch nicht erschienen; Der Autor hat sie lediglich an mehrere Bibliotheken und wissenschaftliche Institutionen versandt.

<sup>4</sup> Dank der spezifischen Schriftquellen konnte *P. Bolina* (2004, 93–118) im relativ ausgedehnten System des sog. Jívová-Weges zumindest ungefähr bestimmen, welche Hohlwege aus der Zeit vor 1404 stammen und welche jünger sind.

<sup>5</sup> Zum Beispiel im dem Falsum aus dem 13. Jahrhundert zum Jahr 1043 (*CDB I*, Nr. 378, 351–352: „... usque ad stratam publicam...“). Nur ausnahmsweise werden in den Quellen die Ausgangspunkte benannt, wie z. B. bei der Gründungsurkunde der Stadt Polička von 1265, wo *Vysoké Mýto* und *Brünn* angeführt sind (*CDB V/1*, Nr. 457, 673–677: „... quod via et strata publica de Alta Muta versus Brunnam per dictam civitatem in Policzek et non alibi ex directo procedat...“).

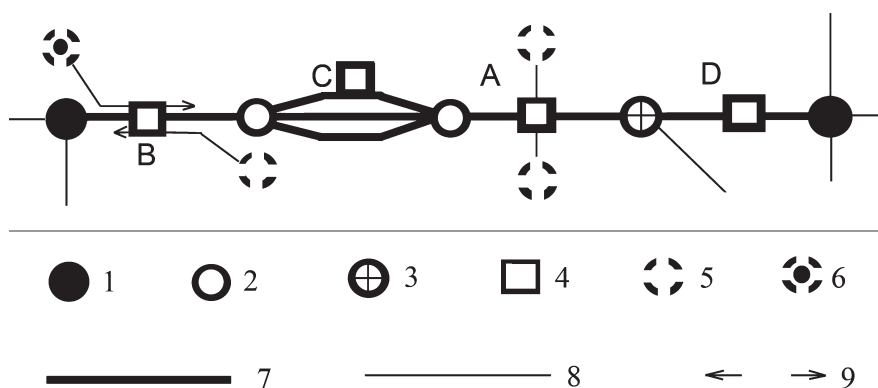


Abb. 2 Graphisches Schema: Möglichkeiten zur Beeinflussung der Relikte von Ausgangspunkten. 1 – Grundausgangspunkt; 2 – Durchgangspunkt bei der Gabelung der Trasse; 3 – Durchgangspunkt mit Einfluss auf die Wegeführung; 4 – Wegeüberreste; 5 – Ausgangspunkt, der die Wegeführung beeinflusst hat; 6 – Ausgangspunkt, der mehrere Wegeführungen beeinflusst hat; 7 – verfolgte ? Linie, definiert aufgrund von Grundausgangspunkten; 8 – weitere Linien des Verkehrsnetzes; 9 – Richtungen der Beeinflussung der Relikte in dem Fall, dass der Verkehr von den umliegenden Ausgangspunkten auf die Linie zwischen Grundausgangspunkten übergeht. A – Verkehr von den umliegenden Ausgangspunkten nutzt eine einzige Trasse und führt nicht weiter (oder nur minimal) auf der verfolgten Linie; B – Verkehr von den umliegenden Ausgangspunkten nutzt die verfolgten Linie; C – Überrest auf der Abzweigung der verfolgten Trasse, beeinflusst von einer Veränderung der Verkehrsfrequenz; D – Überrest beeinflusst von Durchgangspunkten (möglicher neuer Verkehr, evtl. Umleitung des Verkehrs außerhalb der verfolgten Linie).

eines Ausgangspunktes erwiesen (z. B. *Beneš – Kočár – Suchá 1998*, 285–293; *Čižmář – Leichmann 2002*, 259–271). Diese Orte können jedoch nur als Information über den Verkehr im Rahmen eines nicht genau bestimmbar Verkehrsnetzes erachtet werden, keineswegs bereits als definitive Segmente dieses Netzes.

Die größte Bedeutung bei der Datierung der Überreste alter Verkehrswege kommt deshalb immer noch indirekten Mitteln zu.<sup>6</sup> Zu diesen werden immer mehr die bestätigten Zusammenhänge in der Nähe liegender Siedlungen, Burgwälle, Burgen und weiterer Befestigungsanlagen gehören, die oftmals archäologisch bereits erforscht worden sind, aber auch Einzelbestattungen, Hortfunde und Zufallsfunde verschiedener Gegenstände.<sup>7</sup> Für die Erfordernisse des Studiums alter Wege können die Ausgangspunkte in zwei Gruppen unterteilt werden, nämlich in Punkte, die Orte direkt an den Verkehrslinien darstellen, und flächenhafte „Punkte“. Eine eigenständige Gruppe bilden Hilfsausgangspunkte, mit denen vor allem bei der Suche nach Überresten im Gelände gearbeitet wird.

Ausgangspunkte des ersten Typs sind Siedlungen aller Art, je nach dem, welcher Teil des Verkehrsnetzes studiert wird. Bei historischen Fernwegen handelt es sich vor allem um Städte, aber Einfluss auf die Überreste im Gelände können natürlich auch dörfliche Fundorte haben. Bei der Feststellung der Wegführung eines lokalen Netzes müssen wir auch mit dem Einfluss kleinerer bis sehr kleiner Siedlungseinheiten wie z. B. ehemaligen Herrenhöfen, Wassermühlen, befestigten Sitzen außerhalb von Städten und Dörfern, Wüstungen, Bergwerksorten u. a. rechnen.

Als die oben erwähnten Ausgangspunkte können alle konkreten Punkte im Verkehrsnetz angesprochen werden, jedoch handelt es sich zumeist vor allem um Kreuzungen und Weggabelungen. Bei der Suche nach den Überresten der Wegewüstungen spielen als Hilfspunkte Furten und (Berg)sattel eine wichtige Rolle, da sie oftmals den Wegeverlauf vorgaben. Auf den bedeutenderen

<sup>6</sup> Beiseite lassen wir die vorerst nur selten erfassten Befunde, bei denen sich die Wegüberreste in einer Superposition zu konkreten (archäologischen) Objekten mit relativ bekanntem Alter befinden. Als Beispiel sei der Hohlweg genannt, der unter der Ringbefestigung des großmährischen Burgwalls bei Mařín (Kr. Svitavy) verläuft und deshalb aus der Zeit vor der Errichtung des Walls stammen muss (*Cendelin 2004*, 285–296). Diese Beziehung gilt natürlich auch umgekehrt – ein System gut erhaltener (sicherlich nicht urgeschichtlicher) Hohlwege, das von einer viereckigen Befestigungsanlage überlagert ist, die bei dem (archäologischen) Objektpaar Hohlweg-Befestigung offensichtlich jünger ist, erlaubt es nicht, das zweitgenannte Objekt als keltische „Viereckschanze“ anzusprechen (vgl. *Čižmář 1973*, 77–81). Es handelt sich am ehesten um einen Wehrbau aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges am Zugangsweg nach Olomouc.

<sup>7</sup> Dieses Prinzip versuchten bisher am konsequentesten, jedoch ohne eindeutige Ergebnisse *Ľ. Prostředník* und *P. Šída* zu nutzen (*2001*, 283–311).



Trassen waren die wichtigsten Furten in der absoluten Mehrzahl durch Besiedlung überdeckt, es finden sich aber auch Ausnahmen. An Kreuzungen bedeutender Wege an trockenen Anhöhen war die Besiedlung meist wegen unzureichender Wasserquellen nicht interessiert, evtl. nur vorübergehend. Üblicherweise entstanden sie in der Nähe der ersten geeigneten Trinkwasserquellen. Flächenhafte „Ausgangspunkte“ sind verschiedene Landschaftsgebilde von Siedlungskammern bis hin zu ausgedehnten Regionen, von denen aus der Verkehr ausgehen konnte. Bei der Rekonstruktion der historischen Verkehrswege bilden sie oft auch die Ausgangsbasis für die weitere Forschung. Ihr Einfluss auf konkrete Überreste ist anfangs wegen der beschränkten Erkenntnismöglichkeiten der Siedlungsstruktur und des damit zusammenhängenden Verkehrs schwer zu erfassen. Flächenhafte „Punkte“ sind in Wirklichkeit eine Summe möglicher Ausgangspunkte. Es kann sich z. B. um alte Siedlungsgebiete, die von unbesiedelter oder nur schwach besiedelter Landschaft umgeben sind, ausgedehnte Domänen, dominant besiedelte Täler u. ä. handeln. Die Flächenausdehnung solcher „Ausgangspunkte“ kann also sehr verschieden sein. Die Verbindungslinie zweier flächenhafter Ausgangspunkte bildet manchmal auch nur eine einzige Linie. Bedingung für diesen Zustand ist eine ausreichende Entfernung beider Flächenausgangspunkte.

### Der Einfluss des Wandels der Ausgangspunkte auf die Struktur des alten Verkehrsnetzes

Als Ausgangspunkt erachten wir jede Art von Ort, der in den Verkehr einbezogen ist. Der Verkehr war in der älteren Zeit durch eine Reihe von Faktoren beeinflusst, durch die es zu Entstehung, Untergang, Verlagerung und vor allem dem Wandel der Bedeutung konkreter Ausgangspunkte kam. Es handelt sich um einen vielfältigen Prozess, der in seiner Komplexität bisher noch nicht erforscht worden ist und den wir anhand des Beispiels der vorausgesetzten Entwicklung des frühmittelalterlichen Verkehrsnetzes im Böhmischem-Mährischen Grenzgebiet zwischen Chrudim und dem Fluss Svitava näher bringen wollen. Wir gehen in diesem Fall von den verfügbaren Quellen, historischen Zusammenhängen und den Überresten von Wegewüstungen aus, die bisher im Gelände entdeckt worden sind (s. *Cendelin – Bolina – Adam [in Druck]*). Die vorausgesetzte Entwicklung kann durch die folgende Abfolge ausgedrückt werden:

- 1) Bis zur Entstehung des Přemyslidenstaates oder eher bis zum Anschluss Mährens in den ersten Jahrzehnten des 11. Jh. (zum genauen Datum s. *Labuda 1960*, 93–96; *1984*, 371–412; *Krzemieńska 1980*, 195–243; *Měřínský 1986*, 18–80; *Sláma 1991*, 51–68; *Matla-Kozłowska 2008*, 434–451) bestanden die primären Fernwege in diesem Raum aus drei Linien zwischen Ausgangspunkten der benachbarten alten Siedlungsgebiete (der Raum von Malá Haná wird als Durchgangsbereich erachtet). Es handelte sich um:
  - a) Die Trasse Obermährische Senke (die Gegend um Olmütz und Proßnitz) – Ostböhmen (Königgrätzer Land). Die Nebenarme stießen in der Nähe der späteren Stadt Jevíčko zusammen. Hauptdurchgangspunkte waren das jetzt wüste (Stará) Svitava,<sup>8</sup> der Burgwall bei Benátky (bzw. in seiner unmittelbaren Nachbarschaft),<sup>9</sup> Tržek bei Litomyšl,<sup>10</sup> die Ortswüstung Staré Mýto bei Vysoké Mýto<sup>11</sup> sowie Staré Holice. Die genannten Orte definieren natürlich keinen Zeithorizont der Benutzung dieses Weges.

<sup>8</sup> Den Ort „Stará Svitava“, an anderer Stelle als die spätere Stadt Svitavy, erwähnt eine Urkunde des Bischofs Bruno aus dem Jahr 1256 (*CDB V/1*, Nr. 93, 167–168). An ihrer Stelle wurde wahrscheinlich das Kolonistendorf Čtyřicet Lánů angelegt (*Lick 1910*; *Šimák 1917*, 164).

<sup>9</sup> Eine präzise Aufzählung der Literatur zum Burgwall von Benátky bietet *K. Severin (2007)*, 269–282, jedoch müssen wir seinen Schlüssen bezüglich des Verlaufs des Hauptweges im Böhmischem-Mährischen Grenzgebiet widersprechen.

<sup>10</sup> Der Übergang durch das Tal der Loučná bei Tržek ist auf Abb. 4 dargestellt. Hier kann die bisher unbestimmte Lage des in den Schriftquellen erwähnten Ortes „Hrutov“ (näheres s. *Charvát 1980*, 39–76) theoretisch in den Raum Tržek-Cerekvice gesetzt werden (zu den archäologischen Funden aus jüngster Zeit s. *Vich 2008*, 693–699).

<sup>11</sup> Zu Staré Mýto z. B. *Š. J. Sigl (1977)*, 90–99; *1986*, 243–245) und *Richter – Sigl (1989)*, 35–38). Es sei betont, dass Staré Mýto mit Vysoké Mýto durch keinen bedeutenderen Weg verbunden war, da es zwischen ihnen keine natürliche Furt über den Fluss Loučna gab; der Fluss ist in diesem Raum besonders breit, verkehrstechnisch problematisch und instabil.

- b) Die Trasse Südostmähren (Südliches Marchbecken) – Ostböhmen (Gegend von Königgrätz). Die Nebenarme vom Brunn und der Niedermährischen Talenge trafen sich in der Nähe des heutigen Boskovice oder bei der Burg Svojanov. Hauptdurchgangspunkte waren die aus historischen Quellen bekannten Orte „Na poličkách“ (die Trasse ging hier offensichtlich dicht vorbei)<sup>12</sup> und die Furt über eine Flussschleife der Loučná in der Nähe von Vraclav. Zum Zusammentreffen der Trasse (a) aus Zentralmähren und der Trasse (b) aus Süd- bis Südostmähren kam es im Raum zwischen den heutigen Orten Vraclav, Staré Holice und Choceň, wobei es sich in der Folge um einen Weg mit dem Potential eines Fernweges handelte (Nordböhmen, Lausitz, Sachsen). Mit einem Übergang bei Loučná bei Vraclav könnte auch die Siedlung Týniště am anderen Flussufer zusammenhängen.<sup>13</sup> Die Flur „Pod Týniškem“ 1 km nordwestlich der Gemeinde Leština (Kr. Ústí nad Orlicí) kann mit der vorausgesetzten Wegegabelung oder Kreuzung der Trassen Chrudim-Luže-Mittelmähren und Ostböhmen-Vraclav-Südmähren zusammenhängen. Mit dieser Trasse könnte auch einer der nahegelegenen und etwas rätselhaften Burgwälle bei Srbce und Pěšice in Verbindung stehen unabhängig davon, ob sie aus der Zeit vor dem Untergang der frühmittelalterlichen Burg in Vraclav stammen jünger sind.<sup>14</sup>
- 2) Trasse Mittelmähren – Umgebung von Tschaslau/Čáslav über Hlinsko, eine von den Forschern bisher unbemerkt gebliebene Wegerichtung. Hauptdurchgangspunkte sind die Furt über die Svitava im späteren Hradec nad Svitavou, der Fundort „Na poličkách“ und der Burgwall Zkamenělý zámek bei Svratka (Kr. Žďár nad Sázavou). Dieser Weg erscheint für die Ausgangspunkte Brunn und Niedermährische Talenge wegen der großen Brechung der Wegführung als ungünstig. Die Trasse kann bisher aufgrund der Überreste im bewaldeten Teil der Böhmischo-Mährischen Höhe östlich von Hlinsko verfolgt werden.<sup>15</sup> In das Altsiedelgebiet bei Tschaslau mündete sie irgendwo bei Libice nad Doubravou. Diese trockene Wegführung setzte sich im Einzugsgebiet zwischen Elbe und Sázava fort, und weiter in der Schlinge des Flusses Chrudimka, das es in unmittelbarer Nähe des keltischen Oppidums bei České Lhotice überquerte.<sup>16</sup> Problematisch erscheint vorerst die in der bisherigen Literatur eindeutig bevorzugte Richtung vom Ausgangspunkt Prag, die bis zur Entstehung des Přemyslidenstaates für das Verkehrsnetz im Norden des Böhmischo-Mährischen Grenzgebietes gar nicht bestimmend gewesen sein muss. Man muss auch die Tatsache berücksichtigen, dass von Čáslav nach Osten mindestens zwei Richtungen gangbar waren: Über Chrudim entlang der Elbeschlinge und über Hlinsko direkt nach „Na poličkách“. Der älteste Bericht zu Chrudim deutet allerdings eine Bevorzugung des nördlichen Wegearms mindestens seit dem 11. Jh. an, zweifellos wegen der Dauer der Schneedecke, die hier kürzer als auf der Böhmischo-Mährischen Höhe ist.

Der Fernverkehr aus der Landschaft um Prag nach Mittelmähren führte jedoch ursprünglich nicht von Chrudim über Vraclav und Litomyšl, sondern direkt nach Südosten zur Furt über die Svitava im späteren Hradec nad Svitavou. Während der Weg im Raum ost-südöstlich der heutigen Stadt Luže auf der Trasse mit den Ausgangspunkten Hradec Králové – Brunn verlief, nutzte er von der Kreuzstelle mit der Trasse Čáslav-Hlinsko-Mittelmähren an diese Linie. Die Bedeutung des Raums bei Luže wird auch durch die relativ alte Besiedlung in der Umgebung dieser Stadt und Funde direkt auf dem Berg der Burg Košumberk (*Sigl 1975*, 38; *Frolík 2002*, 61–77) nahegelegt ebenso wie durch die Existenz eines Burgwalls bei Raboun, obwohl die Zeit seiner Gründung bisher noch nicht bestimmt werden konnte (*Vích 2009*, 503–507).

<sup>12</sup> Der Fundort „Na poličkách“ wird in der sog. Litomyšl-Urkunde genannt (*CDBI*, Nr. 399, 411–415), darüber mit einer Übersicht der älteren Literatur Š. Gilar (2004, 231–240).

<sup>13</sup> Zur Bedeutung der Orte mit der Namensbasis „Týn“ (Ungeld) s. *Ž. Smetánka (1978, 210–212)*.

<sup>14</sup> Zu den Burgwällen bei Srbce und Pěšice s. *T. Čurda (1994, 34–35)* und *D. Vích (2009, 503–507)*.

<sup>15</sup> Zu den archäologischen Funden von einigen dieser Fundorte sowie vom Burgwall Zkamenělý zámek bei Svratka, der etwa 0,5 km von der Trasse liegt, informiert *Ľ. Frolík (1985, 67–73)*.

<sup>16</sup> Es ist auffallend, dass das Ende der Wasserscheide Elbe-Sázava im Herzen Böhmens von einem weiteren keltischen Oppidum beherrscht war, und zwar Závist (Katastralgebiet Lhota u Břežan, Kr. Praha-západ). Staré Hradisko, České Lhotice und Závist können also theoretisch auf ein und derselben Verkehrsline liegen.

3) Ein Wendepunkt in der Entwicklung des Verkehrsnetzes im Böhmischem-Mährischen Grenzgebiet war die Entstehung der Burg Vraclav (zu Vraclav z. B. *Skružný* 1962, 8–13; *Sláma* 1986, 94; *Charvát* 1997, 7–41; *Vích* 2000, 57–96; 2008, 773–776; *Ježek – Sommer* 2001, 97–98; *Čtverák – Lutovský – Slabina – Smejtek* 2003, 346). Sie wurde über einer Furt in einer scharfen Flussschleife der Loučná gegründet (die Furt wird indirekt durch die Siedlung Týnišťko an der gegenüberliegenden Uferseite belegt). Vraclav war für den Verkehr alleine schon durch die Kontrolle des Fernhandels in einen beträchtlichen Teil Ostböhmens wichtig, aber auch zu wesentlich ferner gelegenen Ausgangspunkten (s. oben). Nach Südosten öffnet sich von Vraclav aus ein sehr guter direkter Verbindungsraum mit langen Anhöhen, der nicht nur für die Bewegung zu den Ausgangspunkten des Gegends um Brünn, sondern auch mit kleineren Brechungen zu den Ausgangspunkten in Mittelmähren genutzt wurde. Es war deshalb logisch, an einem geeigneten Ausläufer einer Hochebene eine Burg zu errichten und unter ihre Kontrolle auch die Trasse von Chrudim nach Olomouc zu bringen. Diese musste hierher jedoch durch einen künstlichen Eingriff übertragen werden, wodurch sie in Chrudim die Richtung nach Luže verlassen und über Hrochův Týnec nach Vraclav kam. Ein Eingriff dieser Art ist durch einen Wegeüberrest dicht unter Vraclav belegt, der sich auf dem Weg von Stradouň in einer derart verkehrsun günstigen Lage befindet, dass er nicht zu einer natürlich entstandenen Wegführung gehören kann. Dass in Stradouň zu diesem Zusammenhang eine Zollstation eingerichtet wurde, belegt eine Erwähnung im Nekrologium von Podlažice (*Dudík, Forschungen*, 421).

Nach dieser Deformation des Fernweges von Prag nach Olomouc initiierte jedoch die Entfaltung der Besiedlung bei der zweiten Loučná-Schleife (zwischen den weiteren Flussübergängen in Tržek und Benátky), die offensichtlich auch mit der Einrichtung des Kapitels in Litomyšl am Ende des 11. Jh. durch Fürst Břetislav II.<sup>17</sup> zusammenhängen, ein Ausscheren der Trasse von Vraclav nach Nordosten auf der Verbindungslinie dieser beiden neuen Siedlungszentren an den Loučná-Übergängen. Die Trasse Vraclav – Litomyšl wurde mithin zum Bestandteil eines Fernweges, um schrittweise die ältere Linie zu ersetzen. Zur Zeit Kosmas' führte jedoch der Weg von Litomyšl weiter nach Olomouc zu dem damals wohl bereits wüsten Burgwall in Benátky und von hier mehr oder weniger entlang der ursprünglichen Trasse zur Furt in Stará Svitava und weiter nach Jevíčko oder Velké Opatovice. Erst im 13. Jh. wurde die Verbindung Litomyšl-Svitavy dominant, die faktisch als Trasse von Olomouc bis heute fortbesteht.

Die Verlagerung des Siedlungszentrums an der nördlichen Loučná-Schleife, von Vraclav zum neu gegründeten Vysoké Mýto (5 km südöstlich), änderte am Wegverlauf von Litomyšl nur noch wenig. Sie deutet allerdings auf den Bedarf nach einer bestimmten Kontrolle über die damals vielleicht kaum noch gebrauchte alte Trasse hin, die hinter der Loučná (Ausgangspunkte Mittelmähren – Siedlungsagglomeration von Königgrätz) über Benátky, Tržek und Staré Mýto entlangführte. Der Lage, die eingetreten war, bevor der verfallende Weg von der Burgwüstung in Vraclav durch den Raum von Polička zum Brünn voll durch den Weg von der neugegründeten Stadt Vysoké Mýto ersetzt wurde, entsprechen einige Formulierungen in der Gründungsurkunde der Stadt Polička von 1265.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> *CDB I*, Nr. 399, 412: „... *ecclesiam Lutomislensem ... tam Brecizlai loci illius fundatoris, vel Sobezlai eiusdem loci amplifficatoris...*“; heute ist ohne stichhaltige Argumente meist vom Benediktinerkloster die Rede (mit weiterführender Literatur z. B. *Severin* 2006, 295–296), jedoch war auch jeder Vorgänger Břetislavs II. (Břetislav I., Spytihněv II., Vratislav II.) Gründer eines Kollegiatkapitels.

<sup>18</sup> Als alternative, jedoch weniger wahrscheinliche Interpretation des Befehls Přemysl Ottokars II. über die erzwungene Wegführung aus Vysoké Mýto nach Brünn durch die 1265 neugegründete Stadt Polička (*CDB V/1*, Nr. 457, 673–677), können wir annehmen, dass diejenigen, die nach Vysoké Mýto kamen, nicht über Litomyšl, Benátky und Stará Svitava zum sog. Mezihoří (Dreieck nördlich von Svitávka, zwischen dem Fluss Svitava und Boskowitzser Furche) gelangten, von wo nach Brünn die alte Nord-Süd-Trasse genutzt werden konnte, über die in anderen Zusammenhängen bereits *V. Richter* (1955) und *D. Cendelin* (2004) geschrieben haben.

## Die Änderung der Präferenzen verschiedener Linien des Verkehrsnetzes im Zusammenhang mit der zeitgenössischen Bedeutung der Ausgangspunkte

Die Ausgangspunkte unterliegen (unterlagen) Veränderungen ihrer Bedeutung vor allem, ungenau ausgedrückt, „von innen“. Der Ausgangspunkt – Ansiedlung – konnte bedeutender werden oder gar außerordentliche Bedeutung erlangen, oder im Gegenteil aus zahlreichen Gründen unbedeutend werden. Geläufig ist die Entdeckung eines wertvollen Rohstoffs (im Mittelalter Jihlava, Kutná Hora: Silber, in der Neuzeit Ostrava: Kohle u. ä.), von außerordentlicher Bedeutung war in der Vergangenheit die Gründung neuer Städte, durchweg in der Nähe ursprünglicher älterer, weniger bedeutender Siedlungen. Dieselbe Folge kann auch die Entstehung des Verwaltungszentrums eines bestimmten Gebietes in einer ansonsten wenig bedeutenden Siedlung oder in einer dünn besiedelten Landschaft gehabt haben (im Mittelalter z. B. Bau einer Burg).

Die oben angeführten Beispiele für die Änderung der Bedeutung eines Ausgangspunkts haben die Entwicklung einzelner Linien des Verkehrsnetzes beeinflusst. Jedoch kann es auch umgekehrt gewesen sein, indem die Bevorzugung bestimmter Linien gegenüber anderen, der Verlust des Interesses und das Auflassen einiger Wegführungen die Bedeutung der Ausgangspunkte veränderten. Die Präferenz bestimmter Linien hatte zwei Hauptgründe:

- 1) Reaktion auf den Wandel der Siedlungsstruktur. Die Verdichtung der Siedlungsstruktur kann in einigen Fällen schrittweise zunächst manche Linie des Verkehrsnetzes deformiert und sie dann durch eine andere ersetzt haben. Logischer Weise kann es dabei zu Veränderungen der Ausgangspunkte gekommen sein. Mit der Verdichtung der Siedlungsstruktur hängt die Wahl eines konkreten Verkehrsraums zwischen den Ausgangspunkten eng zusammen. Eine dünne Siedlungsstruktur zwang bei der Überwindung größerer Entfernungen zur Ausnutzung sehr stabiler Gelände (sog. „trockener Trassen“), dichte Besiedlung ermöglichte die Nutzung problematischerer Gelände in feuchteren Lagen (mehr Bewohner, damit mehr Möglichkeiten für die Herrichtung des Geländes an den Wegen).
- 2) Die zeitgenössische Reaktion auf die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsintensität und überwiegender Verkehrstypen. Jede Linie des Verkehrsnetzes kann auf verschiedene Weise für nutzbar die Bewegung von Menschen, Tieren, Transportgut oder irgendeines Verkehrsmittels durch die Landschaft nutzbar gewesen sein. Intensiverer Verkehr erforderte zudem einen stabilen Verkehrsraum (Linie des Verkehrsnetzes).

Der Wandel der Ausgangspunkte in Abhängigkeit von den zeitgenössischen Präferenzen für bestimmte Verkehrslinien kann gut anhand des Beispiels des Wlarapasses (Vlárský průsmyk) bei der Stadt Brumov illustriert werden. Bisher überwog als eindeutige (und irrümliche) Auffassung, der Wlarapass wäre zu jeder Zeit die Hauptverbindungsline dieses Teils Ostmährens mit dem Einzugsgebiet der Waag, sogar mit der Umgebung von Trenčín, gewesen, auch wenn seine Ausmündung auf slowakischer Seite dem nicht entspricht. Die Burg Brumov, gegründet an der Stelle des Burgwalls von Púchov, wird nach wie vor als Bau zum Schutz des Wlarapasses interpretiert (*Kohoutek 1995*, 9–18, 121–122; *Plaček 2001*, 130–132; *Janiš – Kohoutek 2003*, 357–374), obwohl sie von ihm 3 km (!) entfernt liegt, was eine Wachfunktion praktisch ausschließt. Zudem muss hinzugefügt werden, dass der Zugang zum Pass auf mährischer Seite bei Bohuslavice nad Vlárrou im Mittelalter wegen der ausgedehnten durchfeuchteten Flussniederung erschwert war, weswegen es zwischen Bohuslavice und Popov bei Štítné nad Vlárrou bis heute keine Straße gibt. Der Pass wird kompliziert von den Seiten betreten, vor allem von Slavičín aus, wobei die Stelle der möglichen Kontrolle beim Durchgang des Passes über dem Zusammenfluss von Waag und Brumovka günstig von Štítné aus nach Svatý Štěpán über die anliegenden Berggipfel umgangen werden kann. Ein Fernweg von Slavičín schwenkte jedoch in Štítné nad Vlárrou zu der Trasse aus, die an den anliegenden Berggipfeln parallel den Pass bis zur slowakischen Seite verfolgt. Beweis sind ausge-



dehnte Systeme alter Hohlwege, die von Štítné nach Südosten weisen.<sup>19</sup> Die Verkehrsbedeutung des Wlarapasses ist also als eine Art Mythos aufzufassen; seine Nutzung war offensichtlich erst zu der Zeit möglich, als der Pass schrittweise besiedelt wurde und die Wege darin in Stand gehalten und verfestigt werden konnten.

Unbestreitbare Beweise für die Entstehung der Burg Brumov an der Verkehrslinie zwischen Mähren und dem Waagtal außerhalb des Wlarapasses liegen im Westen und Osten der Stadt vor. Es handelt sich um ein System aufgelassener Hohlwege, die an zahlreichen Stellen einen intensiven und langfristigen Verkehr zwischen den wahrscheinlich alten Siedlungsgebieten in Holešovská brázda und der Umgebung von Ilava im Waagtal (also keineswegs bei Trenčín) belegen. Die Burg von Brumov schützte keineswegs den Wlarapass, sondern den schwierigen Übergang durch das Tal des Flüsschens Brumovka auf der Trasse, die auf dem Weg in das Waagtal die langgestreckten Höhen der Weißen Karpaten nutzte. Etwa zwei Kilometer östlich der Stadt Brumov ist ein kompliziertes System verlassener Hohlwege erhalten, die sich auf einer Fläche von mehreren Hektar erstrecken. Die Fortsetzung dieser Trasse in Gestalt eines entsprechenden Hohlwegsystems findet sich auch auf slowakischer Seite in der Nähe der Burg Vršatec.<sup>20</sup> Die Linie des Übergangs über die Weißen Karpaten nach Ilava dürfte hier seit der Urgeschichte bestanden haben (auf mährischer Seite der Karpaten befinden sich ein Burgwall der Púchov-Kultur in Brumov sowie weitere, auch zu anderen Kulturen gehörende, im Land von Vizovice und Zlín vgl. *Čižmář 2004*, 300), auf slowakischer Seite liegen befestigte Höhengründungen der Púchov-Kultur bei der Gemeinde Mikušovce, 3 km östlich von Vršatec, und bei der Gemeinde Košeca in der Nähe von Ilava (*Moravčík 1999*, Karte). In der 1. Hälfte des 13. Jh. entstanden an der Fernhandelsverbindung zwischen Holešov (und aus Mittelmähren) und dem Nordteil des Waagtals an der Stelle der alten Púchov-Burgwälle die Königsburgen Lukov und Brumov, und im Waagtal, genau auf der Linie der Trasse von Brumov, etwa in der Mitte des 13. Jh. die Burg Vršatec.

Die Umleitung der Fernwege von den Bergen auf den Pass verlief offensichtlich allmählich, und für einen bestimmten Typ der Bewegung wurden die Höhen bis zur Neuzeit verwendet. Die Bedeutung der einzigartigen „trockenen Trassen“ wurde schrittweise durch die Entfaltung neuer Siedlungszentren im mährischen Grenzgebiet verringert (Vsetín, Valašské Klobouky, Slavičín, Bojkovice), die den Fernverkehr „anzogen“ und zu neuen Ausgangs-/Durchgangspunkten wurden. Rückwirkend veränderten sich durch die Verkehrslinien auch die ursprünglichen Ausgangspunkte sowohl auf mährischer als auch slowakischer Seite der Weißen Karpaten. Die Bedeutung der Ausgangspunkte Holešov-Ilava ging vollständig verloren, genauso wie die durch die Burg Brumov symbolisierten Durchgangspunkte und auf slowakischer Seite die Burg Vršatec. Die südlichere Ausrichtung des Wlarapasses gegenüber der ursprünglichen Wegführung über die Berggipfel verstärkte die Bedeutung von Trenčín als Ausgangspunkt nach Mähren. Ein anderer Grund könnte, neben der ausgedehnten Kolonisation des ostmährischen, vom Verkehr schwer zu erschließenden Gebirgsgürtels um den Lyský průsmyk (Lissapass), auch darin bestanden haben, dass die Hauptrichtungen in das nördliche Waagtal auf Vsetíner Gebiet konzentriert waren, und zwar auch aus dem ursprünglichen Ausgangspunkt Holešov.

### **Geländeüberreste des Verkehrs als Ergebnisse des Einflusses verschiedener Ausgangspunkte**

In der Landschaft kann eine relativ große Anzahl von Überresten des Verkehrs auftreten. Diese stammen jedoch zumeist aus verschiedenen Zeiträumen und entstanden in Abhängigkeit von vielen Umständen, zu denen Veränderungen in den Siedlungs- und Wirtschafts-, aber auch den politischen Bedingungen gehören. Eine Zuordnung von den Ausgangspunkten zu den konkreten

<sup>19</sup> Etwa die Kreuzpunkte im Koordinatensystem WGS 84: N49°3'12" E17°59'10", N49°3'29" E17°59'35", N49°3'11" E18°0'10", N49°2'58" E18°0'28".

<sup>20</sup> WGS-84: N49°4'24" E18°8'30"; N49°4'30" E18°8'20". Zu Vršatec vgl. *Plaček – Bóna (2007, 324–326)*.

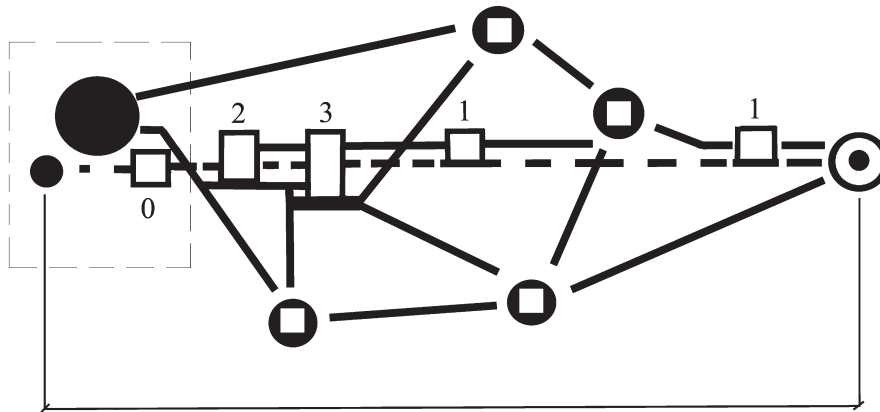


Abb. 3 Graphisches Schema eines Beispiels für die Beeinflussung der Relikte (Quadrate und Rechtecke) auf dem verfolgten Fernweg (punktierte Kreise) durch das Anwachsen der Trassen aus weiteren Ausgangspunkten. Starke Linien – Verbindungslinien zwischen einzelnen Ausgangspunkten; kleiner voller Kreis – Grundaussgangspunkt; großer voller Kreis – Ausgangspunkt größerer Bedeutung für den Verkehr, der einen ursprünglichen Grundaussgangspunkt ersetzt; Nummern 0, 1, 2, 3 – Maß des Anwachsens der Zahl der Trassen bei einzelnen Relikten des verfolgten Weges.

Altstraßenrelikten ist natürlich nicht immer ganz eindeutig. Relativ klar ist es bei den Überresten in unmittelbarer Nähe der Dorfgemeinden, wo wir es großenteils mit örtlichen Wegen mit klar definierbaren Ausgangspunkten des Typs Ortschaft-Feld, Ortschaft-Wald, Ortschaft-Mühle, manchmal noch näher Bauernhof-Feld, Bauernhof-Wald zu tun haben. Vollkommen standardmäßig sind Überreste von Verkehrslinien vor dem Ausbau von Straßen mit Ausgangspunkten des Typs Ortschaft-Ortschaft. Allgemein ist festzuhalten: Je weiter die Relikte von den menschlichen Siedlungen entfernt liegen, desto schwieriger gestaltet sich die Bestimmung der Ausgangspunkte, und die Auswertung der Verkehrslinie wird umso komplizierter.

Bei der objektiven Auswertung konkreter Relikte in Abhängigkeit von den Ausgangspunkten müssen folgende Tatsachen berücksichtigt werden:

- 1) Jedes Relikt eines alten Weges war in erster Reihe Teil eines Verkehrsnetzes und erst sekundär Linie eines lokalen oder Fernweges, definiert durch zwei konkrete Ausgangspunkte.
- 2) Jedes Relikt auf der durch zwei Grundaussgangspunkte bestimmten Linie kann auch durch andere Ausgangspunkte einer nicht näher bestimmten Verkehrslinie beeinflusst sein.
- 3) Ein Relikt zwischen Grundaussgangspunkten kann auch durch nicht näher bekannte Durchgangspunkte auf der verfolgten Linie beeinflusst gewesen sein. Dieser Umstand ist für den Fall wichtig, dass sich zwischen den Grundaussgangspunkten mehrere Relikte befinden. Sich aus der Landschaftsvoraussetzung ergebende Durchgangspunkte (Furt, Bergsattel) können bei der Suche nach Relikten als Ausgangspunkte verstanden werden, obwohl sie die oben erwähnte Funktion, die den untersuchten Landweg definiert, nicht erfüllen.
- 4) An jedem Ausgangspunkt kann es aus verschiedenen Gründen auch zu einer Gabelung der Linie zwischen den Grundaussgangspunkten und an einem anderen Durchgangspunkt wiederum zur Verbindung dieser Arme gekommen sein. Durch die Teilung (Verkleinerung) der Verkehrsfrequenz auf einzelne Arme kommt es zur Beeinflussung der Gestalt der Relikte auf diesen Armen.

Wenn wir den Einfluss der Ausgangspunkte auf die Gestalt der Relikte der verfolgten Wegeführung bewerten, die durch zwei Ausgangspunkte definiert ist, so handelt es sich immer um einen sehr komplizierten Prozess. Man kann nicht ausschließlich die Menge der Ausgangspunkte bewerten, die auf die Ausbildung der konkreten Relikte einwirkten, sondern muss auch die vorausgesetzten Veränderungen der Verkehrsfrequenz, initiiert durch einzelne Ausgangspunkte, einbeziehen. Die Lösung besteht in einer unaufhörlichen Suche nach den zwischenliegenden Aus-

gangspunkten. Das Ziel, d. h. die Untersuchung der Relikte jeglicher Verkehrslinien, ist bisher nirgendwo erreicht, sollte jedoch ähnlich aussehen, wie im allgemeinen Schema auf Abb. 11 dargestellt ist.

(Eingereicht Juli 2012)

## Quellen und Literatur

- Adam, D.* 2002: K teorii brodu a brodového místa, *Staré stezky* 7, 31–38.
- Baletka, T.* 1996: Dvůr, rezidence a kancelář moravského markraběte Jošta, *Sborník archivních prací* 46, 259–536.
- Beneš, J.* – *Kočár, P.* – *Suchá, R.* 1998: Doklady dálkových kontaktů ve středověké Evropě na základě studia vybraných archeobotanických nálezů, *Archaeologia historica* 23, 285–293.
- Boháč, Z.* 1967: K lokalisaci Kosmovy mons Osseca a přílehlé cesty pražsko-bechyňské, *Československý časopis historický* 15, 747–756.
- Bolína, P.* 2004: „Per transversum montis Skalicze“ : K interpretaci pozůstatků starých cest na katastru Dolan u Olomouce ve světle rozhraničovací dohody dolanského kláštera a olomoucké kapituly z roku 1404, *Archaeologia historica* 29, 93–118.
- CDB I:* Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae. Tomus I. (ed. Friedrich, G., Pragae 1904–1907).
- CDB V/1:* Codex diplomaticus et epistolaris regni Bohemiae. Tomus V/1. (ed. Šebánek, J. – Dušková, S., Pragae 1974).
- Cendelín, D.* 1998: Pokus o rekonstrukci starých komunikací na Blanensku, *Staré stezky* 3, 4–6.
- Cendelín, D.* 1999a: Terénní průzkum zaniklé středověké komunikace na západním Brněnsku, *Vlastivědný věstník moravský* 51, 48–57.
- Cendelín, D.* 1999b: Staré komunikace. Vizovice (nepubl.).
- Cendelín, D.* 2000: Stopy Libické stezky : Západní Morava, *Vlastivědný sborník* 4, 146–148.
- Cendelín, D.* 2004: Mařínské hradisko ve světle komunikačních souvislostí a fortifikačních anomálií, *Vlastivědný věstník moravský* 56, 285–296.
- Cendelín, D.* – *Bolína, P.* – *Adam, D.* [im Druck]: Průchod komunikace z Prahy do Olomouce pomezím Čech a Moravy v období raného středověku (úsek Litomyšl–Konice).
- Čižmář, M.* 1973: Keltská „Viereckschanze“ u Luděřova, o. Olomouc, *Archeologické rozhledy* 25, 77–81.
- Čižmář, M.* 2004: Encyklopedie hradišť na Moravě a ve Slezsku. Praha.
- Čižmář, M.* – *Leichmann, J.* 2002: Laténské žernovy ze Starého Hradiska, *Památky archeologické* 93, 259–271.
- Čtverák, V.* – *Lutovský, M.* – *Slabina, M.* – *Smejtek, L.* 2003: Encyklopedie hradišť v Čechách. Praha.
- Čurda, T.* 1994: Zjišťovací výzkum u Rabouně a otázka hradišť u Srbců a Pěšic, *Východočeský sborník historický* 4, 34–35.
- Denecke, D.* 1969: Methodische Untersuchung zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz : Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen.
- Dudík, F.* *Forschungen:* Forschungen in Schweden für Mährens Geschichte. (ed. Dudík, B., Brünn 1852).
- Ferulík, A.* 1959: Hrutov, Hrutovská pole, hrutovská provincie, *Vlastivědný věstník moravský* 14, 202–209.
- Frolík, J.* 1985: K počátkům středověkého osídlení Hlinecka, *Archaeologia historica* 10, 67–73.
- Frolík, J.* 2002: K počátkům hradu Košumberka na Chrudimsku, *Archaeologia historica* 27, 61–77.
- Gilar, Š.* 2004: Od aktu k falzu, aneb druhý život listiny krále Vladislava I. pro litomyšlské premonstráty z roku 1167, *Východočeské listy historické* 21–22, 231–240.
- Hlaváček, I.* 1973: O vztahu itineráře a příjemců listin, *Jihočeský sborník historický* 42, 111–112.
- Hlaváček, I.* 1991: K organizaci státního správního systému Václava IV : Dvě studie o jeho itineráři a radě. Praha.
- Hlaváček, I.* 1999: Dvůr a rezidence českých panovníků doby přemyslovské a raně lucemburské, *Opera historica* 7, 29–70.
- Horák, F.* – *Chramosta, E.* 1923: Cesta Libečská. Praha.
- Hosák, L.* 1957: Zásady při určování směru středověkých cest, *Časopis Společnosti přátel starožitností* 65, 147–148.
- Hraše, J. K.* 1885: Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách. Nové Město nad Metují.
- Charvát, P.* 1980: Hrutov-včerejšek a dnešek jednoho problému, *Folia historica Bohemica* 2, 39–76.
- Charvát, P.* 1997: Hrad v Podlesí: Středověké Vraclavsko do roku 1200, *Pomezí Čech a Moravy* 1, 7–41.
- Janiš, D.* – *Kohoutek, J.* 2003: Královské hrady východní Moravy a jejich úloha v mocenském a správním systému ve 13. a 14. století, *Archaeologia historica* 28, 357–374.
- Ježek, M.* – *Sommer, J.* 2001: Bývalý kostel sv. Václava ve Vraclavi, *Průzkumy památek* 8/2, 97–109.
- Jireček, H.* 1856: O starých cestách z Čech a z Moravy do zemí sousedních, *Časopis Českého musea* 30, 123–127.
- Jireček, H.* 1884: Královské věnné město Vysoké Mýto. Vysoké Mýto.
- Kohoutek, J.* 1995: Hrad v jihovýchodní Moravy. Zlín.
- Krzemieńska, B.* 1980: Wann erfolgte der Anschluß Mährens an der böhmischen Staat?, *Historica* 19, 195–243.
- Kubů, F.* – *Zavřel, P.* 1994: Terénní průzkum české části Zlaté stezky, *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea* 1, 54–76.
- Kubů, F.* – *Zavřel, P.* 1995: Prachatický systém Zlaté stezky, *Zlatá stezka* 2, 74–98.
- Kubů, F.* – *Zavřel, P.* 1996: Blažejovický systém Zlaté stezky, *Zlatá stezka* 3, 28–53.

- Kubů, F. – Žavřel, P. 2001:* Der Goldene Steig. Historische und archäologische Erforschung eines bedeutenden mittelalterlichen Handelsweges, 1 : Die Strecke Prachatitz-Staatsgrenze. Passau.
- Kubů, F. – Žavřel, P. 2007:* Zlatá stezka : Historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty 1–2. České Budějovice.
- Kuna, M. 2004:* Nedestruktivní archeologie : Teorie, metody a cíle. Praha.
- Květ, R. 1993:* Stezky brněnského údělu, Brno v minulosti a dnes 11, 122–125.
- Květ, R. 1995:* Staré stezky a osídlení v České republice, Zlatá stezka 2, 68–73.
- Květ, R. 1998:* Keltské osídlení České republiky v závislosti na predispozici stezek, *Archaeologia historica* 23, 215–222.
- Květ, R. 2002a:* Základy nauky o starých stezkách (O stibologii). Brno.
- Květ, R. 2002b:* Staré stezky v České republice. Brno.
- Květ, R. 2003:* Duše krajiny : Staré stezky v proměnách věků. Praha.
- Květ, R. 2005:* O geografickém přístupu při zkoumání starých stezek : Komunikační spoj jako nutný základ při výkladu prehistorického vývoje v informační době, *Pravěk NŘ* 13, 459–463.
- Květ, R. 2006:* Cesty a stezky do časů Velké Moravy. Brno.
- Labuda, G. 1960:* Utrata Moraw przez państwo polskie w XI wieku, in: *Studia z dziejów polskich i czechosłowackich*, Tom 1. Wrocław.
- Labuda, G. 1984:* Kraków biskupi przed rokiem 1000 : Przyczynek do dyskusji nad dziejami misji metodianskiej w Polsce, *Studia historyczne* 27, 371–412.
- Lick, K. 1910:* Zur Geschichte der Stadt Zwittau und ihrer Umgebung. Zwittau.
- Matla-Kozłowska, M. 2008:* Pierwsi Przemysłidzi i ich państwo (od X do polowy XI wieku) : Ekspansja terytorialna i jej polityczne uwarunkowania. Poznań.
- Měřínský, Z. 1986:* Morava v 10. století ve světle archeologických nálezů, *Památky archeologické* 77, 18–80.
- Měřínský, Z. – Žumpfe, E. 1998:* Obchodní cesty na jižní Moravě a v Dolním Rakousku do doby vrcholného středověku, *Archaeologia historica* 23, 173–181.
- Moravčík, J. 1999:* Opevnenia severozápadného Slovenska. Žilina.
- Novotný, B. 1986:* Staré obchodní cesty v Čechách a na Moravě ve světle nálezů mincí z 10. až 13. století a jejich vztahy k archeologickým a písemným pramenům, in: *Denárová měna na Moravě : Ekonomicko-peněžní situace na Moravě v období vzniku a rozvoje feudalismu (8.–12. století)*, *Numismatica Moravica* VI., 52–85. Brno.
- Plaček, M. 2001:* Encyklopedie moravských hradů, hrádků a tvrzí. Praha.
- Plaček, M. – Bóna, M. 2007:* Encyklopedie slovenských hradů. Praha.
- Pošvář, J. 1964:* Obchodní cesty v českých zemích, na Slovensku, ve Slezsku a v Polsku do 14. století (K hospodářským vztahům česko-slovensko-polským), *Slezský sborník* 62, 54–73.
- Profantová, N. 1998:* Problém importů a rekonstrukce cest v 8.–9. století, *Archaeologia historica* 23, 79–88.
- Prostředník, J. – Šída, P. 2001:* Přejít přes západní Krkonoše v pravěku a středověku, in: *Chleben, I. – Kuzma, I. (Hrsg.), Otázky neolitu a eneolitu našich krajín*, 283–311. Nitra.
- Richter, M. – Sigl, J. 1989:* Archeologický výzkum Starého Mýta v roce 1988, *Zpravodaj Krajského muzea východních Čech* 16, 35–38.
- Richter, V. 1955:* Staré stezky na Moravském Třebovsku, *Časopis Společnosti přátel starožitností* 63, 193–203.
- Richter, V. 1960:* Hrutovsko, *Vlastivědný věstník moravský* 15, 273.
- Severin, K. 2006:* Bazilika panny Marie a její význam v dějinách Litomyšle, *Archaeologia historica* 31, 291–301.
- Severin, K. 2007:* Litomyšl, Benátky a Čistá: hradiště a středověké cesty, *Archaeologia historica* 32, 269–282.
- Sigl, J. 1975:* Košumberk, o. Luže, o. Chrudim, *BZO-Výzkumy v Čechách* 1975, 38.
- Sigl, J. 1977:* Předběžné výsledky archeologického výzkumu v poloze „Staré Mýto“ na katastru obce Tisová (o. Ústí nad Orlicí), in: *Středověká archeologie a studium počátku měst*, 90–99. Praha.
- Sigl, J. 1986:* Excavation at the Mediaeval settlement of Staré-Mýto in eastern Bohemia, in: *Archaeology in Bohemia*, 243–245. Praha.
- Skruzný, L. 1962:* Dějiny vlašického hradiska, *Zprávy Východočeského muzea Pardubice* 1962, 8–13.
- Sláma, F. B. 1837:* Zlatá stezka : Příspěvek k dějepis českého obchodu v minulosti, *Časopis Českého Museum* 11, 152–168.
- Sláma, J. 1986:* Střední Čechy v raném středověku II : Hradiště, příspěvky k jejich dějinám a výzkumu. Praha.
- Sláma, J. 1991:* Přemyslovci a Morava, *Sborník Společnosti přátel starožitností* 2, 51–68.
- Smetánka, Z. 1978:* Diskuse o problematice sídliště typu „Týn“, *Archeologické rozhledy* 30, 210–212.
- Sovadina, M. 1995:* Dvůr Václava I., *Sborník archivních prací* 45, 3–40.
- Sviták, Z. 1992:* „Rešovská“ cesta : Příspěvek ke středověkým komunikacím XIII. století v Nížkém Jeseníku, *Vlastivědný věstník moravský* 44, 362–368.
- Šimák, J. V. 1917:* Ještě o Hrutově a stezce Trstenické, *Český časopis historický* 23, 157–171.
- Štěpánek, M. 1968:* Patrocinia a středověké cesty : Příspěvky k dějinám osídlení 4, *Československý časopis historický* 16, 563–564.
- Taylor, Ch. 1979:* *Roads and Tracks of Britain*. London – Toronto – Melbourne.
- Tomek, V. V. 1855:* Něco o pomezí země české za nejstarších časů až do prostředka 13. stol., *Časopis Českého Museum* 29, 461–475.
- Vávra, I. 1969:* Haberská cesta, *Historická geografie* 3, 8–32.
- Vávra, I. 1971:* Trstenická stezka, *Historická geografie* 6, 77–132.



- Vávra, I. 1972:* Polská cesta, *Historická geografie* 8, 3–30.
- Vávra, I. 1973:* Formanská místní jména, *Historická geografie* 10, 171–176.
- Vávra, I. 1974:* Žitavská cesta, *Historická geografie* 12, 27–91.
- Velímský, T. – Černá, E. 1990:* Výsledky rekognoskace středověké cesty z Mostu do Freiburgu, *Archaeologia historica* 15, 477–487.
- Vermouzek, R. 1974:* Olomoucká cesta, *Vlastivědný věstník moravský* 26, 269–277.
- Vermouzek, R. 1982:* Mikulovská cesta, *Jižní Morava* 18, 86–101.
- Vermouzek, R. 1987:* Středověké komunikace na jižní Moravě, in: XVI. mikulovské sympozium 1986, 213–220. Praha.
- Vermouzek, R. 1990:* Znojemská cesta, západní větev, *Jižní Morava* 26/29, 19–39.
- Vermouzek, R. 1993:* Trasa dobytčí cesty z Hustopečí do Polné, *Jižní Morava* 29/32, 105–115.
- Vích, D. 2000:* Raně středověké nálezy z Vraclavska, *Zprávy Muzea v Hradci Králové* 26, 57–96.
- Vích, D. 2008:* Raně středověké nálezy získané při záchranném archeologickém výzkumu v Cerekvici nad Loučnou (o. Svitavy), *Archeologie ve středních Čechách* 12/2, 693–699.
- Vích, D. 2009:* Nové archeologické nálezy z Rabouňského hradiště, *Archeologie ve středních Čechách* 13/1, 503–507.
- Wihoda, M. 2001:* Itinerář moravského markraběte Vladislava Jindřicha, *Sborník prací filozofické fakulty Brněnské univerzity, řada C-47*, 5–45. Brno.
- Wocel, J. E. 1868:* O hradištích a branách zemských, *Památky archeologické a místopisné* 8, 323–330.